



**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/58 DER KOMMISSION**

**vom 15. Januar 2025**

**zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

**1. VERFAHREN**

**1.1. Frühere Untersuchungen und geltende Maßnahmen**

- (1) Am 4. Mai 2018 erließ die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) die Verordnung (EU) 2018/683 <sup>(2)</sup> 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 (im Folgenden „Reifen“ oder „betroffene Ware“) aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 (im Folgenden „Reifen“ oder „betroffene Ware“) mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“).
- (2) Am 18. Oktober 2018 erließ die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 <sup>(3)</sup> 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 (im Folgenden „ursprüngliche Antidumpingverordnung“).
- (3) Am 9. November 2018 erließ die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 <sup>(4)</sup> der Kommission zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 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 (im Folgenden „ursprüngliche Antisubventionsverordnung“).

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

<sup>(2)</sup> 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).

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

<sup>(4)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1).

- (4) Infolge einer von der China Rubber Industry Association (im Folgenden „CRIA“) und der China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters (im Folgenden „CCCMC“) erhobenen Klage erklärte das Gericht der Europäischen Union am 4. Mai 2022 in seinem Urteil in den verbundenen Rechtssachen T-30/19 und T-72/19 <sup>(5)</sup> (im Folgenden „Urteil“) die ursprüngliche Antidumping- und die ursprüngliche Antisubventionsverordnung in Bezug auf mehrere ausführende Hersteller für nichtig.
- (5) Nach dem Urteil nahm die Kommission die Untersuchungen wieder auf und führte am 4. April 2023 mit der Durchführungsverordnung (EU) 2023/737 der Kommission <sup>(6)</sup> (im Folgenden „zweite Antidumpingverordnung“) einen endgültigen Antidumpingzoll und mit der Durchführungsverordnung (EU) 2023/738 der Kommission <sup>(7)</sup> (im Folgenden „zweite Antisubventionsverordnung“) einen endgültigen Ausgleichszoll wieder ein.
- (6) Am 6. September 2024 stellte die Kommission zwei teilweise Interimsüberprüfungen der Antidumping- und Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den 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 ein. <sup>(8)</sup> <sup>(9)</sup>
- (7) Die derzeit geltenden Antidumpingzölle, ausgedrückt in Euro pro Stück, liegen zwischen 0 und 35,74 EUR pro Stück.

### 1.2. Antrag auf Auslaufüberprüfung

- (8) Nach Veröffentlichung einer Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens <sup>(10)</sup> der Maßnahmen ging bei der Europäischen Kommission (im Folgenden „Kommission“) ein Antrag auf Einleitung einer Überprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 (im Folgenden „Grundverordnung“) ein.
- (9) Der Überprüfungsantrag wurde am 19. Juli 2023 im Sinne des Artikels 5 Absatz 4 der Grundverordnung vom Bündnis gegen unfaire Reifeneinfuhren (im Folgenden „Antragsteller“) gestellt, und zwar im Namen des Wirtschaftszweigs der Union, der eine für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendete Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 herstellt. Begründet wurde der Überprüfungsantrag damit, dass beim Außerkrafttreten der Maßnahmen mit einem Anhalten oder erneuten Auftreten des Dumpings und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu rechnen wäre.

### 1.3. Einleitung einer Auslaufüberprüfung

- (10) Nachdem die Kommission nach Anhörung des nach Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung eingesetzten Ausschusses festgestellt hatte, dass genügend Beweise vorlagen, die die Einleitung einer Auslaufüberprüfung rechtfertigten, leitete sie am 20. Oktober 2023 auf der Grundlage von Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung eine Auslaufüberprüfung betreffend die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „betroffenes Land“) in die Union ein. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(11)</sup> (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“).

<sup>(5)</sup> Urteil des Gerichts (Zehnte erweiterte Kammer) vom 4. Mai 2022, China Rubber Industry Association (CRIA) und China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters (CCCMC)/Europäische Kommission, T-30/19 und T-72/19, ECLI:EU:T:2022:226.

<sup>(6)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2023/737 der Kommission vom 4. April 2023 zur Wiedereinführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China nach dem Urteil des Gerichts in den verbundenen Rechtssachen T-30/19 und T-72/19 (ABl. L 96 vom 5.4.2023, S. 9).

<sup>(7)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2023/738 der Kommission vom 4. April 2023 zur Wiedereinführung eines endgültigen Ausgleichszolls 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 nach dem Urteil des Gerichts in den verbundenen Rechtssachen T-30/19 und T-72/19 (ABl. L 96 vom 5.4.2023, S. 45).

<sup>(8)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2024/2217 der Kommission vom 6. September 2024 zur Einstellung der teilweisen Interimsüberprüfung der Ausgleichsmaßnahmen gegenüber den 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.

<sup>(9)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2024/2219 der Kommission vom 6. September 2024 zur Einstellung der teilweisen Interimsüberprüfung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den 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.

<sup>(10)</sup> ABl. C 29 vom 26.1.2023, S. 45.

<sup>(11)</sup> Bekanntmachung der Einleitung einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den 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 (ABl. C 379 vom 20.10.2023).

#### 1.4. Untersuchungszeitraum der Überprüfung und Bezugszeitraum

- (11) Die Untersuchung bezüglich des Anhaltens oder erneuten Auftretens des Dumpings betraf den Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis zum 30. Juni 2023 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum der Überprüfung“). Die Untersuchung der Entwicklungen, die für die Beurteilung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens der Schädigung sachdienlich sind, betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums der Überprüfung (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

#### 1.5. Interessierte Parteien

- (12) In der Einleitungsbekanntmachung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen, um an der Untersuchung mitzuarbeiten. Außerdem unterrichtete die Kommission gezielt den Antragsteller, die ihr bekannten Hersteller in der VR China und die chinesischen Behörden, die ihr bekannten Einführer sowie bekanntermaßen betroffene Verbände über die Einleitung der Auslaufüberprüfung und bat sie um ihre Mitarbeit.
- (13) Die interessierten Parteien hatten Gelegenheit, zur Einleitung der Auslaufüberprüfung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder die Anhörungsbeauftragte für Handelsverfahren zu beantragen.

#### 1.6. Stichprobenverfahren

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

#### ***Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller***

- (15) In der Einleitungsbekanntmachung teilte die Kommission mit, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission wählte die Stichprobe auf der Grundlage folgender Kriterien aus:
- Repräsentativität in Bezug auf die Größe der Produktions- und Verkaufsmenge der gleichartigen Ware während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung;
  - Repräsentativität der Klassen <sup>(12)</sup> in Bezug auf die Produktions- und Verkaufsmenge der gleichartigen Ware während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung;
  - geografische Verteilung und Repräsentativität der Unionshersteller in Bezug auf die Kategorie, also sowohl KMU als auch große Unternehmen.
- (16) Die Stichprobe umfasste sechs Unionshersteller. Auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller entfielen mehr als 25 % der geschätzten Gesamtproduktions- und Verkaufsmengen der gleichartigen Ware in der Union.
- (17) Im Einklang mit Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung bat die Kommission die interessierten Parteien, zu der vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen. Es gingen keine Stellungnahmen ein. Die Stichprobe ist repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union.

#### ***Bildung einer Stichprobe der Einführer***

- (18) Die Kommission bat unabhängige Einführer um Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen, um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können.
- (19) Ein unabhängiger Einführer meldete sich bei der Kommission, übermittelte aber weder die angeforderten Informationen noch seine Zustimmung zur Einbeziehung in die Stichprobe. Weitere unabhängige Einführer meldeten sich nicht.

<sup>(12)</sup> Die Unterteilung zwischen den Klassen wird in Abschnitt 2.4 erläutert.

**Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller in der Volksrepublik China**

- (20) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, bat sie alle ausführenden Hersteller in der Volksrepublik China um Übermittlung der in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Informationen. Ferner ersuchte sie die Vertretung der VR China und Verbände ausführender Hersteller, etwaige andere ausführende Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit an der Untersuchung interessiert sein könnten.
- (21) Drei ausführende Hersteller/Gruppen ausführender Hersteller in dem betroffenen Land lieferten die geforderten Informationen und erklärten sich mit der Einbeziehung in die Stichprobe einverstanden. Auf zwei Gruppen ausführender Hersteller entfielen im Zeitraum von Juli 2022 bis Juni 2023 rund 50 % der gemeldeten Menge der Ausfuhren in die Europäische Union, während die Ausfuhrmenge des dritten ausführenden Herstellers als unerheblich eingestuft wurde. Nach Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung bildete die Kommission eine Stichprobe aus zwei Gruppen ausführender Hersteller und stützte sich dabei auf das größte repräsentative Ausfuhrvolumen in die Union, das in der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersucht werden konnte. Alle der Kommission bekannten betroffenen ausführenden Hersteller und die Behörden des betroffenen Landes wurden nach Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung zur Bildung der Stichprobe konsultiert. Es gingen keine Stellungnahmen ein.
- (22) In der Ausgangsuntersuchung erklärten sich 49 ausführende Hersteller bereit, in die Stichprobe einbezogen zu werden. In der vorliegenden Überprüfung waren zwar mehr als 140 ausführende Hersteller im Antrag aufgeführt, aber nur drei ausführende Hersteller oder Gruppen ausführender Hersteller übermittelten eine Antwort auf die Stichprobenauswahl.
- (23) Auf die mitarbeitenden ausführenden Hersteller entfielen rund 50 % der Gesamtmenge der Reifeneinfuhren aus der VR China in die Europäische Union und weniger als 2 % der gesamten Reifenproduktion in der VR China. Da der Anteil der Einfuhren aus der VR China am Unionsmarkt im Untersuchungszeitraum der Überprüfung rund 5,4 % betrug, vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Hälfte dieser Einfuhren ausreichende Informationen liefern würde, um den Ausfuhrpreis und das Anhalten oder erneute Auftreten von Dumping im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zu beurteilen, und somit als repräsentativ für die Gesamteinfuhren aus der VR China angesehen werden kann.

**1.7. Fragebogenantworten und Kontrollbesuche**

- (24) Die Kommission übersandte der Regierung der Volksrepublik China (im Folgenden „chinesische Regierung“) einen Fragebogen zum Vorliegen nennenswerter Verzerrungen in der VR China im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung.
- (25) Die Kommission versandte Fragebogen an die beiden in die Stichprobe einbezogenen Gruppen von Ausführern und an die sechs in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Derselbe Fragebogen wurde am Tag der Einleitung auch online <sup>(13)</sup> bereitgestellt. Darüber hinaus übersandte die Kommission einen Fragebogen an den Antragsteller.
- (26) Fragebogenantworten gingen von den zwei in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller und von sechs Unionsherstellern ein. Die Antwort eines Unionsherstellers, Recauchutagem São Mamede, Lda (im Folgenden „RSM“), war unzureichend, und die Kommission forderte diesen Hersteller auf, seine Antwort zu ergänzen. Es gingen keine weiteren Antworten ein, und die Kommission teilte RSM mit, dass sie beabsichtigt, Artikel 18 der Grundverordnung anzuwenden und die verfügbaren Informationen heranzuziehen. Von diesem Unionshersteller gingen keine weiteren Stellungnahmen ein.
- (27) Folglich legte die Kommission die von den übrigen fünf Unionsherstellern vorgelegten Daten zugrunde. Das Fehlen von Daten von RSM wirkte sich nur geringfügig auf die Repräsentativität der Stichprobe aus. Auf die übrigen fünf Unionshersteller entfielen weiterhin mehr als 25 % der geschätzten Gesamtproduktions- und -verkaufsmengen der gleichartigen Ware in der Union. Diese verbleibende Stichprobe von fünf Unionsherstellern wurde daher als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union angesehen.
- (28) Von der chinesischen Regierung ging keine Antwort auf Fragebogen ein.

<sup>(13)</sup> <https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2687>.

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

**Unionshersteller**

- Lapin Kumi Oy, Finnland
- Rula-BRW GmbH, Deutschland
- Marangoni S.P.A, Italien
- Zwei Unionshersteller, die Vertraulichkeit beantragten

**Ausführende Hersteller in der Volksrepublik China**

- Giti Tire (China) Investment Co. (Shanghai) Giti Tire (Anhui) Co., Ltd (Hefei) Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin)
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai) Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu)

**1.8. Weiteres Verfahren**

- (30) Am 11. November 2024 erfolgte seitens der Kommission die Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, aufgrund derer die geltenden Antidumpingzölle aufrechterhalten werden sollten. Allen Parteien wurde eine Frist eingeräumt, innerhalb der sie zur Unterrichtung Stellung nehmen konnten.
- (31) Die Stellungnahmen der interessierten Parteien wurden von der Kommission geprüft und – soweit angezeigt – berücksichtigt. Die Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, wurden gehört. Auf Antrag von Giti fand eine Anhörung statt.

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

**2.1. Überprüfte Ware**

- (32) Gegenstand dieser Überprüfung ist eine für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendete Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121, die derzeit unter den KN-Codes 4011 20 90 und ex 4012 12 00 (TARIC-Code 4012 12 00 10) eingereiht wird. Die KN-Codes und der TARIC-Code werden nur informationshalber und unbeschadet einer späteren Änderung der zolltariflichen Einreihung angegeben (im Folgenden „überprüfte Ware“).
- (33) Die überprüfte Ware umfasst sowohl neue als auch runderneuerte Luftreifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren mit denselben wesentlichen materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften. Beide Typen der betroffenen Ware werden aus denselben Inputs hergestellt (selbst wenn unterschiedliche Technologien eingesetzt werden) und haben eine ähnliche Struktur. Die Unterschiede bei den Rohstoffen und der Struktur führen zu unterschiedlichen Leistungsmerkmalen.

**2.2. Herstellungsprozess**

**2.2.1. Neue Reifen**

- (34) Der Herstellungsprozess neuer Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren umfasst: 1) Compounding und Mischen von Kautschuk; 2) Vorbereitung der Reifenteile; 3) Aufbau des (grünen) Reifens; 4) Heizen (Vulkanisation); 5) Endprüfung. Alle Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren bestehen aus denselben Rohstoffen, d. h. aus Naturkautschuk, synthetischem Kautschuk, Stahl, Ruß, anderen Chemikalien und Ölen sowie Gewebe, und setzen sich alle aus denselben Bauteilen zusammen, nämlich aus Laufband, Seitenwand, Innenverkleidung, Wulstdrähten, Stahlgürteln und Karkassenkorden, selbst wenn eine gewisse Abweichung zwischen den Herstellern dieser Ware festgestellt wird.
- (35) Es wurde auch festgestellt, dass für den Herstellungsprozess neuer Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren unterschiedliche Technologien eingesetzt werden, was sich jedoch nicht auf die Gesamtfeststellungen zur Austauschbarkeit auswirkt.

### 2.2.2. Runderneuerte Reifen

- (36) Die Runderneuerung ist im Wesentlichen ein Recycling-Prozess, bei dem abgenutzte Reifen durch den Ersatz des Laufstreifens auf einer alten Karkasse überholt werden. Karkassen sind Hauptelemente des Runderneuerungsprozesses; somit ist die Auswahl und Beschaffung der für die Runderneuerung geeigneten Karkassen ein wesentlicher Bestandteil der Tätigkeit von Runderneuerern. Karkassen sind somit der wesentliche Ausgangsstoff im Herstellungsprozess und stellen – qualitätsabhängig – entweder eine echte „halbfertige“ Ware oder ein Abfallprodukt dar.
- (37) Auch bei diesem Prozess können unterschiedliche Technologien zum Einsatz kommen, ohne dass sich dies auf die Feststellungen der Kommission zur Austauschbarkeit auswirkt.

### 2.3. Verwendungszwecke und Reifentypen

- (38) Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren werden in vielen verschiedenen Typen und Größen für eine große Auswahl von Nutzfahrzeugen hergestellt und finden entsprechend ihrer Größe und den Spezifikationen ihrer Tragfähigkeitskennzahl sowohl bei lokalen Zustellfahrzeugen und Bussen in ländlichen oder städtischen Umgebungen als auch bei Fernlastwagen und -bussen Anwendung. Sie sind weder für die Verwendung bei Personenkraftwagen und anderen leichten Nutzfahrzeugen noch für ausgewiesene Geländefahrzeuge, wie landwirtschaftliche Zugmaschinen, geeignet.
- (39) Reifen für Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren oder Omnibusse werden in zwei Typen und vier Kategorien verkauft. Schlauchreifen sind die klassischere Variante; sie verfügen über einen inneren Schlauch mit eigenem Ventil innerhalb des Reifens. Bei einem schlauchlosen Reifen bilden der Reifen und die Felge des Rads einen luftdichten Abschluss, wobei sich das Ventil direkt auf der Felge befindet. Die überwältigende Mehrheit der in der Union verkauften Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren sind schlauchlose Reifen. Die vier Kategorien von Reifen für Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren oder Omnibusse sind: Lenkreifen, Antriebsreifen, Anhängerreifen und Multipositions-Reifen. Lenkreifen sind ausgelegt für die Verwendung auf der Frontachse, um die Lenkung zu unterstützen, können jedoch in Abhängigkeit von der Verwendung des Fahrzeugs für alle Positionen an Bussen oder Kraftfahrzeugen für den Transport von Waren verwendet werden. Antriebsreifen wurden für das Antriebssystem entwickelt und sorgen für eine bessere Traktion. Anhängerreifen werden bei Anhängern montiert, während Multipositions-Reifen abhängig vom Verwendungszweck des Fahrzeugs an allen Positionen angebracht werden können.
- (40) Alle Reifen, ob neu oder runderneuert, unterliegen auf dem Unionsmarkt denselben Sicherheitsanforderungen, die in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(14)</sup> festgelegt sind.

### 2.4. Segmentierung des Unionsmarktes für Reifen in drei Klassen

- (41) Nach den von der Kommission gesammelten und bei ihr eingegangenen Angaben ist der Unionsmarkt für Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren in drei Klassen oder Segmente aufgeteilt. Auch wenn es keine klare Trennlinie zwischen den Klassen gibt, deckt sich die Auffassung der interessierten Parteien mit den Feststellungen der Kommission weitgehend hinsichtlich der nachfolgenden Kategorisierung.
- (42) Klasse-1-Reifen sind neue Premiumreifen der Vorzeigemarken der wichtigsten Hersteller. Der Wiedererkennungswert der Marke ist bei Reifen dieser Klasse ein Schlüsselfaktor und rechtfertigt den wesentlich höheren Preis für die erwartete hohe Leistung sowie besonders hohe Marketinginvestitionen. Reifen von Erstausrüstern von Omnibussen und Kraftfahrzeugen für den Transport von Waren (im Folgenden „OE1“) fallen hauptsächlich in diese Klasse. Die Qualität der Klasse-1-Reifen garantiert einen hohen Runderneuerbarkeitsgrad der Reifen, die dazu bestimmt sind, „mehrlebig“ zu sein und so die deutlich höhere Laufleistung der Originalware weiter zu steigern (bis zu drei Runderneuerungen für normale Verwendungszwecke). Klasse-1-Reifen werden ferner mit einem höheren Sicherheitsgrad in Verbindung gebracht und gehen oft mit gutem Kundenservice einher.
- (43) Klasse-2-Reifen umfassen den Großteil der neuen und runderneuerten Reifen, die nicht zum Premiumsegment gehören und deren Preise zwischen etwa 65 % und 80 % der Preise der Klasse-1-Reifen liegen. Reifen von Erstausrüstern von Kraftfahrzeuganhängern (im Folgenden „OE2“) können zu dieser Klasse gehören. Der Wiedererkennungswert der Marke bleibt in dieser Klasse von Bedeutung und Marken sind in der Regel bei Käufern bekannt, die auch in der Lage sind, die Reifenhersteller zu erkennen. Sie sind üblicherweise mindestens einmal runderneuerbar und erbringen eine gute Laufleistung, wenn auch in begrenzterem Umfang als Klasse-1-Reifen.

<sup>(14)</sup> Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

- (44) Klasse-3-Reifen umfassen neue und runderneuerte Reifen mit geringerer Laufleistung und sind, wenn überhaupt, nur sehr begrenzt runderneuerbar. Ihr Preis beträgt in der Regel weniger als 65 % des Preises und der Laufleistung der Klasse-1-Reifen. In dieser Klasse ist der Wiedererkennungswert der Marke fast nicht vorhanden und der Preis wird zum entscheidenden Faktor bei der Kaufentscheidung des Abnehmers. Für sie wird im Allgemeinen kein Kundenservice angeboten.
- (45) Runderneuerte Reifen können in Klasse 2 oder Klasse 3 eingestuft werden. Während einige chinesische Reifen runderneuerbar sind, werden Runderneuerungen in China kaum durchgeführt. Die Runderneuerung ist allerdings in der Union und auf anderen Märkten, beispielsweise auf dem brasilianischen Markt, relativ weit verbreitet. Die Runderneuerungsbranche in der Union besteht aus:
- eingebundenen Runderneuerern, die unter dem Namen bzw. der Marke oder im Auftrag eines Neureifenherstellers handeln. Sie werden als verlängerter Arm der Marken angesehen, die die Neureifen verkaufen. Dies gilt für Klasse-2-Reifen;
  - unabhängigen Runderneuerern, die in der Regel viel kleinere geografische Märkte und Mengen abdecken. Sie verkaufen Reifen unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke und stützen sich auf ihre eigene Erfahrung. Es handelt sich hierbei meist um KMU (mehr als 400 Hersteller in der Union). Dies gilt für Klasse-3-Reifen.
- (46) Die Kommission legte dieselbe Aufstellung neuer und runderneuerter Reifen nach Marken zugrunde wie in der Ausgangsuntersuchung. Diese Informationen wurden auch vom Antragsteller vorgelegt und allen interessierten Parteien am Tag der Verfahrenseinleitung zur Verfügung gestellt.

#### 2.5. **Betroffene Ware**

- (47) Bei der von dieser Untersuchung betroffenen Ware handelt es sich um die überprüfte Ware mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „betroffene Ware“).

#### 2.6. **Gleichartige Ware**

- (48) Die im Rahmen der Auslaufüberprüfung durchgeführte Untersuchung bestätigte die in der Ausgangsuntersuchung getroffene Feststellung, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften und dieselben grundlegenden Verwendungen aufweisen:
- die betroffene Ware bei der Ausfuhr in die Union,
  - die im betroffenen Land hergestellte und auf dessen Inlandsmarkt verkaufte überprüfte Ware,
  - die von den ausführenden Herstellern hergestellte und in die übrige Welt verkaufte überprüfte Ware und
  - die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und verkaufte überprüfte Ware.
- (49) Sie werden daher als gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung betrachtet.

### 3. **DUMPING**

#### 3.1. **Vorbemerkungen**

- (50) Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung wurde die überprüfte Ware weiterhin aus der Volksrepublik China eingeführt, wenn auch in geringerem Umfang als im Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung (d. h. vom 1. Juli 2016 bis zum 30. Juni 2017). Daten von Eurostat zufolge entfielen auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung rund 5,4 % des Unionsmarktes, verglichen mit einem Marktanteil von 21,3 % im Zeitraum der Ausgangsuntersuchung. Bei diesen Angaben handelt es sich um absolute Zahlen.
- (51) Wie in Erwägungsgrund 22 festgestellt, arbeiteten drei Gruppen ausführender Hersteller aus der VR China an der Untersuchung mit; auf sie entfielen rund 50 % der Gesamtmenge der Einfuhren von Reifen aus der VR China in die Europäische Union.

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

- (52) Da bei der Einleitung der Untersuchung genügend Beweise vorlagen, die hinsichtlich der VR China auf das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung hindeuteten, leitete die Kommission die Untersuchung auf der Grundlage des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung ein.
- (53) Zur Erhebung der im Hinblick auf eine mögliche Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung benötigten Daten forderte die Kommission daher in der Einleitungsbekanntmachung alle ausführenden Hersteller in der VR China auf, die Informationen zu den bei der Herstellung von Reifen verwendeten Inputs vorzulegen. Die beiden in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller übermittelten die sachdienlichen Angaben.
- (54) Um die Informationen einzuholen, die sie für die Untersuchung der mutmaßlichen nennenswerten Verzerrungen benötigte, übersandte die Kommission der chinesischen Regierung einen Fragebogen. Unter Nummer 5.3.2 der Einleitungsbekanntmachung bat die Kommission darüber hinaus alle interessierten Parteien, innerhalb von 37 Tagen nach Veröffentlichung der Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ihren Standpunkt bezüglich der Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung unter Vorlage von Informationen und sachdienlichen Beweisen darzulegen.
- (55) Von der chinesischen Regierung gingen keine Antworten auf den Fragebogen ein und innerhalb der Frist wurden keine Beiträge zur Anwendung von Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung übermittelt. In der Folge unterrichtete die Kommission die chinesische Regierung, dass sie zur Ermittlung des Vorliegens nennenswerter Verzerrungen in der VR China die verfügbaren Informationen im Sinne des Artikels 18 der Grundverordnung zugrunde legen werde.
- (56) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission ferner darauf hin, dass es angesichts der vorliegenden Beweise erforderlich werden kann, nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung zur Ermittlung des Normalwerts anhand unverzerrter Preise oder Vergleichswerte ein geeignetes repräsentatives Land auszuwählen.
- (57) Am 23. Januar 2024 informierte die Kommission die interessierten Parteien in Form eines Vermerks (im Folgenden „erster Vermerk“) über die einschlägigen Quellen, die sie zur Ermittlung des Normalwerts heranzuziehen gedachte. Dieser Vermerk enthielt eine Liste aller Produktionsfaktoren – wie Rohstoffe, Arbeit und Energie –, die bei der Herstellung der überprüften Ware eingesetzt werden. Darüber hinaus ermittelte die Kommission auf der Grundlage der Kriterien für die Auswahl unverzerrter Preise oder Vergleichswerte mögliche repräsentative Länder und benannte schließlich Brasilien, Indonesien, Malaysia, Thailand, die Türkei und Südafrika als geeignete repräsentative Länder.
- (58) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen zum ersten Vermerk vom Antragsteller, von Giti und Hankook ein.
- (59) Nach Prüfung der eingegangenen Stellungnahmen und der von Hankook übermittelten zusätzlichen Informationen unterrichtete die Kommission am 16. Juli 2024 die interessierten Parteien in einem zweiten Vermerk (im Folgenden „zweiter Vermerk“) über die einschlägigen Quellen, die sie zur Ermittlung des Normalwerts heranzuziehen beabsichtigte, wobei sie die Türkei als repräsentatives Land wählte.
- (60) Ferner teilte sie den interessierten Parteien mit, dass sie die Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (im Folgenden „VVG-Kosten“) und Gewinne auf der Grundlage der verfügbaren Informationen für die Unternehmen Brisa Bridgestone und Goodyear Lastikleri Turk, Hersteller im repräsentativen Land, ermitteln wird.
- (61) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen zum zweiten Vermerk vom Antragsteller, von Giti und Hankook ein. Auf alle Stellungnahmen wird in Abschnitt 3.3 ausführlich eingegangen.
- (62) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass der Normalwert nach der in Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung dargelegten Methode rechnerisch ermittelt werden sollte und dass die Kosten und Preise in China nicht berücksichtigt werden sollten.



### 3.3. Normalwert

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

#### 3.3.1. Vorliegen nennenswerter Verzerrungen

- (66) Nennenswerte Verzerrungen sind nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung „Verzerrungen, die eintreten, wenn sich die gemeldeten Preise oder Kosten, einschließlich der Rohstoff- und Energiekosten, nicht aus dem freien Spiel der Marktkräfte ergeben, weil sie von erheblichen staatlichen Eingriffen beeinflusst sind. Bei der Beurteilung der Frage, ob nennenswerte Verzerrungen vorliegen, werden unter anderem die möglichen Auswirkungen von einem oder mehreren der folgenden Sachverhalte berücksichtigt:
- *Situation, in der der betreffende Markt in erheblichem Maße von Unternehmen versorgt wird, die im Eigentum oder unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht von Behörden des Ausfuhrlandes stehen oder deren Ausrichtung von diesen Behörden festgelegt wird;*
  - *staatliche Präsenz in Unternehmen, die es dem Staat ermöglicht, Preise oder Kosten zu beeinflussen;*
  - *staatliche Strategien oder Maßnahmen, mit denen inländische Lieferanten begünstigt werden oder durch die das freie Spiel der Marktkräfte anderweitig beeinflusst wird;*
  - *Fehlen, diskriminierende Anwendung oder unzulängliche Durchsetzung des Insolvenz-, Gesellschafts- oder Eigentumsrechts;*
  - *verzerrte Lohnkosten;*
  - *Zugang zu Finanzmitteln über Institute, die staatliche Ziele umsetzen oder anderweitig nicht unabhängig vom Staat agieren.“*
- (67) Da die Liste in Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung nicht kumulativ ist, müssen nicht alle genannten Sachverhalte vorliegen, wenn es um die Feststellung nennenswerter Verzerrungen geht. Auch kann ein und dieselbe Faktenlage zugrunde gelegt werden, um aufzuzeigen, dass einer oder mehrere der in der Liste genannten Sachverhalte gegeben sind.
- (68) Allerdings ist jede Schlussfolgerung zum Vorliegen nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung auf der Grundlage sämtlicher vorliegender Beweise zu treffen. Bei der Gesamtbewertung des Vorliegens von Verzerrungen können auch der allgemeine Kontext und die allgemeine Lage im Ausfuhrland berücksichtigt werden, insbesondere wenn die Regierung aufgrund der grundlegenden Elemente der Wirtschafts- und Verwaltungsstruktur des Ausfuhrlandes über umfangreiche Befugnisse verfügt, die es ihr ermöglichen, in einer Weise in die Wirtschaft einzugreifen, dass sich die Preise und Kosten nicht mehr aus dem freien Spiel der Marktkräfte ergeben.
- (69) In Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe c der Grundverordnung ist Folgendes festgelegt: „Wenn die Kommission fundierte Hinweise darauf hat, dass in einem bestimmten Land oder einer bestimmten Branche in diesem Land möglicherweise nennenswerte Verzerrungen im Sinne von Buchstabe b vorliegen, und wenn es für die wirksame Anwendung dieser Verordnung angemessen ist, erstellt die Kommission einen Bericht, in dem die Marktgegebenheiten nach Buchstabe b in diesem Land oder dieser Branche beschrieben werden, macht ihn öffentlich zugänglich und aktualisiert ihn regelmäßig.“

- (70) Aufgrund dieser Bestimmung erstellte die Kommission einen Länderbericht zu China (im Folgenden „Bericht“) <sup>(15)</sup>, der Beweise für das Vorhandensein erheblicher staatlicher Eingriffe auf vielen Ebenen der Wirtschaft sowie dadurch bedingte spezifische Verzerrungen bei zahlreichen wichtigen Produktionsfaktoren (wie Boden, Energie, Kapital, Rohstoffen und Arbeit) und in ausgewählten Sektoren (wie dem Chemiesektor) enthält. Die interessierten Parteien wurden aufgefordert, die zum Zeitpunkt der Einleitung der Untersuchung im Dossier enthaltenen Beweise zu widerlegen, zu ergänzen oder dazu Stellung zu nehmen. Der Bericht zu China wurde zu Beginn der Untersuchung in das Dossier aufgenommen. Auch der Antrag enthielt einige sachdienliche Beweise, die den Bericht ergänzten.
- (71) Der Antragsteller stützte sich auf die im Bericht enthaltenen Beweise und machte geltend, dass sowohl die chinesische Reifenindustrie selbst als auch andere für die Reifenherstellung kritische vorgelagerte Sektoren wie Kautschuk, Energie, Stahl sowie die nachgelagerte Automobilindustrie von der Omnipresenz der chinesischen Regierung stark betroffen seien, was zu erheblich verzerrten Preisen und Kosten führe. Der Antragsteller unterstreicht die Präsenz und den Einfluss der Kommunistischen Partei auf die Wirtschaft, gestützt auf den „Beschluss des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas über die Vertiefung der Reform der parteilichen und staatlichen Institutionen“ aus dem Jahr 2018, die Rede des chinesischen Präsidenten auf dem 20. Nationalkongress der Kommunistischen Partei, die Veröffentlichung eines Beschlusses des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei von 2020 über die Absicht, die staatliche Präsenz in privaten Unternehmen zu verstärken, verbunden mit der Forderung nach einer politischen und ideologischen Bildung der Verwaltungsräte privater Unternehmen. Der Antragsteller erklärte, der Interventionismus der chinesischen Regierung nehme verschiedene Formen an, die sich im Wesentlichen auf drei Achsen konzentrierten: administrative, finanzielle und regulatorische Kontrolle.
- (72) Der Antragsteller verwies darauf, dass die Pläne auf verschiedenen Regierungsebenen – Staat, Provinzen, Gemeinden – erstellt und durch Sektorpläne ergänzt würden. Diese Pläne seien rechtlich bindend, müssten auf allen Ebenen umgesetzt werden und hätten daher sehr unmittelbare Auswirkungen auf den Zugang zu Finanzmitteln, Steuerregelungen oder die von den Unternehmen getroffenen Entscheidungen. Der Antragsteller verwies insbesondere auf den 14. Fünfjahresplan (im Folgenden „Fünfjahresplan“), der für die Jahre 2021-2025 gilt und in dem die aktive Rolle des Staates in der Wirtschaft deutlich zum Ausdruck komme, indem beispielsweise seine Rolle bei der „Förderung“, der „Stärkung“ oder dem „Aufbau“ aller Segmente der chinesischen Wirtschaft dargelegt werde. Er stellt fest, dass die Fünfjahrespläne ferner darauf abzielten, eine engere Verbindung zwischen der chinesischen Regierung und staatseigenen Unternehmen aufzubauen und das System der Aufsicht über staatseigene Vermögenswerte noch weiter zu stärken. Dies könne verschiedene Formen annehmen, beispielsweise die wirksame Verhinderung staatlicher Vermögensverluste.
- (73) Der Antragsteller betont, dass das chinesische Finanzsystem von der Präsenz staatseigener Banken beherrscht werde, die sich an der Politik der Regierung orientieren müssten, anstatt nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu handeln. Er erklärte ferner, dass die Regulierungsmaßnahmen der chinesischen Regierung hauptsächlich durch Regulierung des öffentlichen Auftragswesens und Investitionsvorschriften umgesetzt würden.
- (74) Der Antragsteller verwies auch auf die Feststellungen der Kommission in mehreren kürzlich durchgeführten Untersuchungen zum Stahl- und Petrochemiesektor in China, in denen das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen bei wichtigen Inputs für die Herstellung der betroffenen Ware bestätigt würde, nämlich in den Untersuchungen zu kaltgewalzten Flacherzeugnissen aus nicht rostendem Stahl <sup>(16)</sup>, Erzeugnissen aus elektrolytisch verchromtem Stahl <sup>(17)</sup>, Walzdraht <sup>(18)</sup>, bestimmten Grafitelektrodensystemen <sup>(19)</sup>, Silicium <sup>(20)</sup> und hochfesten Filamentgarnen aus Polyestern <sup>(21)</sup>.

<sup>(15)</sup> Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Significant Distortions in the Economy of the People’s Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations“, 20. Dezember 2017 (SWD(2017) 483 final/2).

<sup>(16)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2022/433 der Kommission vom 15. März 2022 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einführen kaltgewalzter Flacherzeugnisse aus nicht rostendem Stahl mit Ursprung in Indien und Indonesien und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2012 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einführen von kaltgewalzten Flacherzeugnissen aus nicht rostendem Stahl mit Ursprung in Indien und Indonesien (ABl. L 88 vom 16.3.2022, S. 24).

<sup>(17)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2022/802 der Kommission vom 20. Mai 2022 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einführen von Erzeugnissen aus elektrolytisch verchromtem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und Brasilien (ABl. L 143 vom 23.5.2022, S. 11).

<sup>(18)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2021/1805 der Kommission vom 12. Oktober 2021 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einführen von Walzdraht mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 364 vom 13.10.2021, S. 14).

<sup>(19)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2022/558 der Kommission vom 6. April 2022 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einführen bestimmter Grafitelektrodensysteme mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 108 vom 7.4.2022, S. 20).

<sup>(20)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2022/1394 der Kommission vom 11. August 2022 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einführen von Silicium mit Ursprung in der Volksrepublik China, ausgeweitet auf aus der Republik Korea und Taiwan versandtes Silicium, ob als Ursprungszeugnisse aus diesen Ländern angemeldet oder nicht, im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 211 vom 12.8.2022, S. 86).

<sup>(21)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2023/934 der Kommission vom 11. Mai 2023 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einführen hochfester Garne aus Polyestern mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens der Maßnahmen nach Artikel 11 Absatz 2 und an eine teilweise Interimsüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 127 vom 12.5.2023, S. 1).

- (75) Ferner wurde in dem Antrag auf die folgenden Elemente verwiesen, die zu nennenswerten Verzerrungen führten.
- (76) Erstens werde der Wirtschaftszweig für Reifen in erheblichem Maße von Unternehmen versorgt, die im Eigentum oder unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht staatlicher Behörden stünden oder deren Ausrichtung von diesen Behörden festgelegt werde.
- (77) Der Antragsteller brachte vor, dass nach wie vor ein großer Teil des vorgelagerten Wirtschaftszweigs der betroffenen Ware Eigentum der chinesischen Regierung sei, einschließlich der folgenden Unternehmen und Unternehmensgruppen:
- China Petroleum & Chemical Corporation (im Folgenden „Sinopec“), einer der wichtigsten chinesischen Hersteller von synthetischem Kautschuk,
  - Petro China, einer der wichtigsten chinesischen Hersteller von synthetischem Kautschuk,
  - Suzhou Baohua Carbon Black Co., Ltd, ein Unternehmen der Baowu Group, das in der Rußindustrie tätig ist,
  - Jiangxi Heima Carbon Black Co., Ltd, ein in der Rußindustrie tätiges Unternehmen,
  - Shaanxi Provincial Natural Gas Co., Ltd, ein Unternehmen, das in der von Shaanxi Gas Group Co., Ltd kontrollierten Rußindustrie tätig ist und dessen wirtschaftlicher Eigentümer die SASAC der Provinz Shaanxi ist,
  - China Synthetic Rubber Corporation, ein in der Rußindustrie tätiges Unternehmen,
  - Hainan Natural Rubber Industry Group Co., Ltd, der größte chinesische Hersteller von Naturkautschuk, zu 61 % im Eigentum der SASAC von Hainan,
  - Sinochem International, ein in der Naturkautschukindustrie tätiges staatseigenes Petrochemieunternehmen,
  - China Baowu Steel Group Co. Ltd (im Folgenden „Baowu“), ein im Stahlsektor tätiges Unternehmen,
  - Shanxi Taiyuan Iron & Steel Co. Ltd (TISCO), ein im Stahlsektor tätiges Unternehmen, mehrheitlich im Eigentum von Baowu,
  - Anshan Iron & Steel Group Corporation (im Folgenden „Ansteel Group“), ein im Stahlsektor tätiges Unternehmen,
  - HBIS Group, ein im Stahlsektor tätiges Unternehmen,
  - Shandong Steel Group, ein im Stahlsektor tätiges Unternehmen,
  - Shandong Demian Group Co., Ltd, ein im Textilsektor tätiges Unternehmen,
  - China Hi-Tech Group Corporation, ein im Textilsektor tätiges Unternehmen im Eigentum des staatseigenen Unternehmens Sinomach.
- (78) Der Antragsteller brachte ferner vor, dass nach wie vor ein großer Teil des Wirtschaftszweigs der betroffenen Ware Eigentum der chinesischen Regierung sei, einschließlich der folgenden Unternehmen und Unternehmensgruppen:
- Aeolus Tyre Co. Ltd, ein Unternehmen, dessen Mehrheitsanteilseigner China National Chemical Corporation (im Folgenden „ChemChina“) ist, einem der SASAC unterstellten staatseigenen Unternehmen,
  - Qingdao Doublestar, ein Unternehmen, an dem verschiedene staatseigene Unternehmen direkt zu 41,71 % beteiligt sind, wobei die eigentliche Kontrolle von der SASAC der Kommunalen Volksregierung von Qingdao ausgeübt wird,
  - Shuangqian Tire Group Co., Ltd, ein Unternehmen im Eigentum der Shanghai Huayi Group, eines staatseigenen Unternehmens, an dem Shanghai Huayi Holding Group Co., Ltd Shanghai Guosheng (Group) Co., Ltd und Shanghai Guosheng Group Investment Cothree beteiligt sind (alle drei sind staatseigene Unternehmen unter der Kontrolle der SASAC von Shanghai),
  - Guizhou Tyre Co., Ltd.

- (79) Der Antragsteller brachte ferner vor, dass nach wie vor ein großer Teil des nachgelagerten Wirtschaftszweigs der betroffenen Ware Eigentum der chinesischen Regierung sei, einschließlich der folgenden Unternehmen und Unternehmensgruppen:
- China National Heavy Duty Truck Group Corp., Ltd Company, ein staatseigenes Unternehmen, das schwere Nutzfahrzeuge herstellt,
  - FAW Jiefang, zu 80 % im Eigentum der SASAC,
  - Jiangling Motors Corporation, Ltd, an dem teilweise die SASAC und die SASAC von Sanhong beteiligt sind,
  - BAIC Foton Motor Co., Ltd, ein Unternehmen, dessen kontrollierendes Unternehmen die SASAC von Beijing ist,
  - Dongfeng Motor Corporation, ein staatseigenes Unternehmen.
- (80) Auf dieser Grundlage stellte der Antragsteller fest, dass die chinesische Regierung die Unternehmen der chinesischen Reifenindustrie nach nicht marktwirtschaftlichen Grundsätzen steuere und kontrolliere, was zu nennenswerten Verzerrungen führe.
- (81) Zweitens ermögliche es die staatliche Präsenz in Reifenunternehmen den Behörden, Preise und/oder Kosten zu beeinflussen.
- (82) Dem Antrag zufolge wird die Kontrolle über die chinesische Wirtschaft über die in staatseigenen wie auch in privaten Unternehmen bestehenden Zellen der Kommunistischen Partei ausgeübt, wobei hauptsächlich auf die Arbeitsweise des Unternehmens und seiner Beschäftigten Einfluss genommen werde. Der Antragsteller betonte ferner, dass in den letzten Jahren mehrere Verordnungen erlassen worden seien, die sich entweder an staatseigene Unternehmen oder an private Unternehmen richteten, um eine stärkere und wirksamere Durchsetzung zu gewährleisten. Dazu gehörten die Verordnungen von 2020 über die Arbeit von Basisorganisationen staatseigener Unternehmen der Kommunistischen Partei Chinas und insbesondere deren Artikel 11, der der Kommunistischen Partei erhebliche Exekutivbefugnisse verleiht. Dies spiegle sich in der Satzung von Unternehmen wie Aeolus wider. In dem Antrag wurde auch darauf verwiesen, dass ähnliche Vorschriften für private Unternehmen erlassen worden seien. Seit 2016 stünden die Unternehmen zunehmend unter Druck, der Kommunistischen Partei eine größere Rolle bei ihren Entscheidungen einzuräumen. Bereits im Corporate Governance Kodex von 2018 wurden börsennotierte Unternehmen aufgefordert, der Kommunistischen Partei in ihren internen Vorschriften eine Rolle einzuräumen. Der Antragsteller verwies auch auf den stellvertretenden Vorsitzenden des Gesamtchinesischen Industrie- und Handelsverbands, Ye Qing, der das Konzept eines „modernen Unternehmenssystems mit chinesischen Merkmalen“ erläuterte, bei dem drei Achsen der Kontrolle durch die Partei vorgesehen sind: i) ein Mechanismus für Personalbelange, ii) eine Aufsichts- und Revisionstätigkeit und iii) Gewerkschaften. Er stellte ferner fest, dass die Kommunistische Partei routinemäßig die Praxis der „Doppelfunktion“ anwende, bei der eine einzelne Person mehrere Rollen in verschiedenen Strukturen innehat.
- (83) Der Antragsteller gelangte zu dem Schluss, dass die Fähigkeit chinesischer Unternehmen, ihre Preise frei festzusetzen (was sich wiederum auch auf die Kosten auswirke), aufgrund ihrer Verbundenheit mit dem Staat und der Partei und ihrer daraus resultierenden Verpflichtung, die politischen Ziele des Staats und der Partei voranzubringen, unmittelbar von nicht marktbezogenen Erwägungen beeinflusst werde.
- (84) Darüber hinaus heißt es in dem Antrag, dass der Einfluss der Kommunistischen Partei auf die Beschäftigten der Unternehmen besonders groß sei und insbesondere die Ernennung wichtiger Führungskräfte betreffe. Ferner wird darauf verwiesen, dass es erhebliche Überschneidungen zwischen der Kommunistischen Partei und chinesischen Unternehmen gebe und dass die wichtigsten Führungs- und Personalpositionen in staatseigenen Unternehmen mit Mitgliedern der Kommunistischen Partei besetzt werden müssten. Privaten Unternehmen werde ebenfalls angeraten, einen Aufsichtsmechanismus einzurichten, der von der Parteizelle mit Disziplinarbefugnissen geleitet wird.
- (85) Der Antragsteller gelangte daher zu dem Schluss, dass die Kommunistische Partei und die chinesische Regierung durch ihre Präsenz auf den verschiedenen Managementebenen in öffentlichen und privaten Unternehmen in der Lage seien, wichtige und direkte Entscheidungen über das Geschäftsleben der Unternehmen zu treffen, und zwar unabhängig von den Grundsätzen des freien Marktes und im Einklang mit den politischen und industriellen Zielen, die auf der Ebene des Staats oder der Partei festgelegt wurden. Dies führe dazu, dass nicht marktbestimmte Kräfte die Kosten und Preise erheblich beeinflussten.
- (86) Der Antragsteller brachte vor, dass die NDRC eine direkte Kontrolle über die Entwicklung der Unternehmen ausübe, insbesondere da sie für die Ausarbeitung strategischer Entwicklungspläne zuständig sei. Die Planung der Wirtschaft wirke sich unmittelbar auf die Unternehmen aus, die zur Umsetzung der in den verschiedenen Plänen festgelegten verbindlichen Leitlinien verpflichtet seien. Folglich sei die NDRC nicht nur für die Ausrichtung der Unternehmen zuständig, sondern beeinflusse auch direkt deren Managemententscheidungen. Die Ideologie der Kommunistischen Partei sei in diesen verschiedenen Plänen fest verankert und müsse daher von chinesischen Unternehmen befolgt werden. Diese Grundsätze würden durch die Zellen der Kommunistischen Partei in den Unternehmen durchgesetzt.

- (87) Der Antragsteller brachte ferner vor, dass es in der Reifenindustrie eine staatliche Präsenz über Industrieverbände gebe. In diesem Zusammenhang sei der CRIA der für die gesamte chinesische Kautschukindustrie, einschließlich ihrer nachgelagerten Waren wie Reifen, zuständige nationale Verband. Da der CRIA von der SASAC des Staatsrats beaufsichtigt werde und die Grundsätze der Kommunistischen Partei für seine Funktionsweise begrüße, werde die Reifenindustrie durch ihren Branchenverband, der enge Verbindungen zu Führungskräften von Reifenherstellern hat, direkt von der Kommunistischen Partei beeinflusst. In dem Antrag wird neben dem CRIA auch auf die staatliche Einflussnahme durch die CCCMC und die CAAM verwiesen, die dem Staat und der Partei die Kontrolle über die gesamte Reifenproduktionskette ermöglichen, wodurch die Preise und Kosten von den Grundsätzen des freien Markts abgekoppelt würden.
- (88) In dem Antrag heißt es ferner, dass die Kommunistische Partei regelmäßig Parteimitglieder zu wichtigen Führungskräften in Unternehmen, die in der Reifenindustrie tätig sind, ernennt. Der Antragsteller verweist dabei insbesondere auf staatseigene Unternehmen, insbesondere Aeolus, aber auch auf offenkundig nicht staatseigene Unternehmen wie Prinx Changshan, Zhongce Rubber Group Co., Ltd und Sailun Group Co., bei denen ebenfalls Mitglieder der Kommunistischen Partei im Verwaltungs- oder Aufsichtsrat saßen.
- (89) Drittens setze die chinesische Regierung staatliche Strategien oder Maßnahmen um, mit denen inländische Lieferanten begünstigt würden oder durch die das freie Spiel der Marktkräfte anderweitig beeinflusst werde.
- (90) Der Antragsteller wies insbesondere darauf hin, dass die Reifenindustrie durch Mittelzuweisungen für petrochemische Erzeugnisse und Kautschuk sowie durch Maßnahmen zur Förderung wichtiger Kostenkomponenten wie Stahl, Energie oder Textilien von Fördermaßnahmen profitiere. In diesem Zusammenhang verweist er auf die Tatsache, dass die Herstellung und der Verkauf von Naturkautschuk nach den Richtlinien des CRIA erfolgten. Der Antragsteller erwähnt auch den dreijährigen Aktionsplan der Regierung von Yunnan für die Modernisierung der Landwirtschaft, in dem Naturkautschuk als „Schlüsselindustrie“ eingestuft und als Entwicklungsbereich bezeichnet werde. Der Plan ziele darauf ab, „die Herstellung von Spezialkautschuk für Reifen auszuweiten“. Die langfristigen Ziele des Kreises Sanmen für 2035 konzentrierten sich ebenfalls auf die Kautschukindustrie und zielten auf den Bau eines nationalen Kontroll- und Prüfzentrums für Kautschuk ab.
- (91) In Bezug auf Stahl weist der Antragsteller darauf hin, dass der 14. Fünfjahresplan auch die Förderung und Modernisierung der Stahlindustrie betreffe, und verweist auf die Anfang 2022 veröffentlichten Leitlinien zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie zur Umsetzung des 14. Fünfjahresplans und des 14. Fünfjahresplans für die Entwicklung der Rohstoffindustrie. Die Kontrolle über den Stahlmarkt werde durch den chinesischen Eisen- und Stahlverband (China Iron and Steel Association, im Folgenden „CISA“) umgesetzt, der unter der Aufsicht der Parteiaufbaubehörde stehe, bei der es sich um das Parteikomitee der SASAC des Staatsrats handele.
- (92) In Bezug auf Energie und Textilien verwies der Antragsteller auf kürzlich von der Kommission und den USA durchgeführte Antidumpinguntersuchungen zu chinesischen Waren, bei denen es um die Preisfestsetzung im Falle von Strom gegangen sei und die ergeben hätten, dass die NDRC der Provinz den Strompreis festsetze. Die Textilindustrie werde im 14. Fünfjahresplan genannt. Demnach habe das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie eine Bekanntmachung über die Einleitung von Maßnahmen zur Optimierung der Versorgung und Förderung der Modernisierung in der Textil- und Bekleidungsindustrie für 2022 veröffentlicht. Dieser Bekanntmachung zufolge sei der China National Textile and Apparel Council (chinesischer Nationalrat für Textilien und Bekleidung) für die Planung und Umsetzung von Aufgaben zuständig und unterliege der „geschäftlichen Steuerung, Aufsicht und Verwaltung durch die Kommission des Staatsrats zur Kontrolle und Verwaltung von Staatsvermögen“.
- (93) Reifen seien in den Leitlinien zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der petrochemischen und chemischen Industrie im Rahmen des 14. Fünfjahresplans genannt, in dem vorgesehen sei, dass „der Anteil umweltfreundlicher Produkte in Wirtschaftszweigen wie der Reifenindustrie erhöht“ und ein digitaler Wandel bei Reifen gefördert werden solle. Die Reifenindustrie werde auch durch die Leitlinien des CRIA gesteuert. Ein zweiter Entwicklungsbereich des 14. Fünfjahresplans zugunsten der Reifenhersteller sei die Unterstützung von Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten, insbesondere durch das „National Engineering Research Center for Advanced Tire Equipment and Key Materials“. Darüber hinaus hob der Antragsteller hervor, dass das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie die Sailun Group auch für seine erste Gruppe von „National Intelligent Manufacturing Pilot Demonstration Enterprises“ und „National Industrial Internet Pilot Demonstration Enterprises“ in der Industrie sowie für die erste Gruppe von „Characteristic Industrial Internet Platforms for Key Industries“ ausgewählt habe.

- (94) Neben mehreren politischen Maßnahmen auf Provinzebene nannte der Antragsteller eine Reihe weiterer Maßnahmen:
- Umweltschutzzanreize im Einklang mit dem 13. Fünfjahresplan und dem 14. Fünfjahresplan, wonach die wirtschaftliche Entwicklung umweltschonend sein muss.
  - Vorteile für die Reifenindustrie durch weitere umweltpolitische Maßnahmen, einschließlich der fiskalpolitischen Unterstützung des Finanzministeriums für Anstrengungen zum Carbon Peaking und zur Erreichung der CO<sub>2</sub>-Neutralität, mit der die staatliche Finanzpolitik umgesetzt werden soll.
  - Das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie würde Unternehmen auswählen, auf die sich lokale Institutionen bei der Umsetzung der Industriepolitik konzentrieren sollen, um einen grünen Wandel herbeizuführen. Neunundzwanzig Reifenunternehmen wurden als solche ausgewiesen.
  - Die „China Green Product Certification“, die dazu beitragen würde, zusätzliche finanzielle Unterstützung von der Regierung zu erhalten, sei mehreren Reifenherstellern gewährt worden.
- (95) In Bezug auf die nachgelagerten Wirtschaftszweige wurde in dem Antrag auf folgende Pläne verwiesen:
- 14. Fünfjahresplan, der auf die Förderung des Konsums von Konsumgütern, einschließlich Kraftfahrzeugen, abzielt und sich an die Verkehrsbranche richtet.
  - Plan des Generalbüros des Staatsrats für die „Automobilindustrie für Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik“, mit dem „Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik“ gefördert werden, einschließlich Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren mit neuartiger Antriebstechnik.
  - Der vorhergehende Plan für die grüne Entwicklung auf der Grundlage des 13. Fünfjahresplans zielte bereits auf die Entwicklung der grünen Automobilindustrie ab.
  - 14. Fünfjahresplan für die Entwicklung moderner Logistik, mit dem die Entwicklung der Lkw-Industrie und insbesondere die Entwicklung unbemannter Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren gefördert wird.
- (96) In Bezug auf finanzielle Maßnahmen wies der Antragsteller insbesondere auf Folgendes hin:
- Im Jahr 2022 arbeitete die Allgemeine Zollverwaltung Chinas mit dem CRIA zusammen, um die Belastung der ausführenden Unternehmen in der Reifenindustrie zu verringern.
  - In der Provinz Shandong subventionierte der Staat zudem 12 Reifenunternehmen für Projekte des technischen Wandels. Die größte Investition wurde Shandong Linglong Tire Co. Ltd gewährt, obwohl auch andere Unternehmen, darunter Triangle Tire Co. Ltd, in den Genuss einer solchen Unterstützung kamen.
  - Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd teilte 2018 auf seiner Website mit, dass Reifenhersteller zahlreiche staatliche Subventionen erhielten und in den Genuss von Fördermaßnahmen kamen. Die lokalen Gebietskörperschaften reagierten auf die Forderung von Xi Jinping, die Kosten privater Unternehmen zu senken, und setzten Maßnahmen zur Verringerung der Belastung im Zusammenhang mit Stromverbrauch, Finanzierung, Abgaben und institutionellen Transaktionen um.
- (97) Darüber hinaus wird in dem Antrag darauf hingewiesen, dass die chinesische Regierung zusätzlich zu den Maßnahmen einer umfassenden finanziellen Unterstützung über ihre lokalen Gebietskörperschaften Einfluss auf die Geschäftsführung der Unternehmen genommen habe, indem sie auf Fusionen und Umstrukturierungen gedrängt habe.
- (98) Schließlich verwies der Antragsteller auf globale Expansionsstrategien zugunsten der Reifenindustrie, einschließlich der Schaffung von Absatzmöglichkeiten durch die „One Belt, One Road“-Initiative, der indirekten Ausfuhrförderung auf dem Seeweg, der Tatsache, dass die „One Belt, One Road“-Initiative weitgehend diskriminierend sei und im Wesentlichen ein verschleiertes Mittel darstelle, chinesische Unternehmen im Ausland auf Kosten der teilnehmenden Länder zu finanzieren.

- (99) Viertens unterliege der Reifensektor, wie jeder andere Sektor der chinesischen Wirtschaft, den Verzerrungen, die sich aus der diskriminierenden Anwendung oder unzureichenden Durchsetzung der chinesischen Insolvenz-, Unternehmens- und Eigentumsrechte ergäben.
- Der Antragsteller verwies auf die systematische unzureichende Durchsetzung des Insolvenzrechts, was dazu führe, dass eine große Zahl von „Zombie-Unternehmen“ fortbestehe (schätzungsweise 6 % der Kautschukindustrie und 14 % der erdölverarbeitenden Industrie bestünden aus Zombie-Unternehmen). Unternehmen künstlich am Leben zu halten bedeute, dass diesen Unternehmen implizite staatliche Garantien gewährt würden, was wiederum die Kreditkosten und den Zugang zu Finanzmitteln verzerre.
  - Mehreren Reifenherstellern seien Steuergutschriften gewährt worden, die ihnen dabei geholfen hätten, der Insolvenz zu entgehen.
  - Im Stahlsektor sei im Laufe der Zeit eine Kombination zahlreicher industriepolitischer Maßnahmen umgesetzt worden.
  - Der Antragsteller verwies auch auf frühere Untersuchungen der Kommission, die ergeben hätten, dass Unternehmen kein Ausschreibungsverfahren durchlaufen müssen, um Grundstücke zu erwerben. Landnutzungsrechte würden in der Regel kostenlos auf die Unternehmen umverteilt oder von den lokalen Behörden zu ausgehandelten Preisen zugeteilt. Reifenhersteller würden in den Genuss dieser diskriminierenden Zuteilung von Land kommen.
- (100) Fünftens seien die Lohnkosten auch im Reifensektor verzerrt.
- (101) Dem Antragsteller zufolge gebe es Beweise dafür, dass Führungspositionen in der Gewerkschaft von hochrangigen Parteivertretern in staatseigenen Unternehmen besetzt oder von Führungskräften in nicht staatseigenen Unternehmen besetzt werden, sodass sie die Interessen der Arbeitnehmer nur in der Theorie wirksam vertreten. Ferner weist der Antragsteller darauf hin, dass die VR China mehrere der wichtigsten internationalen Arbeitsüberkommen noch immer nicht ratifiziert habe, und verweist auf institutionelle Beschränkungen, die die freie Festlegung der Löhne verhinderten. Darüber hinaus würden die chinesischen Arbeitskräfte durch das Haushaltsregistrierungssystem behindert und der Einsatz von Zwangsarbeit in der Region Xinyang führe zu einer Verzerrung der Löhne, da Reifenhersteller mit Produktionsstätten in der Region, wie das staatseigene Unternehmen Double Coin (Xinjiang) Kunlun Engineering Tire Co., Ltd, direkt und über vorgelagerte Akteure davon profitieren dürften.
- (102) Sechstens hätten Reifenhersteller über Institute, die staatliche Ziele umsetzen oder anderweitig nicht unabhängig vom Staat agieren, Zugang zu Finanzmitteln.
- Der Antragsteller hebt hervor, dass aus dem Jahresbericht von Unternehmen wie der Shanghai Huayi Group eindeutig hervorgehe, dass Darlehen zu Sonderbedingungen auf der Grundlage nationaler Strategien gewährt worden seien. In dem Abschnitt des Berichts zur Rechnungslegung heißt es, dass situationsabhängig unterschiedliche Rechnungslegungsmethoden „für politisch gesteuerte Subventionen in Form von Vorzugsdarlehen“ gelten. Darüber hinaus habe das Unternehmen sicherlich von einer solchen Politik profitiert, da seine drei wichtigsten langfristigen Darlehen von der Export-Import Bank of China gewährt worden seien. Zudem gebe es in der Rubrik der Zuwendungen der öffentlichen Hand den Posten „Finanzielle Zuschüsse Xinjiang – Darlehen für Sachanlagen“.
  - Darüber hinaus enthalte der Jahresbericht von Prinx Chengshan Holdings ähnliche Angaben, insbesondere zu einem Darlehensvertrag mit der Bank of China (Hongkong) Limited, der Bank of China (Thailand) Corporation Limited und der Hongkong und Shanghai Banking Corporation Limited (HSBC), wobei die ersten beiden öffentliche Banken sind und das dritte Unternehmen der erste ausländische Kreditgeber, der in seiner Investmentbanking-Tochter einen eigenen Ausschuss der Kommunistischen Partei hat.
  - Der Antragsteller verwies auch auf ein verzerrtes Rating chinesischer Agenturen in Bezug auf Unternehmen der Reifenindustrie.
- (103) Der Antragsteller brachte vor, die genannten Verzerrungen seien systembedingt, da die chinesische Regierung auf allen Ebenen der Reifen-Lieferkette interveniere und eine Situation schaffe, in der die Inputs, die Inputs der Inputs usw. alle auf die eine oder andere Weise von staatlichen Verzerrungen betroffen seien.
- (104) Abschließend brachte der Antragsteller vor, dass im Reifensektor nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung vorlägen.

- (105) Die Kommission prüfte, ob es im Hinblick auf nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung angemessen ist, die Inlandspreise und -kosten in China heranzuziehen. Sie stützte sich dabei auf die im Dossier verfügbaren Beweise. Die im Dossier enthaltenen Beweise umfassten die im Bericht sowie in seiner aktualisierten Fassung (im Folgenden „aktualisierter Bericht“) <sup>(22)</sup> enthaltenen Beweise, denen öffentlich zugängliche Quellen zugrunde liegen.
- (106) Im Rahmen der Analyse wurden nicht nur die erheblichen staatlichen Eingriffe in die chinesische Wirtschaft im Allgemeinen untersucht, sondern auch die spezifische Marktsituation im betreffenden Sektor, insbesondere in Bezug auf die betroffene Ware. Die Kommission ergänzte diese Beweiselemente durch ihre eigenen Untersuchungen zu den verschiedenen Kriterien, die für die Bestätigung des Vorliegens nennenswerter Verzerrungen in China relevant sind.

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

- (107) Das chinesische Wirtschaftssystem basiert auf dem Konzept einer „sozialistischen Marktwirtschaft“. Das Konzept ist in der chinesischen Verfassung verankert und bestimmt maßgeblich die wirtschaftspolitische Steuerung in China. Grundprinzip ist das „sozialistische Gemeineigentum an den Produktionsmitteln, das heißt das Volkseigentum und das Kollektiveigentum der werktätigen Massen“ <sup>(23)</sup>.
- (108) Die staatliche Wirtschaft ist die „dominierende Kraft in der Volkswirtschaft“ und der Staat hat „Konsolidierung und Entwicklung der staatlichen Wirtschaft“ zu gewährleisten. <sup>(24)</sup> Die Gesamtarchitektur der chinesischen Volkswirtschaft ermöglicht somit erhebliche staatliche Eingriffe in die Wirtschaft nicht nur, sondern sieht solche Eingriffe sogar ausdrücklich vor. Der Gedanke des Primats des Gemeineigentums gegenüber dem Privateigentum durchdringt das gesamte Rechtssystem und wird in allen wesentlichen Rechtsvorschriften als allgemeines Prinzip herausgestellt.
- (109) Ein Paradebeispiel ist das chinesische Eigentumsrecht: Es stellt ab auf die erste Stufe des Sozialismus und überträgt dem Staat die Aufgabe, das grundlegende Wirtschaftssystem aufrechtzuerhalten, in dem das Gemeineigentum eine dominierende Rolle spielt. Andere Formen von Eigentum werden toleriert und dürfen sich dem Gesetz nach Seite an Seite neben dem Staatseigentum entwickeln. <sup>(25)</sup>
- (110) Darüber hinaus erfolgt nach chinesischem Recht die Weiterentwicklung der sozialistischen Marktwirtschaft unter Führung der Kommunistischen Partei. Die Strukturen des chinesischen Staates und der Kommunistischen Partei sind auf allen Ebenen (rechtlich, institutionell, personell) miteinander verflochten und bilden einen Überbau, in dem die Rolle der Kommunistischen Partei und die Rolle des Staates kaum voneinander zu trennen sind.
- (111) Mit der Änderung der chinesischen Verfassung vom März 2018 wurde der Führungsrolle der Kommunistischen Partei noch größeres Gewicht verliehen, indem sie in Artikel 1 der Verfassung verankert wurde.
- (112) Nach dem bereits bestehenden ersten Satz „Das sozialistische System ist das grundlegende System der Volksrepublik China“ ist ein neuer zweiter Satz eingefügt worden, der wie folgt lautet: „Das grundlegende Merkmal des Sozialismus chinesischer Prägung ist die Führungsrolle der Kommunistischen Partei Chinas.“ <sup>(26)</sup> Dies veranschaulicht die unangefochtene und weiter zunehmende Kontrolle der Kommunistischen Partei über das Wirtschaftssystem Chinas.
- (113) Diese Form der Führung und Kontrolle ist dem System inhärent und geht weit über das hinaus, was in anderen Ländern üblich ist, in denen die Regierungen eine allgemeine makroökonomische Kontrolle ausüben, innerhalb deren Grenzen sich aber das freie Spiel der Marktkräfte entfaltet.
- (114) Der chinesische Staat verfolgt eine interventionistische Wirtschaftspolitik, die nicht die in einem freien Markt gegebenen wirtschaftlichen Bedingungen widerspiegelt, sondern deren Zielsetzungen der von der Kommunistischen Partei festgelegten politischen Agenda entsprechen. <sup>(27)</sup> Das Spektrum der von den chinesischen Behörden eingesetzten interventionistischen wirtschaftspolitischen Instrumente ist vielfältig und umfasst unter anderem das System der industriellen Planung, das Finanzsystem sowie die Ebene des Regelungsumfelds.

<sup>(22)</sup> Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen mit dem Titel „Significant Distortions in the Economy of the People’s Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations“ vom 10. April 2024, SWD (2024) 91 final.

<sup>(23)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 2, S. 7.

<sup>(24)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 2, S. 7-8.

<sup>(25)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 2, S. 10 und 18.

<sup>(26)</sup> Abrufbar unter: [http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node\\_2825.htm](http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm) (zuletzt abgerufen am 8. April 2024).

<sup>(27)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 2, S. 29-30.



- (115) Erstens erfolgt die Steuerung der chinesischen Wirtschaft auf der Ebene der allgemeinen Verwaltungskontrolle durch ein komplexes System der industriellen Planung, das alle wirtschaftlichen Tätigkeiten im Land betrifft. Die Gesamtheit dieser Pläne deckt eine umfassende und komplexe Matrix von Sektoren und Querschnittspolitiken ab und ist auf allen staatlichen Ebenen omnipräsent.
- (116) Die Pläne auf Provinzebene sind detailliert, wohingegen in den nationalen Plänen weiter gefasste Ziele formuliert werden. Darüber hinaus werden in den Plänen die zur Unterstützung der betreffenden Industriezweige bzw. Sektoren einzusetzenden Instrumente sowie der Zeitrahmen für die Realisierung der Ziele festgelegt. Manche Pläne beinhalten weiterhin konkrete Produktionsziele.
- (117) Im Rahmen der Pläne werden im Einklang mit den Prioritäten der Regierung einzelne Industriezweige und/oder Projekte als (positive oder negative) Prioritäten bestimmt, denen spezifische Entwicklungsziele zugewiesen werden (industrielle Aufwertung, internationale Expansion usw.).
- (118) Die Wirtschaftsbeteiligten – Privatunternehmen wie staatseigene Unternehmen – müssen ihre Geschäftstätigkeiten effektiv an den durch das Planungssystem vorgegebenen Realitäten ausrichten. Dies hat seinen Grund nicht nur in dem verbindlichen Charakter der Pläne, sondern auch darin, dass die zuständigen chinesischen Behörden auf allen staatlichen Ebenen in das Planungssystem eingebunden sind und die ihnen übertragenen Befugnisse entsprechend ausüben, indem sie die Wirtschaftsbeteiligten dazu anhalten, die in den Plänen festgelegten Prioritäten einzuhalten. <sup>(28)</sup>
- (119) Zweitens wird das Finanzsystem Chinas in Bezug auf die Zuweisung finanzieller Ressourcen von den staatseigenen Geschäftsbanken und Policy Banks dominiert. Diese Banken müssten sich bei der Gestaltung und Umsetzung ihrer Kreditvergabepolitik an der Industriepolitik der Regierung ausrichten, statt vorrangig die Wirtschaftlichkeit eines bestimmten Projekts zu bewerten. <sup>(29)</sup>
- (120) Gleiches gilt für die übrigen Komponenten des chinesischen Finanzsystems, wie etwa die Aktien-, Anleihe- und Private-Equity-Märkte. Auch diese Teile des Finanzsektors sind institutionell und operativ nicht auf ein möglichst effizientes Funktionieren der Finanzmärkte, sondern auf die Gewährleistung der Kontrolle und die Ermöglichung von Interventionen des Staates und der Kommunistischen Partei ausgerichtet. <sup>(30)</sup>
- (121) Drittens nehmen die staatlichen Eingriffe in die Wirtschaft auf der Ebene des Regelungsumfelds eine Vielzahl von Formen an. So stellen beispielsweise die Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge in der Regel nicht auf Wirtschaftlichkeit, sondern auf die Verfolgung anderer politischer Ziele ab und untergraben damit in diesem Bereich die marktwirtschaftlichen Grundsätze. Die geltenden Rechtsvorschriften sehen ausdrücklich vor, dass die Vergabe öffentlicher Aufträge in einer Weise zu erfolgen hat, die der Erreichung der staatlich vorgegebenen Ziele förderlich ist. Die Art dieser Ziele ist jedoch nicht festgelegt, sodass den Entscheidungsgremien ein weiter Ermessensspielraum bleibt. <sup>(31)</sup>
- (122) Auch im Bereich der Investitionen übt die chinesische Regierung eine erhebliche Kontrolle und großen Einfluss mit Blick auf die Bestimmung und die Größenordnung sowohl staatlicher als auch privater Investitionen aus. Die Überprüfung von Investitionen sowie unterschiedliche Anreize, Beschränkungen und Verbote im Zusammenhang mit Investitionen dienen den Behörden als wichtige Instrumente für die Unterstützung industriepolitischer Zielsetzungen wie der Wahrung der staatlichen Kontrolle über Schlüsselsektoren oder der Stärkung der heimischen Industrie. <sup>(32)</sup>
- (123) Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass das chinesische Wirtschaftsmodell auf bestimmten Grundaxiomen beruht, die vielfältige staatliche Eingriffe vorsehen und fördern. Diese erheblichen staatlichen Eingriffe sind unvereinbar mit einem freien Spiel der Marktkräfte und führen zu Verzerrungen, die einer wirksamen Ressourcenallokation nach Marktgrundsätzen entgegenstehen. <sup>(33)</sup>

<sup>(28)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 4, S. 57 und 92.

<sup>(29)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 6, S. 149-150.

<sup>(30)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 6, S. 153-171.

<sup>(31)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 7, S. 204-205.

<sup>(32)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 8, S. 207-208 und 242-243.

<sup>(33)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 2, S. 19-24, Kapitel 4, S. 69 und S. 99-100, Kapitel 5, S. 130-131.

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

- (124) Unternehmen, die sich im Eigentum bzw. unter der Kontrolle oder der politischen Aufsicht des Staates befinden und/oder deren Ausrichtung vom Staat festgelegt wird, stellen in China einen wesentlichen Teil der Wirtschaft dar.
- (125) Der Wirtschaftszweig der betroffenen Ware wird hauptsächlich von staatseigenen Unternehmen bedient, z. B. China National Tyre & Rubber Co. Ltd (CNRC) im Eigentum von SINOCHEM (staatseigenes Unternehmen unter der Kontrolle der SASAC)<sup>(34)</sup>, Aeolus Tyres (zu 57,5 % im Besitz des staatseigenen Unternehmens CNRC)<sup>(35)</sup> und Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd (zu 58,57 % in Staatsbesitz)<sup>(36)</sup>.
- (126) Auch andere Unternehmen befinden sich zu einem großen Teil in staatlichem Eigentum, darunter Qingdao Doublestar (zu 42,4 % in Staatsbesitz)<sup>(37)</sup> und Guizhou Tyre Co., Ltd (zu 26,47 % in Staatsbesitz)<sup>(38)</sup>.
- (127) Allerdings sind Eingriffe der Kommunistischen Partei in die operative Entscheidungsfindung nicht nur in staatseigenen Unternehmen, sondern auch in privaten Unternehmen zur Regel geworden<sup>(39)</sup>, wobei die Kommunistische Partei bei praktisch allen Aspekten der Wirtschaft des Landes eine Führungsrolle geltend macht. Tatsächlich führt der Einfluss des Staates durch Strukturen der Kommunistischen Partei innerhalb von Unternehmen effektiv dazu, dass die Wirtschaftsbeteiligten unter staatlicher Kontrolle und politischer Aufsicht stehen, da die Strukturen von Staat und Partei in China zusammengewachsen sind.
- (128) Darüber hinaus unterliegt der Wirtschaftszweig der betroffenen Ware mehreren politischen Strategien der Regierung, wie den Leitlinien des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der petrochemischen und chemischen Industrie im Zuge des 14. Fünfjahresplans, die in Abschnitt II.3 die Durchführung von „Maßnahmen zur Verbesserung der Qualität der Versorgung mit chemischen Erzeugnissen, die Konzentration auf neu entstehende strategische Industrien ... und die Beschleunigung der Entwicklung ... hochleistungsfähiger Gummi- und Kunststoffmaterialien, die Erhöhung des Anteils grüner Produkte in Branchen wie ... dem Reifensektor und ..., die Ermutigung der Unternehmen, die Produktqualität zu verbessern und Marken zu schaffen und zu fördern,“ vorsieht. Darüber hinaus ist in Abschnitt V dieser Leitlinien die Einrichtung einer „internetgestützten Überwachung der Industrieketten für Massengüter wie Düngemittel und Reifen“ vorgesehen.<sup>(40)</sup>
- (129) Darüber hinaus gelten für die Reifenindustrie politische Maßnahmen auf Provinzebene, wie der 14. Fünfjahresplan der Provinz Shandong zur Entwicklung der chemischen Industrie, in dem speziell für die Reifenindustrie Folgendes vorgesehen ist: „Strikte Umsetzung der Industriepolitik und der Industriestandards, Integration und Rückzug von Unternehmen mit einer jährlichen Produktionskapazität von weniger als 1,2 Mio. Ganzstahl-Radialreifen (ausgenommen Maschinenreifen, Flugzeugreifen und schlauchlose Breitreifen) und weniger als 5 Mio. Halbstahl-Radialreifen (ausgenommen Notlaufreifen, Hochleistungs-Rennreifen und Ultra-Niederquerschnittsreifen). ... Der Entwicklung von High-End- und segmentierten Märkten folgend Entwicklung von High-End-Produkten wie Ultra-Niederquerschnittsreifen, Reifen mit flachem Profil, rollwiderstandsarmen Reifen, geräuscharmen Reifen und Notlaufreifen, Erweiterung der Forschung und Entwicklung von Hochleistungs-Radialreifen wie intelligenten Reifen, Sicherheitsreifen, rollwiderstandsarmen Reifen und superverschleißfesten Reifen, um den Mehrwert und die Marktanteile der Produkte zu steigern. Stärkung der Reifenindustriecluster auf der Halbinsel Shandong sowie in Nord-Shandong, Stärkung der Verbindungen zu Einrichtungen zur Unterstützung der Industrie, Entwicklung des Industrieclusters Kautschuk-Additive in West-Shandong und Erweiterung des Industrieclusters für Kautschukverarbeitungs-ausrüstung in Ost-Shandong. Umfassende Verbesserung der Digitalisierung, der Netzentwicklung und des intelligenten Ausbaus der Reifenindustrie, Förderung des Baus intelligenter Fabriken in der Reifenindustrie in der gesamten Provinz und Schaffung einer Internet-Cloudplattform für die Reifenindustrie. Aktive Förderung von grünen Verfahren für die Reifenherstellung wie chemische Kautschukraffination und strahlungsbasierte Vorvulkanisationstechnologie, Förderung der Sekundärnutzung von Reifen, Förderung der grünen Pyrolyse und der Rußregenerationstechnologie für Altreifen sowie Förderung der grünen kreislauforientierten Entwicklung der Industrie. ... Bis 2025 wird der Produktionswert der Reifenindustrie auf 200 Mrd. RMB steigen; es wird acht Reifenunternehmen mit Umsatzerlösen von mehr als 10 Mrd. RMB geben, von denen mehr als zwei Umsatzerlöse von mehr als 20 Mrd. RMB erzielen werden, und ein bis zwei Unternehmen werden zu den zehn führenden Unternehmen der weltweiten Reifenindustrie gehören.“<sup>(41)</sup>

<sup>(34)</sup> <https://www.sinochem.com/en/17197.html> (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(35)</sup> <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457883741.pdf> (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(36)</sup> [http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH\\_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF](http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF) (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(37)</sup> <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf> (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(38)</sup> [https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2\\_AN202404151630237833\\_1.pdf?1713215477000.pdf](https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf) (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(39)</sup> Artikel 33 des Statuts der Kommunistischen Partei, Artikel 19 des chinesischen Gesellschaftsrechts. Siehe aktualisierten Bericht, Kapitel 3, S. 47-50.

<sup>(40)</sup> [https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content\\_5683972.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm) (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(41)</sup> <https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml> (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

- (130) Staatliche Kontrolle und politische Aufsicht sind auch auf der Ebene der einschlägigen Wirtschaftsverbände zu beobachten. <sup>(42)</sup>
- (131) So hat beispielsweise der CRIA, dem CNRC, Aeolus Tyres, Qingdao Doublestar, Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd und Guizhou Tyre Co., Ltd angehören <sup>(43)</sup>, in Artikel 3 seiner Satzung festgelegt, dass er „der allgemeinen Führung der Kommunistischen Partei Chinas folgt. Im Einklang mit den Bestimmungen der Verfassung der Kommunistischen Partei Chinas baut der Verband eine Organisation der Kommunistischen Partei Chinas auf, führt Parteiaktivitäten durch und schafft die notwendigen Voraussetzungen für die Aktivitäten der Parteiorganisation. Die für die Registrierung und Verwaltung des Verbands zuständige Stelle ist das Ministerium für zivile Angelegenheiten der Volksrepublik China, und die für den Parteiaufbau zuständige Stelle ist das Parteikomitee der Kommission des Staatsrats zur Kontrolle und Verwaltung von Staatsvermögen. Der Verband untersteht der geschäftlichen Leitung, Aufsicht und Verwaltung der Registrierungs- und Verwaltungsbehörde, der für den Parteiaufbau zuständigen Behörde und der für die Verwaltung der Industrie zuständigen Verwaltungsabteilung.“ <sup>(44)</sup> In Artikel 36 heißt es weiter, dass die für den Verband zuständigen Personen Bedingungen erfüllen müssen, z. B. „im Rahmen der Führung der Kommunistischen Partei Chinas den Sozialismus chinesischer Merkmale unterstützen, die Linie, die Grundsätze und die Politik der Partei entschlossen umsetzen und über gute politische Qualitäten verfügen“ <sup>(45)</sup>.
- (132) Darüber hinaus verfügt der CRIA über 15 Abteilungen und Berufsausschüsse, von denen die Abteilung „Reifen“ die größte Abteilung ist. Der Verband hat mehr als 270 Mitglieder, hauptsächlich Reifenhersteller, der Rest sind Forschungsinstitute, Hersteller von Kautschukverarbeitungsmaschinen, Hersteller von Roh- und Hilfsstoffen sowie Vertriebsunternehmen in Verbindung mit der Reifenproduktion. Die Abteilung „Reifen“ des CRIA folgt den Bestimmungen der Satzung des CRIA, hat als Zweck die Betreuung der Mitglieder, ist ein Bindeglied zwischen Regierung und Unternehmen und nimmt verschiedene Aufgaben unter der Leitung des Gesamtverbands wahr. <sup>(46)</sup>
- (133) Die Reifenproduktion der Mitgliedsunternehmen macht rund 80 % der chinesischen Reifenproduktion im Inland aus. Der Verband verfügt über 62 Leitungseinheiten, die oberste Leitung hat Zhongce Rubber Group Co., Ltd inne, und die Stellvertreter sind Sailun Group Co., Ltd, Linglong Tire Co., Ltd, SHUANGQIAN Tire Group Co., Ltd, Triangle Tire Co., Ltd, Michelin (China) Investment Co., Ltd und andere bekannte inländische und ausländische Reifenunternehmen. <sup>(47)</sup>
- (134) Der Verband selbst hebt die „Auswirkungen seiner Politik auf den Markt“ hervor und erklärt insbesondere, dass „[im Jahr 2023] die Preise der wichtigsten Rohstoffe in der ersten Jahreshälfte rückläufig waren und im dritten Quartal wieder gestiegen sind, was zu einer Welle von Preiserhöhungen in der Reifenindustrie führte. Dennoch war in den ersten zehn Monaten bei den Gewinnen von Ruß, Kautschuk-Additiven und Stahlcord nach wie vor ein erheblicher Rückgang gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen, wobei Ruß um 14,99 %, Additive um 7,45 % und die Werkstoffe für Reifengerüste um 2,90 % zurückgingen.“ Der Verband hebt auch die Auswirkungen der Politik auf die Ausfuhrleistung der Reifenindustrie hervor und weist darauf hin, dass „der Exportmarkt in Übersee besonders günstig ist, weil er die Lücke beim Inlandsverbrauch schließt und zu einem wichtigen Treiber für den Anstieg der Verkäufe wird. Nach Statistiken des chinesischen Kautschukverbands betrug die Ausfuhrquote des Wirtschaftszweigs von Januar bis Oktober 37,5 % (gemessen am Wert). In diesem Zeitraum wiesen die Reifenausfuhren einen hohen Wachstumstrend auf, und die Ausfuhrquote (Wert) lag mehrere Monate in Folge bei über 50 %. ... Statistische Daten der Allgemeinen Zollverwaltung zeigen, dass sich die Ausfuhren von neuen Luftreifen aus Kautschuk aus meinem Land von Januar bis November auf etwa 564 Millionen beliefen, was einem Anstieg um 11,4 % entspricht; das Ausfuhrvolumen belief sich auf rund 7,86 Mio. Tonnen, was einem Anstieg um 16,8 % entspricht; der Wert des Exporthandels belief sich auf 137,51 Mrd. RMB, was einem Anstieg um 20,3 % entspricht.“ <sup>(48)</sup>

<sup>(42)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 2, S. 24-27.

<sup>(43)</sup> <https://www.cria.org.cn/c/member> (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(44)</sup> <https://ccb.cria.org.cn/>; <https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106>; <https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690> (zuletzt abgerufen am 25. September 2024).

<sup>(45)</sup> Ebenda.

<sup>(46)</sup> <https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106> (zuletzt abgerufen am 25. September 2024).

<sup>(47)</sup> Ebenda.

<sup>(48)</sup> <https://www.ty-tyre.com/news/industry/2024/0124/739.html> (zuletzt abgerufen am 25. September 2024).

- (135) Reifenunternehmen erwähnen auch ausdrücklich den Einfluss der Kommunistischen Partei auf ihr Geschäftsgebaren. Beispielsweise führt Qingdao Doublestar in seinem Jahresbericht 2023 Folgendes aus: „[Im Jahr 2023] hat sich das Unternehmen weiterhin am Parteaufbau orientiert und sich eine hochwertige Entwicklung als Ziel gesetzt. Es hat die Strategie der ‚neuen vier Modernisierungen‘ in den Bereichen Ökologie, Hightech, Lokalisierung und Digitalisierung aktiv umgesetzt und sich dabei auf die beiden Hauptachsen Unternehmensverbesserung und bahnbrechende Innovationen konzentriert.“ Hervorgehoben werden „die neuerlichen Erfolge im Bereich der maßgeblichen Teilhabe am Parteaufbau: maßgebliche Beteiligung am Parteaufbau, Fokus auf die Hauptaufgaben und das Hauptgeschäft, Entwicklung und Vertiefung der Bildung zum Thema der Leitlinien von Xi Jinping mit dem Titel ‚Überlegungen zu Sozialismus mit chinesischen Merkmalen für ein neues Zeitalter‘, Stärkung des politischen Aufbaus, Konsolidierung des Parteaufbaus an der Basis und Rolle der Branchenausschüsse in den Arbeitsgruppen und volle Ausschöpfung der Rolle der Parteimitglieder an vorderster Front.“<sup>(49)</sup> In ähnlicher Weise weist Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd darauf hin, dass „unter der starken Führung des Parteikomitees und des Vorstands des Unternehmens alle Führungskräfte und Beschäftigten ihr Selbstvertrauen gestärkt, Herausforderungen bewältigt, die Auswirkungen des Abschwungs des Industriezyklus überwunden und stetige Fortschritte bei der Produktion und dem Betrieb des Unternehmens erzielt haben, indem seine Kern-Wettbewerbsfähigkeit kontinuierlich verbessert und der Aufbau eines Unternehmens von Weltrang beschleunigt wurde.“<sup>(50)</sup> Guizhou Tyre Co., Ltd zufolge „untersteht das Unternehmen als staatseigene Holdinggesellschaft stets der ‚unerschütterlichen Führung der Partei bei staatseigenen Unternehmen‘.“ In der Satzung wird der rechtliche Status der Parteiorganisation in der Corporate Governance bestätigt und die Führungsrolle der Partei in alle Aspekte der Corporate Governance integriert.<sup>(51)</sup>
- (136) Folglich können private Hersteller im Sektor der betroffenen Ware nicht unter Marktbedingungen agieren. In diesem Sektor unterliegen tatsächlich sowohl staatseigene als auch private Unternehmen einer politischen Aufsicht und der von der Politik vorgegebenen Ausrichtung.
- 3.3.4. *Nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b zweiter Gedankenstrich der Grundverordnung: staatliche Präsenz in Unternehmen, die es dem Staat ermöglicht, Preise oder Kosten zu beeinflussen*
- (137) Die chinesische Regierung kann durch die staatliche Präsenz in den Unternehmen Preise und Kosten beeinflussen. Insbesondere kann der Staat über die in staatseigenen wie auch in privaten Unternehmen bestehenden Zellen der Kommunistischen Partei Einfluss auf Unternehmensentscheidungen nehmen.
- (138) Nach dem Unternehmensrecht Chinas muss in jedem Unternehmen (in dem es mindestens drei Parteimitglieder gibt – so sieht es das Statut der Kommunistischen Partei vor<sup>(52)</sup>) eine Organisation der Kommunistischen Partei gebildet werden; zudem muss das Unternehmen die Voraussetzungen dafür schaffen, dass die Parteiorganisation ihre Tätigkeiten ausüben kann.
- (139) In der Vergangenheit wurde diese Vorschrift offenbar nicht immer eingehalten bzw. konsequent durchgesetzt. Spätestens seit 2016 macht die Kommunistische Partei jedoch verstärkt den Anspruch auf Kontrolle der Geschäftsentscheidungen von Unternehmen als politisches Prinzip geltend<sup>(53)</sup>, wozu auch gehört, dass sie Druck auf private Unternehmen dahin gehend ausübt, „Patriotismus“ an oberste Stelle zu setzen und die Parteidisziplin zu wahren<sup>(54)</sup>.
- (140) Bereits im Jahr 2017 gab es Berichten zufolge in 70 % der etwa 1,86 Millionen Privatunternehmen Parteizellen, wobei verstärkt darauf gedrungen wurde, dass die Organisationen der Kommunistischen Partei bei Geschäftsentscheidungen der betreffenden Unternehmen das letzte Wort haben sollten.<sup>(55)</sup> Ähnliche Schätzungen wurden 2022 gemeldet.<sup>(56)</sup> Diese Regeln gelten grundsätzlich in der gesamten chinesischen Wirtschaft und in allen Sektoren, somit auch für die Hersteller der betroffenen Ware und die Lieferanten ihrer Inputs.

<sup>(49)</sup> <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf>, S. 14 (zuletzt abgerufen am 25. September 2024).

<sup>(50)</sup> [http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH\\_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF](http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF), S. 9 (zuletzt abgerufen am 25. September 2024).

<sup>(51)</sup> [https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2\\_AN202404151630237833\\_1.pdf?1713215477000.pdf](https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf), S. 41 (zuletzt abgerufen am 25. September 2024).

<sup>(52)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 3, S. 40.

<sup>(53)</sup> Siehe zum Beispiel: Blanchette, J., Xi's Gamble: Race to Consolidate Power and Stave off Disaster. in: Foreign Affairs, Bd. 100, Nr. 4, Juli/August 2021, S. 10-19.

<sup>(54)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 3, S. 41.

<sup>(55)</sup> Abrufbar unter: <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU> (zuletzt abgerufen am 26. September 2024).

<sup>(56)</sup> <https://asia.nikkei.com/Business/Companies/China-s-companies-rewrite-rules-to-declare-Communist-Party-ties#:~:text=HONG%20KONG%20--%20China's%20Communist%20Party%20congress%20underlined%20fears%20that> (zuletzt abgerufen am 26. September 2024).

- (141) Darüber hinaus wurde am 15. September 2020 ein Dokument mit dem Titel „Leitlinien des Generalbüros der Kommunistischen Partei Chinas zur Intensivierung der Arbeit der Einheitsfront im privaten Sektor für die neue Ära“ (im Folgenden „Leitlinien“) <sup>(57)</sup> herausgegeben, mit dem die Rolle der Parteikomitees in Privatunternehmen weiter ausgebaut wurde.
- (142) In Abschnitt II.4 der Leitlinien heißt es: „Wir müssen allgemein die Kapazität der Partei zur Führung der Arbeit der Einheitsfront im privaten Sektor intensivieren und die Anstrengungen in diesem Bereich effektiv stärken“; und in Abschnitt III.6 heißt es: „Wir müssen die Parteaufbauarbeit in privaten Unternehmen intensivieren und die Parteizellen befähigen, ihre Rolle als Bollwerk wirksam auszuüben, und die Parteimitglieder in die Lage versetzen, als Vorhut Pionierarbeit zu leisten.“ Somit wird in den Leitlinien die Rolle der Kommunistischen Partei in Unternehmen und anderen privatwirtschaftlichen Einrichtungen hervorgehoben und gestärkt. <sup>(58)</sup>
- (143) In der Untersuchung wurde bestätigt, dass auch im Reifensektor Überschneidungen zwischen Führungspositionen und der Mitgliedschaft in der Kommunistischen Partei/Parteifunktionen vorkommen. Als Beispiel sei angeführt, dass mehrere Führungskräfte und/oder Vorstandsmitglieder von China National Tyre & Rubber Co. Ltd, Qingdao Doublestar, Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd und Guizhou Tyre Co., Ltd Mitglieder der Kommunistischen Partei sind und Positionen im Sekretariat des Parteikomitees innehaben. <sup>(59)</sup> Dies gilt auch für den Vorstandsvorsitzenden, den Generaldirektor und Vorstandsmitglieder von Aeolus, wobei ein Vorstandsmitglied auch Finanzdirektor der China National Chemical Rubber Co., Ltd ist. <sup>(60)</sup>
- (144) Die Präsenz und das Eingreifen des Staates auf den Finanzmärkten sowie bei der Bereitstellung von Rohstoffen und Inputs bewirken überdies eine zusätzliche Verzerrung des Marktes. <sup>(61)</sup> Die staatliche Präsenz in Betrieben, im Reifensektor sowie in anderen Wirtschaftszweigen (wie dem Finanzsektor und den Sektoren für Inputs) ermöglicht der chinesischen Regierung somit, Preise und Kosten zu beeinflussen.

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

- (145) Die Ausrichtung der chinesischen Volkswirtschaft wird in erheblichem Maße durch ein ausgefeiltes Planungssystem bestimmt, in dem Prioritäten festgelegt und die Ziele vorgegeben werden, die die Zentralregierung und die Regierungen auf Provinz- und Lokalebene schwerpunktmäßig verfolgen müssen. Auf allen Regierungsebenen gibt es einschlägige Pläne, die praktisch alle Wirtschaftszweige abdecken. Die in den Planungsinstrumenten vorgegebenen Ziele sind verbindlich, und die Behörden aller Verwaltungsebenen überwachen die Umsetzung der Pläne durch die jeweils nachgeordnete Ebene.
- (146) Insgesamt führt das Planungssystem in China dazu, dass Ressourcen nicht in Abhängigkeit von den Marktkräften zugewiesen werden, sondern in Sektoren fließen, die von der Regierung als strategisch oder anderweitig politisch wichtig erachtet werden. <sup>(62)</sup>
- (147) Die chinesischen Behörden haben eine Reihe von Maßnahmen erlassen, um die Funktionsweise des Sektors der betroffenen Ware zu steuern.
- (148) Der 14. Fünfjahresplan zur Entwicklung der Rohstoffindustrie <sup>(63)</sup> zielt darauf ab, einen Durchbruch in Schlüsselkategorien von Rohstoffen zu erreichen, „indem wichtige Anwendungsbereiche wie ... bionischer synthetischer Kautschuk vorrangig behandelt werden“ <sup>(64)</sup>. Weitere spezifische Bestimmungen für die Reifenindustrie sind in den Leitlinien des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie zur Förderung einer hochwertigen Entwicklung der chemischen und petrochemischen Industrie im Rahmen des 14. Fünfjahresplans und des 14. Fünfjahresplans der Provinz Shandong für die Entwicklung der chemischen Industrie enthalten (siehe Erwägungsgründe 128 und 129).

<sup>(57)</sup> Leitlinien des Generalbüros der Kommunistischen Partei Chinas zur Intensivierung der Arbeit der Einheitsfront im privaten Sektor für die neue Ära, abrufbar unter: [www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content\\_5543685.htm](http://www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm) (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(58)</sup> Financial Times, Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise, 2020, abrufbar unter: <https://on.ft.com/3mYxP4j> (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(59)</sup> <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf> (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(60)</sup> <https://www.cria.org.cn/c/member> (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(61)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 14, Abschnitte 14.1 bis 14.3.

<sup>(62)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 4, S. 56-57 und 99-100.

<sup>(63)</sup> <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf> (zuletzt abgerufen am 26. September 2024).

<sup>(64)</sup> <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf> (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

- (149) Auf der Ebene der Provinzen werden die staatlichen Behörden dem 14. Fünfjahresplan der Provinz Anhui für die Entwicklung einer neuen Werkstoffindustrie<sup>(65)</sup> zufolge die Industriestruktur des Sektors wie folgt gestalten: „Fokussierung auf die Sektoren Automobil, Elektronik, Hochgeschwindigkeitszüge, Luft- und Raumfahrt sowie Kernenergie an den Industriestandorten Anqing, Huainan und anderen Orten zur Erhöhung der Intensität von Forschung, Entwicklung und Innovation und konsequenten Entwicklung von Erzeugnissen aus Kautschuk mit besonderen Eigenschaften und Prozessen wie Beständigkeit gegen hohe und niedrige Temperaturen, Alterungsbeständigkeit, Abriebbeständigkeit, Chemikalienbeständigkeit, Witterungsbeständigkeit, Ozonbeständigkeit, Lichtbogenbeständigkeit usw.“ In der Auflistung der Schlüsselprodukte werden auch „hydrierter Nitrilkautschuk, bromierter Nitrilkautschuk, lösungspolymerisierter Styrol-Butadien-Kautschuk, Isopren-Kautschuk und seine Monomere, Acrylatkautschuk, Fluor-Spezialkautschuk, Fluor-Silikon-Kautschuk, isolierender Silikonkautschuk“ und in der Liste der bahnbrechenden Technologien die „Nitrilkautschuk-Hydrierungstechnologie, Carboxyl-Nitril-Kautschuk-Vorbereitungstechnologie, funktionalisierte SSBR-Produktionstechnologie, energiesparende Technologie für die Trocknung von synthetischem Kautschuk, Emulsionspolymerisations-Konzentrations-technologie, umweltfreundliche Technologie für den Additiv-Ersatz usw.“<sup>(66)</sup> erwähnt.
- (150) Ebenso enthält der 14. Fünfjahresplan der Provinz Gansu zur Entwicklung der Rohstoffindustrie<sup>(67)</sup> einen Abschnitt über die „Feinchemikalienindustrie“, in dem es heißt, dass „bis 2025 der Gesamtwert der industriellen Produktion der Industrie auf 50 Mrd. Yuan steigen wird“ und dass im Bereich des synthetischen Kautschuks das Ziel darin besteht, „mithilfe von Backbone-Unternehmen konsequent umweltfreundliche Kautschuk-Additive, Vulkanisationsbeschleuniger der Serie CBS/MBS, Schwefelkohlenstoff, unlöslichen Schwefel, hochwertigen Ruß und andere Erzeugnisse zu entwickeln“ und im Bereich fortschrittlicher petrochemischer neuer Werkstoffe, „mithilfe von Backbone-Unternehmen das Niveau und die Kapazität der Provinz Gansu auf dem Gebiet der technischen Spezialkunststoffe, von synthetischem Spezialkautschuk usw. zu verbessern“ und „konsequent wichtige strategische neue Werkstoffe zu entwickeln“. Im Bereich der petrochemischen Stoffe wird die „Entwicklung von technischen Kunststoffen, synthetischem Spezialkautschuk, Spezialfasern, biologisch abbaubaren Hochleistungswerkstoffen und Hochleistungs-Verbundwerkstoffen“ genannt.
- (151) In dem 14. Fünfjahresplan der Provinz Gansu ist in der Auflistung der Schlüsselprojekte auch die PetroChina Lanzhou Petrochemical Company und der Bau einer neuen Anlage für Spezial-Nitrilkautschuk mit einer Kapazität von 35 000 Tonnen pro Jahr aufgeführt, die hauptsächlich eine chemische Aufbereitungsanlage, eine Polymerisationsanlage, eine Monomerrückgewinnungsanlage, ein Schlammager, eine Mischanlage sowie eine Koagulationstrocknungs- und Verpackungsanlage usw. mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von mehr als 84 Mio. CNY umfasst.<sup>(68)</sup>
- (152) Im 14. Fünfjahresplan der Provinz Jiangxi für die hochwertige Entwicklung der petrochemischen Industrie<sup>(69)</sup> heißt es: „[Wir werden ...] den Anwendungsbereich von ... siliciumorganischen Erzeugnissen wie Silikonöl, Silikonkautschuk ... und weißem Ruß ausweiten. Wir werden die Forschung, Entwicklung und Herstellung neuer chemischer Werkstoffe stärken und konsequent moderne neue Werkstoffe wie Spezialkautschuk entwickeln ...“. In Bezug auf Spezialkautschuk ist in dem Plan ferner vorgesehen, dass sich die Regierung „auf die Entwicklung von durch Lösungspolymerisation hergestelltem Styrol-Butadien-Kautschuk (SSBR), hydriertem Nitrilkautschuk, halogeniertem Butylkautschuk, hydrierten thermoplastischen Styrol-Elastomeren (HSBC), Isopren-Kautschuk (IR), thermoplastischem Vulkanisat, Ethylen-Propylen-Kautschuk (EPR) usw. konzentrieren wird“.
- (153) Schließlich ist im 14. Fünfjahresplan der Provinz Jilin für die Entwicklung der petrochemischen Industrie<sup>(70)</sup> vorgesehen, dass die Regierung „die Entwicklung der Industrie für neue chemische Werkstoffe wie technische Kunststoffe, synthetischen Spezialkautschuk und Hochleistungsfasern umfassend fördern, den Anwendungsbereich neuer chemischer Werkstoffe in den Bereichen Automobil, Schienenverkehr, Luft- und Raumfahrt usw. ausweiten und die hochwertige Entwicklung des petrochemischen Industriesystems in unserer Provinz verwirklichen“ und „die Zehn-Säulen-Produkte Polyethylen, ABS, Acrylnitril, Methylmethacrylat, Phenol/Aceton, Benzol, Butyloctanol, Ethylenoxid, Ethylen-Propylen-Kautschuk und Kraftstoffethanol stärken, Spezial-Kohlenstofffasern, hochaktives Polyisobutylen, Spezialkautschuk und Spezialkunststoffe und andere Spezialprodukte veredeln ... und drei große wettbewerbsfähige Sektoren, d. h. synthetischer Harz, synthetischer Kautschuk und organische chemische Grundrohstoffe, aufbauen, die Wettbewerbsfähigkeit und die endogene Entwicklungsdynamik der petrochemischen Industrie verbessern und die Kultivierung wettbewerbsfähiger Produktcluster und spezifischer Produktketten unterstützen“ wird.

<sup>(65)</sup> 14. Fünfjahresplan der Provinz Anhui für die Entwicklung der Industrie für neue Werkstoffe, veröffentlicht am 28. Februar 2022, Abschnitt III, Tabelle 6.

<sup>(66)</sup> Ebenda.

<sup>(67)</sup> <https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf> (zuletzt abgerufen am 26. September 2024).

<sup>(68)</sup> Ebenda.

<sup>(69)</sup> <https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml> (zuletzt abgerufen am 26. September 2024).

<sup>(70)</sup> [http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914\\_8217060.html](http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html) (zuletzt abgerufen am 26. September 2024).

- (154) Im Jahresbericht der wichtigsten Reifenunternehmen wird auch auf staatliche Subventionen oder Unterstützung verwiesen. So heißt es beispielsweise im Jahresbericht von Aeolus Tyres, dass das Unternehmen im Jahr 2023 9,4 Mio. CNY an staatlichen Subventionen und im Jahr 2022 11 Mio. CNY erhielt. <sup>(71)</sup> Qingdao erhielt 2023 staatliche Subventionen in Höhe von 105,6 Mio. CNY und 2022 625 Mio. CNY. <sup>(72)</sup> Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd wies für 2023 163 Mio. CNY und für 2022 760,8 Mio. CNY aus. <sup>(73)</sup> Aus dem Jahresbericht von Guizhou Tyre Co., Ltd geht hervor, dass das Unternehmen im Jahr 2023 staatliche Subventionen in Höhe von 25,2 Mio. CNY und 2022 in Höhe von 19,8 Mio. CNY erhielt. <sup>(74)</sup>
- (155) Mithilfe dieser und anderer Instrumente steuert und kontrolliert die chinesische Regierung daher Entwicklung und Funktionieren des Sektors, einschließlich der vorgelagerten Inputs, in praktisch allen Belangen.
- (156) Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die chinesische Regierung Maßnahmen ergriffen hat, um die Wirtschaftsbeteiligten dazu anzuhalten, die von der staatlichen Politik vorgegebenen Ziele bezüglich des Wirtschaftszweigs zu erfüllen. Derartige Maßnahmen verhindern ein freies Spiel der Marktkräfte.
- 3.3.6. *Nennenswerte Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b vierter Gedankenstrich der Grundverordnung: Fehlen, diskriminierende Anwendung oder unzulängliche Durchsetzung des Insolvenz-, Gesellschafts- oder Eigentumsrechts*
- (157) Den im Dossier enthaltenen Informationen nach zu urteilen wird das chinesische Insolvenzsystem kaum seinem Hauptzweck gerecht, nämlich der fairen Abwicklung von Forderungen und Verbindlichkeiten und der Wahrung der gesetzlichen Rechte und der Interessen von Gläubigern und Schuldern. Dies ist offenbar darauf zurückzuführen, dass – obgleich das chinesische Insolvenzrecht formal auf ähnlichen Grundsätzen basiert wie die entsprechenden Rechtsvorschriften in anderen Ländern – das chinesische System durch eine systematisch unzureichende Durchsetzung gekennzeichnet ist.
- (158) Die Zahl der Insolvenzen ist im Verhältnis zur Größe der chinesischen Volkswirtschaft nach wie vor gering; seinen Grund hat dies nicht zuletzt in den zahlreichen Mängeln der Insolvenzverfahren, die im Hinblick auf die Anmeldung von Insolvenzen eine abschreckende Wirkung haben. Darüber hinaus nimmt der Staat in Insolvenzverfahren weiterhin eine starke, aktive Rolle wahr und hat häufig unmittelbaren Einfluss auf das Ergebnis der Verfahren. <sup>(75)</sup>
- (159) Außerdem treten die Defizite im System der Eigentumsrechte in China besonders deutlich zutage, wenn es um Grundbesitz und Landnutzungsrechte geht. <sup>(76)</sup> Aller Grund und Boden ist Eigentum des chinesischen Staates (ländlicher Grund und Boden ist Kollektiveigentum, städtischer Grund und Boden ist Staatseigentum), und die Zuweisung von Grund und Boden fällt in die ausschließliche Zuständigkeit des Staates. Es gibt Rechtsvorschriften, die auf eine transparente Zuteilung von Landnutzungsrechten zu Marktpreisen abzielen und beispielsweise Ausschreibungsverfahren vorsehen. Diese Vorschriften werden jedoch regelmäßig missachtet, und bestimmte Käufer erhalten Land unentgeltlich oder zu Preisen unterhalb des Marktniveaus. <sup>(77)</sup> Darüber hinaus verfolgen die Behörden bei der Zuteilung von Land oft auch bestimmte politische Ziele wie die Umsetzung der Wirtschaftspläne. <sup>(78)</sup>
- (160) Wie andere Zweige der chinesischen Wirtschaft unterliegen auch die Hersteller der betroffenen Ware den üblichen chinesischen insolvenz-, gesellschafts- und eigentumsrechtlichen Vorschriften. Das bedeutet, dass auch diese Unternehmen von den Top-down-Verzerrungen betroffen sind, die aus der diskriminierenden Anwendung oder unzulänglichen Durchsetzung des Insolvenzrechts und des Eigentumsrechts resultieren. Die verfügbaren Beweise lassen darauf schließen, dass diese Überlegungen auch uneingeschränkt auf den Reifensektor zutreffen. Die jetzige Untersuchung förderte keine Erkenntnisse zutage, die diese Feststellungen infrage stellen würden.
- (161) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass das Insolvenz- und das Eigentumsrecht im Sektor der betroffenen Ware in diskriminierender Weise angewandt oder nur unzulänglich durchgesetzt wird.

<sup>(71)</sup> <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457883741.pdf>, S. 146 (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(72)</sup> <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf>, S. 145 (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(73)</sup> [http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH\\_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF](http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF), S. 190 (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(74)</sup> [https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2\\_AN202404151630237833\\_1.pdf?1713215477000.pdf](https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf), S. 193 (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(75)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 6, S. 171-179.

<sup>(76)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 9, S. 260-261.

<sup>(77)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 9, S. 257-260.

<sup>(78)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 9, S. 252-254.

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

- (162) Ein System marktbasierter Löhne kann sich in China nicht voll entwickeln, da Arbeitnehmer und Arbeitgeber nur über eine eingeschränkte Koalitionsfreiheit verfügen. China hat eine Reihe grundlegender Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation, insbesondere die Übereinkommen über Vereinigungsfreiheit und Kollektivverhandlungen, nicht ratifiziert. <sup>(79)</sup>
- (163) Nach nationalem Recht ist nur eine Gewerkschaftsorganisation aktiv. Diese ist jedoch nicht von den staatlichen Behörden unabhängig, und ihre Beteiligung an Kollektivverhandlungen sowie ihr Einsatz für den Schutz der Arbeitnehmerrechte sind nach wie vor rudimentär. <sup>(80)</sup> Darüber hinaus wird die Mobilität der chinesischen Arbeitskräfte durch das Haushaltsregistrierungssystem behindert, das den Zugang zum gesamten Spektrum von Leistungen der sozialen Sicherheit und anderen Leistungen auf die in einem bestimmten Verwaltungsgebiet ansässigen Einwohner beschränkt.
- (164) In der Regel führt dies dazu, dass sich Arbeitnehmer ohne örtliche Wohnsitzregistrierung in einer prekären Beschäftigungssituation befinden und ein geringeres Einkommen haben als Arbeitnehmer mit einer solchen Wohnsitzregistrierung. <sup>(81)</sup> Dies deutet auf eine Verzerrung der Lohnkosten in China hin.
- (165) Es wurden keine Beweise dafür erbracht, dass der Reifensektor nicht den beschriebenen Eigenheiten des chinesischen Arbeitsrechtssystems unterliegt. Somit gibt es im Sektor mit Blick auf die Lohnkosten Verzerrungen sowohl unmittelbarer Art (bei der Herstellung der betroffenen Ware bzw. des Hauptausgangsmaterials für deren Produktion) als auch mittelbarer Art (beim Zugang zu Kapital oder zu Inputs von Unternehmen, für die ebenfalls diese Eigenheiten des chinesischen Arbeitsrechtssystems gelten).

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

- (166) Der Zugang von Unternehmen zu Kapital unterliegt in China unterschiedlichen Verzerrungen.
- (167) Erstens ist das chinesische Finanzsystem durch die starke Marktposition staatseigener Banken gekennzeichnet <sup>(82)</sup>, die bei der Gewährung des Zugangs zu Finanzmitteln andere Kriterien heranziehen als die Rentabilität eines Projekts. Ähnlich wie nichtfinanzielle staatseigene Unternehmen sind auch die Banken nach wie vor nicht nur durch die Eigentümerschaft mit dem Staat verbunden, sondern auch durch personelle Verflechtungen (die Top-Führungskräfte großer staatseigener Finanzinstitute werden letztlich von der Kommunistischen Partei ernannt) <sup>(83)</sup>, und sie setzen ebenfalls grundsätzlich die von der chinesischen Regierung festgelegten Strategien um.
- (168) Damit kommen die Banken einer ausdrücklichen gesetzlichen Verpflichtung nach, ihre Geschäfte im Einklang mit den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung zu führen und sich dabei an der Industriepolitik des Staates auszurichten. <sup>(84)</sup> Zwar trifft es zu, dass verschiedene gesetzliche Bestimmungen auf die Notwendigkeit verweisen, den bankenüblichen Gepflogenheiten und aufsichtsrechtlichen Vorschriften zu folgen und etwa die Kreditwürdigkeit eines Kreditnehmers zu prüfen, jedoch lassen die umfangreichen Beweise, darunter auch die Erkenntnisse aus Handelsschutzuntersuchungen, darauf schließen, dass diese Bestimmungen bei der Anwendung der unterschiedlichen Rechtsinstrumente nur eine untergeordnete Rolle spielen.

<sup>(79)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 13, S. 360-361 und 364-370.

<sup>(80)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 13, S. 366.

<sup>(81)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 13, S. 370-373.

<sup>(82)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 6, S. 137-140.

<sup>(83)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 6, S. 146-149.

<sup>(84)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 6, S. 149.



- (169) Die chinesische Regierung hat beispielsweise klargestellt, dass auch Entscheidungen im privaten Firmenkundengeschäft von der Kommunistischen Partei beaufsichtigt werden und stets im Einklang mit der nationalen politischen Strategie stehen müssen. Eines der drei übergeordneten Ziele des Staates bezüglich der Governance im Bankwesen lautet nun, die Führungsrolle der Partei im Banken- und Versicherungssektor zu stärken, auch in Hinblick auf operative Fragen oder Fragen des Managements.<sup>(85)</sup> Auch in den Kriterien zur Leistungsbewertung von Geschäftsbanken muss nun insbesondere berücksichtigt werden, inwiefern Unternehmen „den nationalen Entwicklungszielen und der Realwirtschaft dienen“ und insbesondere wie sie „strategischen und aufstrebenden Wirtschaftszweigen dienen“<sup>(86)</sup>.
- (170) Darüber hinaus sind Anleiheratings und Bonitätsbewertungen häufig aus den unterschiedlichsten Gründen verzerrt, u. a. weil die strategische Bedeutung eines Betriebs für die chinesische Regierung und etwaige stillschweigende staatliche Garantien sich auf die Risikobewertungen auswirken.<sup>(87)</sup> Hinzu kommt, dass es weitere Regelungen gibt, aufgrund deren Finanzmittel in Sektoren gelenkt werden, die von der Regierung als geförderte oder anderweitig relevante Sektoren ausgewiesen werden.<sup>(88)</sup> Dies führt bei der Kreditvergabe zu einer Verzerrung zugunsten staatseigener Unternehmen, großer, gut vernetzter Privatunternehmen und von Unternehmen in Schlüsselindustrien, was wiederum bedeutet, dass Verfügbarkeit und Kosten von Kapital nicht für alle Marktakteure gleich sind.
- (171) Zweitens wurden die Fremdkapitalkosten künstlich niedrig gehalten, um das Investitionswachstum zu fördern. Dies hat zu übermäßigen Anlageinvestitionen bei immer niedrigeren Kapitalrenditen geführt. Davon zeugt der trotz eines drastischen Rückgangs der Rentabilität zu beobachtende Anstieg der Unternehmensverschuldung im staatlichen Sektor, der darauf schließen lässt, dass die Mechanismen im Bankensystem nicht einer normalen unternehmerischen Logik folgen.
- (172) Drittens ist festzustellen, dass trotz der Liberalisierung des Nominalzinses im Oktober 2015 die Preissignale nach wie vor nicht das Ergebnis eines freien Spiels der Marktkräfte sind, sondern durch staatlich induzierte Verzerrungen beeinflusst werden. Der Anteil der zum Referenzzinssatz oder zu einem niedrigeren Zinssatz vergebenen Kredite an der Gesamtkreditvergabe belief sich Ende 2018 noch immer auf mindestens ein Drittel.<sup>(89)</sup> Die offiziellen chinesischen Medien berichteten kürzlich, dass die Kommunistische Partei gefordert hatte, „den Zins am Kreditmarkt nach unten zu lenken“<sup>(90)</sup>. Künstlich niedrig gehaltene Zinssätze führen zu Finanzierungskosten unter Preis und folglich zu einem übermäßigen Kapitaleinsatz.
- (173) Das Gesamtkreditwachstum in China zeugt von einer sinkenden Effizienz der Kapitalallokation, wobei es keinerlei Anzeichen für eine Kreditverknappung gibt, wie sie in einem unverzerrten Marktumfeld zu erwarten wäre. Infolgedessen lässt sich ein starker Anstieg notleidender Kredite beobachten, angesichts derer sich die Regierung mehrfach dafür entschieden, entweder Ausfälle zu vermeiden, was zur Entstehung sogenannter „Zombie-Unternehmen“ führte, oder das Eigentum an den Forderungen (z. B. im Wege von Fusionen oder Debt-Equity-Swaps) zu übertragen, ohne jedoch das Schuldenproblem insgesamt zu beseitigen oder dessen eigentliche Ursachen anzugehen.
- (174) Insgesamt ist festzustellen, dass die Kreditvergabe an Unternehmen in China trotz der Schritte zur Marktliberalisierung durch nennenswerte Verzerrungen gekennzeichnet ist, die auf die anhaltenden, allgegenwärtigen Eingriffe des Staates in die Kapitalmärkte zurückzuführen sind. Somit lässt sich feststellen, dass die erheblichen staatlichen Eingriffe in das Finanzsystem zu stark verzerrten Marktbedingungen auf allen Ebenen führen.
- (175) Im Rahmen der aktuellen Untersuchung wurden keine Beweise dafür vorgelegt, dass sich die staatlichen Eingriffe in das Finanzsystem im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b sechster Gedankenstrich der Grundverordnung nicht auf den Sektor der betroffenen Ware auswirken. Somit lässt sich feststellen, dass die erheblichen staatlichen Eingriffe in das Finanzsystem zu stark verzerrten Marktbedingungen auf allen Ebenen führen.

<sup>(85)</sup> Siehe das offizielle Strategiedokument der chinesischen Banken- und Versicherungsaufsichtsbehörde vom 28. August 2020: Dreijahresaktionsplan zur Verbesserung der Unternehmensführung und -kontrolle im Banken- und Versicherungssektor (2020-2022), abrufbar unter: <http://www.cbirc.gov.cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928> (zuletzt abgerufen am 8. April 2024). Der Plan enthält die Anweisung, „den in der Grundsatzrede von Generalsekretär Xi Jinping über das Vorantreiben der Reform der Unternehmensführung und -kontrolle im Finanzsektor verkörperten Geist weiter umzusetzen“. In Abschnitt II des Plans wird darüber hinaus die Förderung der organischen Integration der Führungsrolle der Partei in die Unternehmensführung und -kontrolle als Ziel vorgegeben: „Wir werden die Integration der führenden Rolle der Partei in die Unternehmensführung und -kontrolle systematischer, stärker standardisiert und verfahrensbasiert machen ... Wichtige operative und Managementfragen müssen vom Parteikomitee besprochen werden, bevor der Unternehmensvorstand oder das leitende Management über sie entscheidet.“

<sup>(86)</sup> Siehe die Bekanntmachung über die Methode zur Leistungsbewertung von Geschäftsbanken der CBIRC, herausgegeben am 15. Dezember 2020: [http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104\\_3638904.htm](http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm) (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(87)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 6, S. 157-158.

<sup>(88)</sup> Aktualisierter Bericht, Kapitel 6, S. 150-152, 156-160 und 165-171.

<sup>(89)</sup> OECD, OECD Economic Surveys: China 2019. OECD Publishing, 2019, Paris, S. 29, abrufbar unter: [https://doi.org/10.1787/eco\\_surveys-chn-2019-en](https://doi.org/10.1787/eco_surveys-chn-2019-en) (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

<sup>(90)</sup> [http://www.gov.cn/xinwen/2020-04/20/content\\_5504241.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2020-04/20/content_5504241.htm) (zuletzt abgerufen am 10. Juli 2024).

- (176) Aus dem Jahresbericht und öffentlich zugänglichen Quellen geht hervor, dass die wichtigsten in der Reifenindustrie tätigen Unternehmen von Policy Banks unterstützt wurden. In öffentlichen Quellen wurde beispielsweise erwähnt, dass „die Zweigniederlassung Henan der Export-Import Bank of China das neue Entwicklungskonzept aktiv umsetzt, der Verantwortung und dem Auftrag der Finanzdienstleister für die Realwirtschaft nachkommt und Aeolus Tyres Co., Ltd (im Folgenden ‚Aeolus Tyres‘) einen Kredit in Höhe von 1 Mrd. Yuan und ein Darlehen in Höhe von 300 Mio. RMB gewährt hat, um das Unternehmen bei der Entwicklung seines exportorientierten Geschäfts zu unterstützen und seine Wettbewerbsfähigkeit auf dem internationalen Markt weiter zu verbessern“<sup>(91)</sup>. In ähnlicher Weise berichteten die Medien, dass „die Doublestar Group und die Zweigniederlassung Qingdao der Industrial and Commercial Bank of China am 12. August im Doublestar Global Model and Market Innovation Center eine Feier anlässlich der Unterzeichnung der strategischen Zusammenarbeit veranstalteten, wodurch das Modell der Zusammenarbeit zwischen Banken und Unternehmen (gemeinsame Entwicklung und gemeinsames Wachstum) auf ein neues Niveau gebracht wurde. Chai Yongsen, Sekretär des Parteikomitees und Vorstandsvorsitzender der Doublestar Group, Zhang Junhua, stellvertretender Sekretär des Parteikomitees und Vorsitzender des Parteikomitees, Cai Qian, Sekretär des Parteikomitees und Vorsitzender der Zweigniederlassung Qingdao der Industrial and Commercial Bank of China, Li Xia, Mitglied des Parteikomitees und stellvertretender Vorsitzender, und andere führende Politiker nahmen an der Feier teil.“ Weiter wurde berichtet, dass die „Zweigniederlassung Qingdao der ICBC weiterhin gute Finanzdienstleistungen erbringen, den Kredit- und Darlehensumfang für die Doublestar Group erhöhen und die rasche Entwicklung der Doublestar Group uneingeschränkt unterstützen wird“ und dass „die Entwicklung von Doublestar untrennbar mit der starken Unterstützung der ICBC verbunden ist“<sup>(92)</sup>. Auch über enge Verbindungen zur Bank of Communications und zur Bank of China wurde in Medienartikeln berichtet, in denen es heißt: „Die Zweigniederlassung Qingdao der Bank of Communications wird die Doublestar Group zu einem wichtigen Kernkunden machen und im Hinblick auf die künftige Entwicklung der Doublestar Group starke Unterstützung bei Investitionen und Finanzierungskreditlinien, Projekten zur Erhöhung der Kapazität bei der fortschrittlichen Produktion von Kumho Tire im Ausland und anderen Aspekten bieten, um die ‚dritte Unternehmung‘ von Doublestar zu fördern und Doublestar dabei zu unterstützen, so bald wie möglich ein Unternehmen von Weltrang mit Hightech, Digitalisierung und sozialer Verantwortung zu werden“. Weiter heißt es, dass „Yu Qun, Sekretär des Parteikomitees und Vorsitzender der Zweigniederlassung Qingdao der Bank of China, erklärte, dass er die Entwicklung der Realwirtschaft in Qingdao voll unterstützen und die Kredite und den Kreditumfang für die Doublestar Group erhöhen werde, um deren schnelle Entwicklung zu unterstützen. Nach der Unterzeichnung würden beide Parteien ihre geschäftliche Zusammenarbeit weiter ausweiten, ausgehend von den Gesamtbedürfnissen in Verbindung mit der künftigen Entwicklung von Doublestar, um gemeinsame Entwicklung und gemeinsames Wachstum zu erreichen, gemeinsam neue Durchbrüche in ihrem jeweiligen Geschäftsfeld zu fördern und eine ‚Win-Win‘-Situation der gegenseitigen Förderung zwischen Banken und Unternehmen zu erreichen.“<sup>(93)</sup>

### 3.3.9. Systemischer Charakter der beschriebenen Verzerrungen

- (177) Die Kommission stellte fest, dass die im aktualisierten Bericht beschriebenen Verzerrungen charakteristisch für die chinesische Wirtschaft sind. Die verfügbaren Beweise zeugen davon, dass die vorstehend erläuterten sowie in Teil I des aktualisierten Berichts enthaltenen Feststellungen zu den Gegebenheiten und Merkmalen des chinesischen Systems auf das gesamte Land und alle Wirtschaftszweige zutreffen. Gleiches gilt für die Aussagen zu den Produktionsfaktoren, wie sie vorstehend sowie in Teil II des aktualisierten Berichts dargelegt werden.
- (178) Die Kommission merkt an, dass es zur Herstellung der betroffenen Ware bestimmter Inputs bedarf. Wenn Hersteller der betroffenen Ware diese Inputs beschaffen, unterliegen die von ihnen gezahlten Preise (die als ihre Kosten erfasst werden) natürlich denselben vorstehend beschriebenen systemischen Verzerrungen. So beschäftigen beispielsweise die Lieferanten der Inputs Arbeitskräfte zu durch Verzerrungen gekennzeichneten Bedingungen. Sie nehmen möglicherweise Kredite auf, die den Verzerrungen im Finanzsektor bzw. bei der Kapitalallokation unterliegen. Darüber hinaus unterliegen sie dem Planungssystem, das sich auf alle staatlichen Ebenen und sämtliche Wirtschaftszweige erstreckt. Diese Verzerrungen wurden vorstehend, insbesondere in den Erwägungsgründen 66 und 106, ausführlich beschrieben. Die Kommission wies darauf hin, dass das diesen Verzerrungen zugrunde liegende Regelwerk allgemein anwendbar ist und die Reifenhersteller diesen Regeln – wie jeder andere Wirtschaftsbeteiligte in China – unterliegen. Die Verzerrungen wirken sich daher unmittelbar auf die Kostenstruktur der betroffenen Ware aus.
- (179) Folglich ist es nicht nur im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung unangemessen, die Inlandsverkaufspreise für die betroffene Ware zu verwenden, sondern Gleiches gilt auch für sämtliche Kosten der Inputs (Rohstoffe, Energie, Boden, Finanzierung, Arbeit usw.), denn sie sind ebenfalls Verzerrungen unterworfen, da die Preisbildung durch erhebliche staatliche Eingriffe beeinflusst wird, wie in den Teilen I und II des aktualisierten Berichts beschrieben.
- (180) De facto sind die im Zusammenhang mit Kapitalallokation, Boden, Arbeit, Energie und Rohstoffen beschriebenen staatlichen Eingriffe in ganz China festzustellen. Das bedeutet beispielsweise, dass ein Input, der selbst in China unter Einsatz einer Reihe von Produktionsfaktoren hergestellt wurde, mit nennenswerten Verzerrungen behaftet ist. Gleiches gilt für die Inputs zur Herstellung der Inputs und so weiter.

<sup>(91)</sup> [https://business.sohu.com/a/709659690\\_121375869](https://business.sohu.com/a/709659690_121375869) (zuletzt abgerufen am 26. September 2024).

<sup>(92)</sup> <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1707938919540030050&wfr=spider&for=pc> (zuletzt abgerufen am 26. September 2024).

<sup>(93)</sup> <http://www.doublestar.com.cn/news/3966.html> (zuletzt abgerufen am 26. September 2024); <http://www.doublestar.com.cn/news/3816.html> (zuletzt abgerufen am 26. September 2024).

- (181) Von der chinesischen Regierung oder den ausführenden Herstellern wurden in dieser Untersuchung auch keine gegenteiligen Beweise oder Argumente vorgebracht.

### 3.3.10. Repräsentatives Land

#### 3.3.10.1. Allgemeine Bemerkungen

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

- Ähnlicher wirtschaftlicher Entwicklungsstand wie in der VR China. Entsprechend wählte die Kommission Länder aus, die laut der Datenbank der Weltbank ein ähnliches Bruttonationaleinkommen pro Kopf aufweisen wie die VR China <sup>(94)</sup>,
- Herstellung der überprüften Ware im betreffenden Land,
- Vorliegen einschlägiger ohne Weiteres zugänglicher Daten im repräsentativen Land,
- gibt es mehr als ein potenzielles repräsentatives Land, wird gegebenenfalls dasjenige Land bevorzugt, in dem ein angemessener Sozial- und Umweltschutz besteht.

- (183) Wie in den Erwägungsgründen 57 und 59 dargelegt, veröffentlichte die Kommission zwei Vermerke zu den bei der Ermittlung des Normalwerts herangezogenen Quellen: den ersten Vermerk vom 14. Januar 2024 und den zweiten Vermerk vom 16. Juli 2024.

- (184) In diesen Vermerken wurden die Tatsachen und Belege beschrieben, die den einschlägigen Kriterien zugrunde liegen, und es wurde auf die Stellungnahmen der Parteien zu diesen Sachverhalten und einschlägigen Quellen eingegangen.

- (185) Im zweiten Vermerk unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien über ihre Absicht, die Türkei in diesem Fall als geeignetes repräsentatives Land anzusehen, wenn das Vorliegen nennenswerter Verzerrungen nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung bestätigt würde.

- (186) Auf der Grundlage der ursprünglichen Stellungnahmen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller beschloss die Kommission, die Rohstoffe nach ihrem Gewicht bei den Herstellkosten zu gruppieren. Es wurden drei Kategorien festgelegt: die wichtigsten Rohstoffe, auf die insgesamt mehr als 35 % der Gesamtkosten entfallen, die Sekundärrohstoffe, auf die insgesamt mehr als 10 % entfallen, und die übrigen Rohstoffe, die in die Herstellkosten einfließen. Diese Kategorien wurden anschließend anhand des Global Trade Atlas <sup>(95)</sup> überprüft, um ihre Repräsentativität sicherzustellen.

- (187) Darüber hinaus prüfte die Kommission, ob die Rohstoffe Beschränkungen (auf der Grundlage des Verzeichnisses von Ausfuhrbeschränkungen für industriell genutzte Rohstoffe der OECD (OECD Inventory on export restrictions on Industrial Raw Materials) <sup>(96)</sup>, der Global Trade Alert <sup>(97)</sup>-Datenbank und der Market Access Map <sup>(98)</sup>) unterlagen. Für die Türkei wurden keine Beschränkungen festgestellt.

#### 3.3.10.2. Erster Vermerk

- (188) Im ersten Vermerk nannte die Kommission Brasilien, Indonesien, Malaysia, Thailand, die Türkei und Südafrika als Länder mit einem nach Daten der Weltbank ähnlichen wirtschaftlichen Entwicklungsstand wie die VR China (d. h. „Länder mit mittlerem Einkommen, obere Einkommenskategorie“), in denen bekanntermaßen die Herstellung der untersuchten Ware stattfindet.

- (189) Auf der Grundlage der ursprünglichen Stellungnahmen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller stellte die Kommission fest, dass Brasilien und die Türkei die meisten Rohstoffe in ausreichendem Maße eingeführt hatten und dass die Gesamteinfuhren durch die Einfuhren mit Ursprung in China nicht wesentlich beeinflusst wurden.

<sup>(94)</sup> World Bank Open Data – Upper Middle Income (Länder mit mittlerem Einkommen, obere Einkommenskategorie), <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>.

<sup>(95)</sup> [https://www.globaltradealert.org/data\\_extraction](https://www.globaltradealert.org/data_extraction).

<sup>(96)</sup> [http://qdd.oecd.org/subject.aspx?Subject=ExportRestrictions\\_IndustrialRawMaterials](http://qdd.oecd.org/subject.aspx?Subject=ExportRestrictions_IndustrialRawMaterials).

<sup>(97)</sup> [https://www.globaltradealert.org/data\\_extraction](https://www.globaltradealert.org/data_extraction).

<sup>(98)</sup> <https://www.macmap.org/>.

- (190) Für das zweite Kriterium ermittelte die Kommission ohne Weiteres verfügbare detaillierte Jahresabschlüsse von Unternehmen in Brasilien und der Türkei: von Vipal Borrachas S.A. <sup>(99)</sup> (Brasilien) sowie Brisa Bridgestone Sabancı Lastik Sanayi ve Ticaret A.Ş. <sup>(100)</sup> (Türkei). Vipal Borrachas ist ein Hersteller von Laufstreifenmaterial, und Bridgestone stellt neue Reifen her.
- (191) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Brasilien besser geeignet war, da dort auch neue Lkw-Reifen hergestellt werden.
- (192) Die Kommission bat um Stellungnahmen zu den Gründen, anhand derer im ersten Vermerk ein repräsentatives Land ausgewählt wurde.
- 3.3.10.3. Nach der Unterrichtung über den ersten Vermerk übermittelte Vorbringen für jedes potenzielle repräsentative Land
- (193) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen der Giti Group, der Hankook Group und des Bündnisses gegen unfaire Reifeneinfuhren ein.
- (194) Giti brachte vor, die Kommission habe keinen Beweis für die Annahme vorgelegt, dass sich die Menge der Einfuhren aus der VR China auf die durchschnittlichen Einfuhrpreise aus anderen Quellen als China auswirken könne.
- (195) Die Kommission prüfte das Vorbringen und stellte fest, dass unter Berücksichtigung der Menge der Einfuhren aus der VR China in Malaysia die Einfuhrmenge nicht als repräsentativ angesehen werden kann, da diese wahrscheinlich verzerrt ist, sofern die nennenswerten Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung in der endgültigen Unterrichtung bestätigt werden. Angesichts dieses Risikos und der Tatsache, dass die Einfuhren aus der VR China in die Türkei erheblich niedriger waren, wies die Kommission das Vorbringen zurück und bestätigte die Auswahl der Türkei.

### **Brasilien**

- (196) Giti brachte vor, dass der brasilianische Hersteller, dessen Finanzdaten (VVG-Kosten und Gewinne) als Quelle herangezogen werden sollten, keine neuen Reifen herstelle und diese Daten daher nicht für die Berechnung des Normalwerts verwendet werden könnten. Darüber hinaus habe der brasilianische Hersteller nach Streichung des Ergebnisses der Eigenkapitaläquivalenz aus der Gewinn- und Verlustrechnung einen operativen Verlust für das Jahr 2022 gemeldet.
- (197) Die Kommission prüfte das Vorbringen und bestätigte, dass der vorgeschlagene Hersteller für das Jahr 2022 Verluste gemeldet hatte. Neben der vorstehenden Analyse, die belegt, dass bei vier Waren der zweiten Kategorie keine Einfuhren nach Brasilien erfolgten, kam die Kommission angesichts der Tatsache, dass keine alternativen Finanzdaten verfügbar waren, zu dem Schluss, dass Brasilien kein geeignetes repräsentatives Land ist.

### **Indonesien**

- (198) Giti brachte vor, dass Indonesien nicht aufgrund unzureichender oder fehlender Einfuhren für die HS-Codes 4001 21, 4001 22 und 4002 80 außer Acht gelassen werden sollte und als Ersatz für die Werte ein internationaler Vergleichsmaßstab herangezogen werden könnte (d. h. die Warenbörse Singapur). Giti erläuterte nicht, warum Indonesien ein geeignetes potenzielles repräsentatives Land sein könnte und warum die Warenbörse Singapur eine zuverlässige Datenquelle ist. Daher betrachtete die Kommission dieses Vorbringen als nicht belegt.
- (199) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass in einer Situation, in der es keinen zuverlässigen Einfuhrwert für einen bestimmten Rohstoff (d. h. HS-Code 4001 22) gibt, auf Werte aus anderen Quellen Bezug genommen werden kann. In diesem besonderen Fall wurden jedoch Einfuhren der genannten Rohstoffe für andere potenzielle repräsentative Länder ermittelt.
- (200) Giti brachte ferner vor, dass die Berücksichtigung eines bestimmten HS-Codes in seinem Fall irrelevant sei, da das Unternehmen diesen Rohstoff nicht verwende.
- (201) Die Kommission erinnert daran, dass sie die Liste der Produktionsfaktoren auf der Grundlage der Stellungnahmen aller in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller erstellt hat, da die Analyse für alle diese Gruppen gültig sein musste.

<sup>(99)</sup> Demonstracoes-Financeiras-Anuais-Completas-Vipal-Borrachas-2022-12-31-FhFCcWcT.pdf.

<sup>(100)</sup> brisa.com.tr/yatirimci-iliskileri/sunumlar-ve-raporlar/finansal-tablolar-ve-bagimsiz-denetci-raporu/.

- (202) Da keine Einfuhrdaten für Indonesien für die einschlägigen Codes zur Verfügung stehen und solche Daten nicht in anderen potenziellen repräsentativen Ländern verfügbar sind, kann die Kommission Indonesien nicht als geeignetes repräsentatives Land betrachten.

### **Malaysia**

- (203) Giti brachte vor, dass Malaysia vom US-Handelsministerium als primäres Ersatzland für denselben Warentyp herangezogen worden sei<sup>(101)</sup>. Darüber hinaus sei Malaysia das einzige Land, das erhebliche Einfuhren zu repräsentativen Preisen für alle Rohstoffe der Hauptkategorie zu verzeichnen habe. Zudem seien die Einfuhrpreise für Rohstoffe der zweiten Kategorie ebenfalls repräsentativ, da sie den Einfuhrpreisen in anderen Ländern entsprächen, bei denen die Kommission die Repräsentativität oder Zuverlässigkeit nicht infrage gestellt habe. Darüber hinaus leide Malaysia im Gegensatz zur Türkei nicht unter einer hohen Inflation, einer Abwertung der Währung und hohen Zinssätzen. Die Partei schlug vor, die Finanzdaten von Toyo Tyre Malaysia zu verwenden, die auch vom US-Handelsministerium verwendet worden seien.
- (204) In Bezug auf den von der Partei vorgeschlagenen Hersteller stellte die Kommission fest, dass Toyo Tyre Malaysia nach seiner Website keine Lkw-Reifen herstellt<sup>(102)</sup>, sondern Reifen für SUV, Fahrzeuge mit Allradantrieb und ähnliche Fahrzeuge, und das erwähnte US-Verfahren keine Lkw-Reifen betraf.
- (205) Angesichts der erheblichen Menge der Einfuhren der wichtigsten Inputs aus der VR China nach Malaysia können die Einfuhren nach der Auffassung der Kommission nicht als repräsentativ angesehen werden, da sie wahrscheinlich von Verzerrungen betroffen sind, sofern die nennenswerten Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung in der endgültigen Unterrichtung bestätigt werden.
- (206) Angesichts dieses Risikos wies die Kommission das Vorbringen zurück.
- (207) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte Giti sein Vorbringen, dass Malaysia stabile wirtschaftliche Bedingungen mit einer niedrigen Inflationsrate von 3,3 % im Jahr 2022 und eine mäßige Abwertung seiner Währung um 10 % aufweise und daher ein geeigneteres repräsentatives Land sei.
- (208) Wie in Erwägungsgrund 222 erläutert, vertrat die Kommission die Auffassung, dass die wirtschaftliche Lage eines potenziellen repräsentativen Landes nicht als entscheidender negativer Faktor angesehen werden sollte. Die Bestimmung von Vergleichswerten ist nach ihrer Auffassung nämlich nicht unmittelbar von der wirtschaftlichen Lage des Landes beeinflusst. Der Ansatz der Kommission zur Bestimmung von Vergleichswerten basiert auf den Einfuhrpreisen für Rohstoffe sowie auf dem prozentualen Anteil der Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (VVG-Kosten) und des Gewinns. Auf diese Weise sollen interne Schwankungen ausgeglichen werden. Darüber hinaus werden die Energiekosten anhand eines Wechselkurses, der die Entwicklung der Landeswährung gegenüber dem chinesischen Yuan (CNY) widerspiegelt, in CNY umgerechnet. Vor diesem Hintergrund betrachtete die Kommission die Türkei als geeignetes repräsentatives Land. Das Vorbringen wurde außer Acht gelassen.
- (209) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Giti vor, dass sowohl Brisa Bridgestone als auch Goodyear Lastikleri in erster Linie Reifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge herstellten, die der untersuchten Ware ähnelten. Daher würden die vorgeschlagenen Vergleichswerte für die VVG-Kosten und den Gewinn weitgehend auf Reifen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge beruhen, was Toyo Tyre Malaysia zu einer geeigneten Referenz mache.
- (210) Die Suche der Kommission nach einem repräsentativen Land ergab, dass es in keinem Land ein Unternehmen gibt, das ausschließlich Lkw-Reifen herstellt. Wie in Erwägungsgrund 204 dargelegt, stellt Toyo Tyre Malaysia keine Lkw-Reifen her, während Brisa Bridgestone und Goodyear Lastikleri Lkw-Reifen in ihren türkischen Produktionsstätten herstellen. Vor diesem Hintergrund beschloss die Kommission, Unternehmen, die Lkw-Reifen herstellen, bei der Bestimmung von Vergleichswerten für VVG-Kosten und Gewinn Vorrang einzuräumen. Mit diesem Ansatz wird sichergestellt, dass die Vergleichswerte relevanter und repräsentativer für den Wirtschaftszweig sind.

<sup>(101)</sup> United States Department of Commerce, Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China, 2021-2022, S. 15.

<sup>(102)</sup> [www.toyotiresasia.com/about-us](http://www.toyotiresasia.com/about-us): „Aktuell bietet TOYO TIRES eine Reihe von Reifen an, darunter PROXES-Fahrzeugreifen, die für Laufleistung und Leistung ausgelegt sind, sowie OPEN COUNTRY-Reifen für SUV und Fahrzeuge mit Allradantrieb, die sowohl für Straßen- als auch für Geländenutzer in Malaysia konzipiert sind“.

**Thailand**

- (211) Giti brachte vor, dass Thailand von den von der Kommission in Betracht gezogenen Ländern die am besten geeignete Wahl sei. Giti und Hankook brachten vor, dass Thailand aufgrund unzureichender oder fehlender Einfuhren für die HS-Codes 4001 21, 4001 22 und 4002 80 nicht außer Acht gelassen werden sollte und als Ersatz für die Werte ein internationaler Vergleichsmaßstab herangezogen werden könnte (d. h. die Warenbörse Singapur oder Statista) und dass es in der Grundverordnung keine Bestimmungen gebe, die die Verwendung von Einfuhrdaten vorschrieben. Giti brachte ferner vor, dass die Berücksichtigung des HS-Codes 4001 21 in seinem Fall irrelevant sei, da das Unternehmen diesen Rohstoff nicht verwende. Dieselbe Partei legte eine Liste mit drei Herstellern von Lkw-Reifen vor.
- (212) Die Kommission stellte fest, dass Giti sein Vorbringen nicht belegte und nicht erläuterte, warum Thailand die am besten geeignete Wahl für ein repräsentatives Land sei. Giti legt auch nicht dar, warum die Warenbörse Singapur oder Statista<sup>(103)</sup> zuverlässige Informationsquellen seien. Die Kommission erinnert daran, dass sie die Liste der Produktionsfaktoren auf der Grundlage der Stellungnahmen aller in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller erstellt hat, da die Analyse für alle diese Gruppen gültig sein musste. Darüber hinaus vertrat die Kommission die Auffassung, dass Thailand nicht als geeignetes repräsentatives Land angesehen werden kann, wenn bei einem der wichtigsten Inputs aus der oben genannten Hauptkategorie praktisch keine Einfuhren erfolgen.

**Türkei**

- (213) Die Koalition gegen unfaire Einfuhren beanstandete, die Kommission habe nicht berücksichtigt, dass die Türkei erhebliche Mengen an Inputs aus Russland eingeführt habe. Die Handelsströme aus Russland seien durch die Sanktionen nach dem Einmarsch in die Ukraine im Februar 2022 stark beeinträchtigt worden, und große Mengen von Waren seien zu Handelsbedingungen, mit der die Aufrechterhaltung freier Marktbedingungen nicht hätte gewährleistet werden können, auf Märkte außerhalb der EU umgeleitet worden. Der Koalition gegen unfaire Einfuhren zufolge kann die Türkei daher nicht als geeignetes repräsentatives Land angesehen werden.
- (214) Die Kommission prüfte das Vorbringen und stellte fest, dass es erhebliche Mengen russischer Einfuhren in die Türkei bei zwei HS-Codes der Hauptkategorie (wie im ersten Vermerk definiert: 2803 00 und 4002 19) gegeben hat. Die Partei legte jedoch keine Beweise dafür vor, dass die Einfuhren in die Türkei aufgrund der Einfuhren aus Russland keine zuverlässige Datenquelle sind. Die Kommission fand keine Beweise für ungewöhnliche Preisschwankungen bei den Einfuhren der beiden HS-Codes aus Russland in die Türkei, die nicht mit erheblichen Preisnachlässen gegenüber dem durchschnittlichen Einfuhrpreis des betreffenden Inputs in die Türkei verkauft wurden. Daher wurde das Vorbringen außer Acht gelassen.
- (215) Giti brachte vor, die Türkei habe zum Schutz ihrer Stahlindustrie Antidumpingmaßnahmen eingeführt und somit die Einfuhrpreise für Stahldraht (ein Input für die Reifenherstellung) verzerrt. Darüber hinaus hätten lokale Reifenhersteller einen erheblichen Schutz (d. h. Antidumpingmaßnahmen bei Reifen) genossen, was zu künstlich erhöhten Gewinnen geführt habe. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Einführung von Antidumpingmaßnahmen nicht darauf abzielte, die lokalen Hersteller vor dem Wettbewerb zu schützen, sondern vielmehr eine normale Wettbewerbssituation wiederherstellte. Daher wurde der Einwand zurückgewiesen.
- (216) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Giti vor, die Kommission sei nicht auf einen nach der Unterrichtung über den zweiten Vermerk zu den Produktionskosten vorgebrachten Einwand eingegangen, dass es sich bei dem in der untersuchten Ware verwendeten Stahldraht um ein einfaches Stahlerzeugnis handele, das in der Regel auf dem Inlandsmarkt bezogen werde, während die Einfuhren eher Spezialerzeugnisse als allgemeine Markttrends widerspiegeln sollten. Diese Verzerrung werde durch einen Vergleich des türkischen Ausführpreises mit dem Einfuhrpreis belegt, der ungefähr der Hälfte des Einfuhrpreises entspreche.
- (217) Giti brachte vor, dass bei der Herstellung von Lkw-Reifen eine bestimmte Art von Stahldraht verwendet werde, legte jedoch keine Belege für dieses Vorbringen vor. In Ermangelung entsprechender Belege betrachtete die Kommission das Vorbringen als spekulativ und berücksichtigte es daher nicht.

<sup>(103)</sup> Statista ist eine globale Daten- und Business-Intelligence-Plattform mit einer umfangreichen Sammlung von Statistiken, Berichten und Analysen.

- (218) In Bezug auf die Türkei brachte Hankook vor, dass der konsolidierte Jahresabschluss von Brisa Bridgestone die Tochtergesellschaft Arvento umfasse, die an der Entwicklung und Herstellung mobiler Technologien beteiligt gewesen sei. Daher wurde Brisa Bridgestone als offenkundig nicht repräsentativ für die Zwecke der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts angesehen. Die Partei schlug vor, Goodyear Lastikleri Turk<sup>(104)</sup> anstelle von Brisa Bridgestone als Quelle zu nutzen, da es hier keine Konsolidierung anderer Arten von Tätigkeiten gebe.
- (219) In Bezug auf Brisa Bridgestone und Arvento stellte die Kommission fest, dass die Partei ihr Vorbringen, insbesondere in Bezug auf die Auswirkungen des Umsatzes von Arvento auf den konsolidierten Jahresabschluss, nicht belegte. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Finanzdaten von Brisa Bridgestone nach wie vor eine geeignete Quelle für die Ermittlung der prozentualen Anteile der VVG-Kosten und Gewinne sind. Darüber hinaus prüfte die Kommission das Vorbringen zu Goodyear Lastikleri Turk und kam zu dem Schluss, dass die Finanzdaten dieses Herstellers von Lkw-Reifen zusätzlich zu den Daten von Brisa Bridgestone eine Quelle für die Ermittlung der prozentualen Anteile der VVG-Kosten und Gewinne zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts in der Türkei sein könnten. Die Finanzdaten von Goodyear Lastikleri Turk sind ohne Weiteres verfügbar und seine Jahresabschlüsse sind geprüft. Unter Berücksichtigung beider Hersteller liegen die gewogenen Durchschnittssätze für VVG-Kosten und Gewinne, ausgedrückt als prozentualer Anteil an den Umsatzkosten, bei 22,0 % bzw. 10,8 % und können für diesen Wirtschaftszweig somit als angemessen angesehen werden.
- (220) Daher wurde der Einwand zurückgewiesen.
- (221) Giti und Hankook brachten vor, die wirtschaftlichen Bedingungen (wie die hohe Inflation, die Abwertung der türkischen Lira und der Anstieg der Kreditzinsen oder Energiepreise) wirkten sich auf die türkische Wirtschaft aus und die Arbeitskosten würden durch politische Entscheidungen beeinflusst. Ihrer Ansicht nach könnte dies die Zuverlässigkeit der indirekten Kosten beeinträchtigen und die Zuverlässigkeit des Normalwerts untergraben.
- (222) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Einfuhrpreise nicht von der Abwertung der türkischen Lira beeinflusst werden und dass sich ein etwaiger Anstieg in einem Anstieg der Gesamtkosten der verkauften Waren und/oder VVG-Kosten und somit in einer Verringerung der Gewinnspanne des repräsentativen Herstellers niederschlagen wird. Da die VVG-Kosten und Gewinnspannen in Prozent ausgedrückt wurden, hatte dies keinen Einfluss auf die Berechnung des Normalwerts. In Bezug auf die Inflation bestimmter spezifischer Kosten wie Arbeit oder Strom vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Inflation in der Türkei durch die Entwicklung des Wechselkurses zwischen der türkischen Lira und dem Renminbi weitgehend abgeschwächt wird. Daher wurde der Einwand zurückgewiesen.
- (223) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Giti vor, der Ansatz der Kommission zur Berechnung der VVG-Kosten berücksichtige nicht die erheblichen Auswirkungen der Währungsabwertung auf die auf Fremdwährungen lautenden Ausfuhren und Einfuhren. Insbesondere wies Giti darauf hin, dass die Vorgabe der Kommission, zwischen realisierten Gewinnen/Verlusten und Wechselkursgewinnen/-verlusten zu unterscheiden, nicht umsetzbar sei, da die Finanzdaten der türkischen Unternehmen nicht diesen Detaillierungsgrad aufwiesen.
- (224) Die Kommission prüfte auch die potenziellen Auswirkungen von Wechselkursgewinnen oder -verlusten auf die VVG-Spanne, fand jedoch im Dossier keine Anhaltspunkte dafür, dass diese erheblich war. Auf jeden Fall ist offensichtlich, dass jede Änderung des Gesamtbetrags der VVG-Kosten sich entsprechend auf den Gesamtbetrag des Gewinns auswirken und daher die endgültige Ermittlung der Dumpingspannen nicht beeinflussen würde. Folglich wurde das Vorbringen nicht berücksichtigt.

### **Südafrika**

- (225) In Bezug auf Südafrika teilt Giti die Auffassung der Kommission, dass Südafrika kein geeignetes repräsentatives Land zu sein scheint, da die Einfuhren bei allen Produktionsfaktoren unerheblich sind.
- (226) Die Kommission beabsichtigt daher, die Türkei als repräsentatives Land zu betrachten.

<sup>(104)</sup> Finansal Bilgiler (goodyear.eu).

### 3.3.11. *Zweiter Vermerk*

- (227) Nach der Unterrichtung über den ersten Vermerk überarbeitete die Hankook Group mehrmals ihre ursprüngliche Stellungnahme zu den Produktionsfaktoren. Dies führte dazu, dass die Kommission die Liste der HS-Codes jeder in Erwägungsgrund 186 beschriebenen Kategorie und ihre erste Analyse überarbeitete. Nach der Überarbeitung entfielen auf die Hauptkategorie im zweiten Vermerk rund 64 % der direkten Materialkosten und auf die zweite Warenkategorie rund 22 % der direkten Materialkosten.
- (228) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Giti vor, die Kommission habe keine Erläuterungen zur Neueinreihung des HS-Codes 4002 80 von Kategorie A in Kategorie B vorgelegt.
- (229) Wie in Erwägungsgrund 227 dargelegt, wurde die Liste der HS-Codes der einzelnen Kategorien nach der Überarbeitung der Produktionsfaktoren von Hankook überarbeitet. Die Methode zur Ermittlung der einzelnen Kategorien stützte sich auf das Gewicht der einzelnen HS-Codes, wie in Erwägungsgrund 186 dargelegt. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass die interessierten Parteien ausdrücklich über die angewandte Methode unterrichtet wurden. Das Vorbringen wurde außer Acht gelassen.
- (230) Wie in Erwägungsgrund 219 dargelegt, überarbeitete die Kommission die Liste der HS-Codes für jede Kategorie infolge der Überarbeitung der Produktionsfaktoren von Hankook. Diese Überarbeitung erfolgte nach der in Erwägungsgrund 186 dargelegten Methode, die auf dem Gewicht der einzelnen HS-Codes beruht. Die Kommission hatte die interessierten Parteien ausdrücklich über diese Methode unterrichtet und war daher der Auffassung, dass das Vorbringen unbegründet ist. Folglich wurde das Vorbringen nicht berücksichtigt.

### 3.3.12. *Vorbringen im Anschluss an die Unterrichtung über den zweiten Vermerk*

- (231) In ihrer Stellungnahme wiederholte die Hankook Group ihr Vorbringen, dass der konsolidierte Jahresabschluss nicht verwendet werden könne (siehe Erwägungsgrund 218) und die Kommission keine Beweise vorgelegt habe, die die Berücksichtigung von Brisa Bridgestone als zuverlässige Quelle belegten. Daher vertrat die Hankook Group die Auffassung, dass die Verwendung der Finanzdaten von Brisa Bridgestone nicht gerechtfertigt sei.
- (232) Die Kommission stellte fest, dass die Hankook Group ihr Vorbringen nicht mit neuen Beweisen untermauerte, die belegten, dass sich die Übernahme von Arvento auf die Gewinnspanne von Brisa Bridgestone ausgewirkt hat. Als die Jahresabschlüsse von Brisa Bridgestone und Goodyear Lastikleri Turk konsolidiert wurden, wurde eine angemessene Gewinnspanne von 10,8 % ermittelt, die somit als der am besten geeignete Vergleichswert betrachtet werden sollte.
- (233) In ihren Stellungnahmen wiederholte die Giti Group ihr Vorbringen, Malaysia dürfe nicht außer Acht gelassen werden, da das Land in neueren Fällen von der Kommission und dem US-Handelsministerium ausgewählt worden sei. Malaysia sei ein viel geeigneteres repräsentatives Land, da die wichtigsten Inputs in ausreichender Menge eingeführt worden seien. Darüber hinaus vertrat die Giti Group in Bezug auf die Auswahl eines Herstellers im repräsentativen Land die Auffassung, dass Toyo Tyre Malaysia weiterhin als angemessen angesehen werden könne, auch wenn das Unternehmen nur SUV-Reifen herstelle. Dies wurde darauf gestützt, dass der türkische Hersteller Goodyear Lastikleri Turk nicht ausschließlich Lkw-Reifen herstellte. Insbesondere im ersten Quartal 2023 entfielen auf Reifen für Personenkraftwagen 85 % der vom ausführenden Hersteller in der Union verkauften Reifen.
- (234) Die Kommission wies das Vorbringen zurück, da Toyo Tyre Malaysia die überprüfte Ware überhaupt nicht herstellte.
- (235) In Bezug auf die Türkei wiederholte die Giti Group ihre Vorbringen zur Inflation und Abwertung der türkischen Lira und dazu, dass die Strompreise oder Arbeitskosten durch politische Faktoren beeinflusst würden und Reifen unterschiedlichen Ursprungs Antidumpingmaßnahmen unterlägen.
- (236) Da die Giti Group keine zusätzlichen Beweise vorlegte, wurde das Vorbringen nicht berücksichtigt.

### 3.3.13. *Niveau des Sozial- und Umweltschutzes*

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



3.3.13.1. Schlussfolgerung

- (238) In Anbetracht der vorstehenden Analyse und nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a erster Gedankenstrich der Grundverordnung betrachtete die Kommission die Türkei als das am besten geeignete repräsentative Land und die konsolidierten Jahresabschlüsse von Brisa Bridgestone und Goodyear Lastikleri Turk als geeignete und angemessene Quelle für Finanzdaten.

3.3.14. Für die Ermittlung unverzerrter Kosten verwendete Quellen

- (239) In ihrem ersten Vermerk erstellte die Kommission eine Liste der Produktionsfaktoren wie Werkstoffe, Energie und Arbeit, die die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller bei der Herstellung der überprüften Ware einsetzen, und forderte die interessierten Parteien auf, Stellung zu nehmen und ohne Weiteres verfügbare Informationen zu unverzerrten Werten der einzelnen im Vermerk genannten Produktionsfaktoren vorzuschlagen.
- (240) Anschließend erklärte die Kommission in ihrem zweiten Vermerk, dass sie bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung den Global Trade Atlas (im Folgenden „GTA“) heranziehen werde, um die unverzerrten Kosten der meisten Produktionsfaktoren und insbesondere der Rohstoffe zu bestimmen. Darüber hinaus erklärte die Kommission, dass sie zum einen die vom Statistikinstitut der Türkei <sup>(105)</sup> bereitgestellten Statistiken zur Ermittlung unverzerrter Arbeitskosten, Erdgas, Flüssigerdgas (im Folgenden „LNG“) und Dampf und zum anderen die von der Regulierungsbehörde für den Energiemarkt <sup>(106)</sup> bereitgestellten Statistiken zur Ermittlung unverzerrter Stromkosten verwenden wird. Zur Ermittlung unverzerrter Wasserkosten wird die Kommission die Statistiken des Investitionsbüros des Präsidialamts der Republik Türkei <sup>(107)</sup> verwenden.
- (241) Die Kommission teilte mit, dass sie den prozentualen Anteil der Verbrauchsmaterialien an den Gesamtrohstoffkosten berechnen und diesen Prozentsatz bei der Neuberechnung der Rohstoffkosten unter Zugrundelegung der ermittelten unverzerrten Vergleichswerte im geeigneten repräsentativen Land anwenden werde.

3.3.14.1. Produktionsfaktoren

- (242) Unter Berücksichtigung aller von den interessierten Parteien übermittelten und bei den Kontrollbesuchen eingeholten Informationen wurden zur Ermittlung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung die folgenden Produktionsfaktoren und Quellen ermittelt:

**Tabelle 1**  
**Produktionsfaktoren**

Produktionsfaktor	Warencode in der Türkei	in CNY	Maßeinheit	Datenquelle
<b>Rohstoffe</b>				
Sojabohnenöl	150790	40,977	CNY/kg	Global Trade Atlas <sup>(108)</sup>
Schwefel aller Art	250300	1,490	CNY/kg	Global Trade Atlas
Kaolin	250700	1,710	CNY/kg	Global Trade Atlas
Anderer Ton und Lehm	250840	1,672	CNY/kg	Global Trade Atlas
Magnesia und anderes Magnesiumoxid	251990	5,764	CNY/kg	Global Trade Atlas
Andere Mineralölerzeugnisse	271019	5,740	CNY/kg	Global Trade Atlas

<sup>(105)</sup> Statistikinstitut der Türkei: <http://www.turkstat.gov.tr>.

<sup>(106)</sup> EMRA | Regulierungsbehörde für den Energiemarkt: <http://epdk.gov.tr>.

<sup>(107)</sup> Investitionsbüro der Türkei: <https://www.invest.gov.tr/de/investmentguide/seiten/cost-of-doing-business.aspx>.

<sup>(108)</sup> [www.gtis.com/gta/secure/default.cfm](http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm).

Produktionsfaktor	Warencode in der Türkei	in CNY	Maßeinheit	Datenquelle
Mineralwachse	271290	9,368	CNY/kg	Global Trade Atlas
Ruß	280300	10,448	CNY/kg	Global Trade Atlas
Siliciumdioxid	281122	19,662	CNY/kg	Global Trade Atlas
Zinkoxid	281700	7,491	CNY/kg	Global Trade Atlas
Calciumcarbonat	283650	3,637	CNY/kg	Global Trade Atlas
Andere cyclische Kohlenwasserstoffe	290219	18,489	CNY/kg	Global Trade Atlas
Andere organische Thioverbindungen	293090	25,540	CNY/kg	Global Trade Atlas
Andere künstliche Wachse und zubereitete Wachse	340490	20,000	CNY/kg	Global Trade Atlas
Vulkanisationsbeschleuniger, zubereitet	381210	38,299	CNY/kg	Global Trade Atlas
Weichmacher, zusammengesetzt, für Kautschuk oder Kunststoffe	381220	16,826	CNY/kg	Global Trade Atlas
Mischungen von Oligomeren des 2,2,4-Trimethyl-1,2-dihydrochinolin	381231	22,786	CNY/kg	Global Trade Atlas
Zubereitete Antioxidationsmittel und andere zusammengesetzte Stabilisatoren für Kautschuk oder Kunststoffe	381239	27,414	CNY/kg	Global Trade Atlas
Stearinsäure	382311	10,265	CNY/kg	Global Trade Atlas
Sonstige Chemikalien	382499	25,565	CNY/kg	Global Trade Atlas
Polymere des Styrols	390390	14,054	CNY/kg	Global Trade Atlas
Melaminharze	390920	20,405	CNY/kg	Global Trade Atlas
Phenolharze	390940	20,553	CNY/kg	Global Trade Atlas
Petroleumharze, Cumaronharze, Indenharze oder Cumaron-Inden-Harze und Polyterpene	391110	18,458	CNY/kg	Global Trade Atlas
Geräucherte Blätter (smoked sheets)	400121	14,692	CNY/kg	Global Trade Atlas
Technisch spezifizierter Naturkautschuk	400122	12,769	CNY/kg	Global Trade Atlas

Produktionsfaktor	Warencode in der Türkei	in CNY	Maßeinheit	Datenquelle
Synthetischer Kautschuk	400219	15,197	CNY/kg	Global Trade Atlas
Synthetischer Kautschuk	400220	14,566	CNY/kg	Global Trade Atlas
Synthetischer Kautschuk	400239	22,528	CNY/kg	Global Trade Atlas
Synthetischer Kautschuk	400270	20,992	CNY/kg	Global Trade Atlas
Synthetischer Kautschuk	400280	7,945	CNY/kg	Global Trade Atlas
Regenerierter Kautschuk in Primärformen oder in Platten, Blättern oder Streifen	400300	3,477	CNY/kg	Global Trade Atlas
Kautschuk mit Zusatz von Ruß oder Siliciumdioxid	400510	16,169	CNY/kg	Global Trade Atlas
Garne, ungezwirnt	520523	25,243	CNY/kg	Global Trade Atlas
Garne, ungezwirnt	520622	33,186	CNY/kg	Global Trade Atlas
Reifencord	590210	50,004	CNY/kg	Global Trade Atlas
Reifencord	590220	28,808	CNY/kg	Global Trade Atlas
Reifencord	590290	84,159	CNY/kg	Global Trade Atlas
Draht aus Eisen, mit unedlen Metallen überzogen (ausgenommen verzinkt)	721730	14,224	CNY/kg	Global Trade Atlas
Litzen, Kabel und Seile	731210	24,539	CNY/kg	Global Trade Atlas

**Arbeitskräfte**

Arbeitskosten pro Arbeitsstunde	Entfällt	69,20	Arbeitsstunde	Statistikinstitut der Türkei
---------------------------------	----------	-------	---------------	------------------------------

**Energie**

Kohle	270111	1,700	CNY/kg	Global Trade Atlas
Strom	Entfällt	1,180	CNY/kWh	Statistikinstitut der Türkei
Erdgas	Entfällt	5,02	CNY/m <sup>3</sup>	Statistikinstitut der Türkei
Dampfgas	Entfällt	2 361	CNY/Tonne	Statistikinstitut der Türkei
Wasser	Entfällt	4,957	CNY/m <sup>3</sup>	Investitionsbüro des Präsidialamts der Republik Türkei

## 3.3.14.2. Rohstoffe

- (243) Zur Ermittlung des unverzerrten Rohstoffpreises bei Lieferung bis zum Werk eines Herstellers im repräsentativen Land legte die Kommission den gewogenen durchschnittlichen Preis für die Einfuhr in das repräsentative Land laut GTA zugrunde; diesem wurden Einfuhrzölle und Transportkosten hinzugerechnet. Der Preis für Einfuhren in das repräsentative Land wurde als gewogener Durchschnitt der Stückpreise für Einfuhren aus allen Drittländern mit Ausnahme der VR China und der in Anhang 1 der Verordnung (EU) 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates<sup>(109)</sup> aufgeführten Länder berechnet, die nicht Mitglied der WTO sind. Die Kommission beschloss, Einfuhren aus der VR China in das repräsentative Land auszuklammern, da es, wie in Abschnitt 3.2 festgestellt, aufgrund nennenswerter Verzerrungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung nicht angemessen war, die Inlandspreise und -kosten in der VR China heranzuziehen. Da es keine Belege dafür gibt, dass dieselben Verzerrungen sich nicht ebenso sehr auf die zur Ausfuhr bestimmten Waren auswirken, vertrat die Kommission die Ansicht, dass dieselben Verzerrungen auch die Ausfuhrpreise beeinflussten. Nachdem die Einfuhren aus der VR China in das repräsentative Land ausgeklammert wurden, war die Menge der Einfuhren aus anderen Drittländern weiterhin repräsentativ.
- (244) Die Kommission gab die Transportkosten der mitarbeitenden ausführenden Hersteller für die Rohstofflieferung als Prozentsatz der tatsächlichen Kosten dieser Rohstoffe an und wandte anschließend denselben Prozentsatz auf die unverzerrten Kosten derselben Rohstoffe an, um die unverzerrten Transportkosten zu ermitteln. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass es angemessen war, im Rahmen dieser Untersuchung das Verhältnis zwischen den Rohstoffkosten des ausführenden Herstellers und den angegebenen Transportkosten als Anhaltspunkt für die Schätzung der unverzerrten Transportkosten für Rohstoffe bei Lieferung bis zum Werk des Unternehmens heranzuziehen.
- (245) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Giti vor, die Kommission habe seine Einkäufe von Naturkautschuk fälschlicherweise außer Acht gelassen, wenn diese direkt eingeführt und in Fremdwährungen in Rechnung gestellt worden seien.
- (246) Die Kommission stellte fest, dass selbst für den Fall, dass sie die Kosten für den Kauf von Naturkautschuk berücksichtigen würde, wenn dieser direkt eingeführt und in Fremdwährung in Rechnung gestellt wird, die Dumpingspanne nur um etwa 2 % sinken und weiterhin weit über der Geringfügigkeitsschwelle liegen würde. Folglich würde sich nichts an der allgemeinen Feststellung ändern, dass das Dumping anhält. Dementsprechend ging die Kommission nicht weiter auf das Vorbringen ein.

## 3.3.14.3. Arbeitskräfte

- (247) Das Statistikinstitut der Türkei veröffentlicht detaillierte Informationen zu den Löhnen in den verschiedenen Wirtschaftszweigen der Türkei.<sup>(110)</sup> Die Kommission ermittelte den Vergleichswert auf der Grundlage der neuesten verfügbaren Statistiken für 2022 für die durchschnittlichen Arbeitskosten pro Stunde für die Wirtschaftstätigkeit „Herstellung und Runderneuerung von Bereifungen“, NACE-Code C.22 nach der Systematik der NACE Rev.2 und eine Personalbestandskategorie von mehr als 1 000 Beschäftigten. Die Werte wurden ferner unter Heranziehung des vom Statistikinstitut der Türkei veröffentlichten Index der Arbeitskosten<sup>(111)</sup> um die Inflation berichtigt, sodass sie die Kosten im Untersuchungszeitraum widerspiegeln.
- (248) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Giti vor, dass der verwendete Vergleichswert im Vergleich zu anderen Fällen aus jüngster Zeit offensichtlich überhöht sei.
- (249) Die Kommission prüfte das Vorbringen und fand keine Beweise für Berechnungsfehler. Die Verweise der Partei auf andere Fälle aus anderen Wirtschaftszweigen wie Kabel und Seile aus Stahl, Melamin und Wolframcarbid boten keine Grundlage, um die Berechnungen der Kommission in Frage zu stellen. Die in diesen Fällen festgestellten Unterschiede lassen sich auf die unterschiedlichen Merkmale der einzelnen Wirtschaftszweige zurückführen. Das Vorbringen wurde außer Acht gelassen.

<sup>(109)</sup> Verordnung (EU) 2015/755 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2015 über eine gemeinsame Regelung der Einfuhren aus bestimmten Drittländern (ABl. L 123 vom 19.5.2015, S. 33). Nach Artikel 2 Absatz 7 der Grundverordnung können die Inlandspreise in diesen Ländern nicht zur Ermittlung des Normalwerts herangezogen werden.

<sup>(110)</sup> Statistikinstitut der Türkei – Tatsächliche Wochenarbeitszeit und monatliche durchschnittliche Arbeitskosten nach Wirtschaftszweig und tatsächlicher Wochenarbeitszeit sowie monatliche durchschnittliche Arbeitskosten, aufgeschlüsselt nach Tarifstatus und Unternehmensgrößenklasse: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=istihdam-issizlik-ve-ucret-108&dil=2>. Zuletzt abgerufen am 18. Juli 2024. Die entsprechenden Dateien werden im Dossier für interessierte Parteien unter folgender Speichernummer bereitgestellt: t24.005240.

<sup>(111)</sup> Statistikinstitut der Türkei – Arbeitskostenindizes: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I-January-March,-2024-53682>. Zuletzt abgerufen am 18. Juli 2024. Die entsprechenden Dateien werden im Dossier für interessierte Parteien unter folgender Speichernummer bereitgestellt: t24.005240.

## 3.3.14.4. Strom

- (250) Der Strompreis für Unternehmen (gewerbliche Verwender) in der Türkei wird von der Regulierungsbehörde für den Energiemarkt (EMRA)<sup>(112)</sup> in der Türkei veröffentlicht. Die Kommission verwendete die Daten zu den gewerblichen Strompreisen, deren Anwendung ab dem 1. Januar 2023 von der EMRA vorgeschrieben wurde, ohne Mehrwertsteuer, da die türkischen Hersteller der untersuchten Ware Anspruch auf Erstattung haben.

## 3.3.14.5. Erdgas und Dampfgas

- (251) Der Erdgaspreis für gewerbliche Verwender in der Türkei wird vom Statistikinstitut der Türkei veröffentlicht. Die Kommission verwendete den für das zweite Halbjahr 2021 und das erste Halbjahr 2022 verfügbaren Preis, der der Verbrauchsspanne von 2 610 000-26 100 000 m<sup>3</sup> entsprach.<sup>(113)</sup> Dieser Preis wurde ferner anhand des vom Statistikinstitut der Türkei veröffentlichten Erzeugerpreisindex<sup>(114)</sup> um die Inflation berichtigt, sodass dieser die Kosten im Untersuchungszeitraum widerspiegelt. Die im veröffentlichten Preis enthaltene Mehrwertsteuer wurde abgezogen, da die türkischen Hersteller der untersuchten Ware Anspruch auf Erstattung haben.
- (252) Für Dampfgas wurde der Vergleichswert anhand eines Umrechnungskoeffizienten von dem Vergleichswert für Erdgas abgeleitet. Schätzungen zufolge werden unter Standardbedingungen etwa 0,421 Tonnen Erdgas für die Erzeugung von 1 Tonne Dampfgas verbraucht.

## 3.3.14.6. Wasser

- (253) Das Investitionsbüro der Präsidentschaft der Republik Türkei<sup>(115)</sup> veröffentlicht die Wasserkosten für die gewerbliche Verwendung. Die Kommission verwendete den 2023 geltenden Preis für die Region Balıkesir, in der Sisecam Elyaf ansässig ist, ohne Mehrwertsteuer, da die türkischen Hersteller der untersuchten Ware Anspruch auf Erstattung haben.

## 3.3.14.7. Herstellungsgemeinkosten, VVG-Kosten und Gewinne

- (254) Nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung gilt: „Der rechnerisch ermittelte Normalwert muss einen unverzerrten und angemessenen Betrag für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten sowie für Gewinne beinhalten.“ Außerdem muss ein Wert für die Herstellungsgemeinkosten ermittelt werden, um die Kosten zu erfassen, die in den Kosten der vorstehend aufgeführten Produktionsfaktoren nicht enthalten sind.
- (255) Die Herstellungsgemeinkosten der mitarbeitenden ausführenden Hersteller wurden als Anteil an den Herstellungseinzelkosten ausgedrückt, die den ausführenden Herstellern tatsächlich entstanden waren. Dieser Prozentsatz wurde auf die unverzerrten Herstellungseinzelkosten angewandt.
- (256) Zur Ermittlung eines unverzerrten und angemessenen Betrags für die VVG-Kosten und den Gewinn zog die Kommission die ohne Weiteres verfügbaren Finanzdaten der in Erwägungsgrund 238 genannten türkischen Hersteller Brisa Bridgestone und Goodyear Lastikleri Turk für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung heran.
- (257) Auf der Grundlage des konsolidierten Jahresabschlusses von Brisa Bridgestone und des Jahresabschlusses von Goodyear Lastikleri betragen die als prozentualer Anteil an den Umsatzkosten ausgedrückten gewogenen Durchschnittssätze für VVG-Kosten und Gewinn 22,0 % bzw. 10,8 %. Diese Sätze wurden für die Reifenindustrie als angemessen angesehen.

<sup>(112)</sup>Regulierungsbehörde für den Energiemarkt (EMRA): <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-39/kurul-kararlari-> (zuletzt abgerufen am 18. Juli 2024). Die entsprechenden Dateien werden im Dossier für interessierte Parteien unter folgender Speichernummer bereitgestellt: t24.005240.

<sup>(113)</sup>Statistikinstitut der Türkei – Gewerbliche Erdgaspreise nach Verbrauchsspannen für den Zeitraum Januar-Juni 2022: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I-January-June,-2022-45567>. Zuletzt abgerufen am 18. Juli 2024. Die entsprechenden Dateien werden im Dossier für interessierte Parteien unter folgender Speichernummer bereitgestellt: t24.005240.

<sup>(114)</sup>Statistikinstitut der Türkei – Index der inländischen Erzeugerpreise und Veränderungsrate: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691>. Zuletzt abgerufen am 18. Juli 2024. Die entsprechenden Dateien werden im Dossier für interessierte Parteien unter folgender Speichernummer bereitgestellt: t24.005240.

<sup>(115)</sup>Investitionsbüro des Präsidentschafts der Republik Türkei: <https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx> – Abschnitt „Geschäftskosten“. Zuletzt abgerufen am 18. Juli 2024. Ein Screenshot der einschlägigen Daten wird im Dossier für interessierte Parteien unter folgender Speichernummer bereitgestellt: t24.005240.

- (258) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Giti vor, die Kommission habe als Gewinnspanne einen Vergleichswert zugrunde gelegt, der den Gewinn von Klasse-1-Markenunternehmen widerspiegele und daher für diese Unternehmen keinen angemessenen Vergleichswert darstellen könne.
- (259) Wie in Erwägungsgrund 257 dargelegt, stützte sich die Kommission auf die verfügbaren Informationen und legte eine Spanne von 8,1 % (ausgedrückt als prozentualer Anteil am Gesamtumsatz) fest. Obwohl eine Berechnung auf der Grundlage der drei Klassen nicht möglich war, vertrat die Kommission die Auffassung, dass diese Spanne dem gewogenen Durchschnitt der Klasse 1 und Klasse 2 nahekommt, da Bridgestone und Goodyear nicht nur Klasse-1-Lkw-Reifen, sondern auch Klasse-2-Lkw-Reifen unter unterschiedlichen Markennamen herstellen. Die Kommission vertrat jedoch die Auffassung, dass dieser Vergleichswert für die Zwecke einer Auslaufüberprüfung angemessen ist, da bei einer solchen Überprüfung keine genaue Spanne notwendig ist. Folglich wurde das Vorbringen nicht berücksichtigt.
- (260) Nach der Unterrichtung wiederholte Hankook sein Vorbringen, dass der Jahresabschluss von Brisa Bridgestone nicht für die Zwecke der Dumpingberechnung herangezogen werden sollte und dass Hankook in verschiedenen Phasen der Untersuchung Argumente vorgebracht habe. Hankook brachte vor, die Kommission sei nicht auf seine Argumente eingegangen und habe somit die Verteidigungsrechte von Hankook beeinträchtigt, da sein Vorbringen offensichtlich nicht nach den von den Grundsätzen der guten und ordnungsgemäßen Verwaltung geforderten Maßstäben beurteilt worden sei.
- (261) Hankook brachte vor, dass es sich bei den von der Kommission angeführten Gründen, warum Brisa Bridgestone ausgewählt wurde, um reine Spekulationen handele, die nicht durch Beweise belegt seien, und dass die Kommission es versäumt habe, ihre Entscheidung zu begründen und den erforderlichen Standardnachweis zur Ermittlung eines repräsentativen Wertes für die VVG-Kosten und den Gewinn gemäß Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung zu erbringen.
- (262) Das Gericht habe diesen Grundsatz kürzlich bestätigt, indem es den fundamentalen Grundsatz bekräftigte, dass die Beweislast bei der Partei liegt, die eine Forderung vorbringt.<sup>(116)</sup> Da es sich in diesem besonderen Fall nicht um VVG-Kosten und den Gewinn der Hankook Group handele, müsse die Kommission nachweisen, dass diese Zahlen „angemessen“ sind, wie in Artikel 2 Absatz 6a vorgeschrieben. Daher obliege es der Kommission, schlüssige Beweise dafür vorzulegen, dass die Wahl der Türkei als repräsentatives Land und – unter anderem – von Brisa Bridgestone als repräsentativen lokalen Hersteller nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung angemessen und gerechtfertigt ist, und es sei nicht Aufgabe der interessierten Parteien, das Gegenteil zu beweisen.
- (263) Hankook brachte vor, die Kommission habe den malaysischen Hersteller mit dem Argument ausgeschlossen, dass er auch in anderen Sektoren tätig sei.
- (264) Es sei Sache der Kommission nachzuweisen, dass ihre Wahl des repräsentativen lokalen Herstellers nach Artikel 2 Absatz 6a der Grundverordnung angemessen ist, und es sei nicht Aufgabe der interessierten Parteien, das Gegenteil zu beweisen.
- (265) Die konsolidierten Zahlen von Brisa Bridgestone beträfen eine Vielzahl unterschiedlicher Waren, darunter einige, die offensichtlich nichts mit der Untersuchung zu tun hätten, sodass sie nicht repräsentativ im Sinne des Artikels 2 Absatz 6a der Grundverordnung seien.
- (266) Hankook brachte vor, die Kommission habe nicht erläutert, warum der Jahresabschluss von Brisa Bridgestone verwendet werden musste. Darüber hinaus stellte Hankook klar, dass die Verwendung des Jahresabschlusses von Goodyear Lastikerei nie infrage gestellt worden sei und es daher nicht erforderlich sei, ein weiteres Unternehmen einzubeziehen.
- (267) Diese Vorbringen mussten zurückgewiesen werden. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Brisa Bridgestone ein repräsentativer Hersteller im repräsentativen Land ist, da i) das Unternehmen die betroffene Ware herstellt, ii) über Finanzdaten für den Bezugszeitraum verfügt und iii) seine VVG-Kosten und der Gewinn nicht unverhältnismäßig hoch erscheinen und daher als angemessen erachtet wurden. Zudem legte Hankook keine Beweise dafür vor, dass die Konsolidierung anderer Tätigkeiten im Jahresabschluss von Brisa Bridgestone zu ungewöhnlichen VVG-Kosten und Gewinnen geführt hätte. Da Finanzdaten für zwei Hersteller der betroffenen Ware in der Türkei verfügbar waren, sah die Kommission keine Notwendigkeit, den einen oder den anderen auszuschließen.
- (268) In Bezug auf das Argument zum Ausschluss des malaysischen Herstellers stellte Hankook fest (siehe Erwägungsgrund 234), dass dieser die betroffene Ware im Gegensatz zu den beiden in der Türkei ermittelten Herstellern überhaupt nicht herstellt.

<sup>(116)</sup> Urteil des Gerichts vom 21. Februar 2024, Sinopec, Rechtssache T-762/20, EU:T:2024:113, Rn. 65.

- (269) Hankook und Giti brachten vor, die Kommission habe die VVG-Kosten falsch ermittelt, da bestimmte Kosten, wie Transport- und Lagerkosten, nicht aus dem Gesamtbetrag der VVG-Beträge herausgerechnet worden seien. Darüber hinaus brachten Hankook und Giti vor, dass auch andere Arten von Ausgaben aus den VVG-Kosten gestrichen werden sollten, wie Provisionen oder Marketingkosten.
- (270) Die Kommission prüfte die Vorbringen und stellte fest, dass der VVG-Anteil angepasst werden muss. Was die Methode anbelangt, so wandte die Kommission ihre Standardmethode zur Ermittlung des VVG-Anteils abzüglich der Transportkosten an: Vom Gesamtumsatz wurden die Umsatzkosten und der Gewinn abgezogen, dann wurden die Transportkosten abgezogen.
- (271) Auf der Grundlage der verfügbaren Jahresabschlüsse rechnete die Kommission die Transportkosten aus dem Gesamtbetrag der VVG-Kosten (wie nach der oben beschriebenen Methode ermittelt) heraus. Da keine Quartalsinformationen vorlagen, schätzte die Kommission die Transportkosten im UZÜ auf der Grundlage des Abschlusses für den Zeitraum Januar bis Juni 2023. Die geschätzten Transportkosten machten einen bestimmten prozentualen Anteil am Gesamtbetrag der VVG-Kosten aus. Infolge dieser Überarbeitung verringerte sich der VVG-Anteil von 22,0 % auf 18,5 % (ausgedrückt als prozentualer Anteil an den Umsatzkosten) bzw. 13 % (ausgedrückt als prozentualer Anteil am Gesamtumsatz).

#### 3.3.15. Berechnung des Normalwerts

- (272) Auf dieser Grundlage ermittelte die Kommission nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung für jeden Warentyp rechnerisch den Normalwert auf der Stufe ab Werk.
- (273) Zunächst ermittelte die Kommission die unverzerrten Herstellungseinzelkosten. Die Kommission wandte die unverzerrten Stückkosten auf den tatsächlichen Verbrauch der einzelnen Produktionsfaktoren der mitarbeitenden ausführenden Hersteller an. Diese von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern angegebenen Verbrauchsmengen wurden bei dem Kontrollbesuch überprüft. Die Kommission multiplizierte die Verbrauchsquoten mit den unverzerrten Stückkosten in dem repräsentativen Land, wie in Abschnitt 3.3.14 beschrieben.
- (274) Nach der Ermittlung der unverzerrten Herstellungseinzelkosten wandte die Kommission die Herstellgemeinkosten an (siehe Erwägungsgrund 255).
- (275) Anschließend addierte die Kommission, wie in Erwägungsgrund 271 erläutert, VVG-Kosten von 18,5 % und einen Gewinn von 10,8 %.

#### 3.3.15.1. Ausführpreis

- (276) Die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wickelten ihre Ausfuhren in die Union entweder direkt mit unabhängigen Abnehmern und/oder über verbundene Unternehmen ab, die als Einführer fungierten.
- (277) Im Fall direkter Ausführverkäufe der überprüften Ware an unabhängige Abnehmer in der Union ist der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung der für die überprüfte Ware bei Ausführverkäufen in die Union tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis.
- (278) Im Fall von Ausführverkäufen in die Union über als Einführer fungierende verbundene Unternehmen wurde der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung anhand des Preises ermittelt, zu dem die eingeführte Ware erstmals an einen unabhängigen Abnehmer in der Union weiterverkauft wurde. In diesem Fall wurden am Preis Berichtigungen für alle zwischen der Einfuhr und dem Weiterverkauf entstandenen Kosten, einschließlich VVG-Kosten, und für Gewinne vorgenommen.
- (279) Da kein unabhängiger Einführer an der Untersuchung mitarbeitete, stützte sich die Kommission auf den Gewinn, der in der Ausgangsuntersuchung für einen unabhängigen Einführer ermittelt wurde (6,7 %).

#### 3.3.15.2. Vergleich

- (280) Die Kommission verglich für jeden Warentyp den nach Artikel 2 Absatz 6a Buchstabe a der Grundverordnung rechnerisch ermittelten Normalwert mit dem Ausführpreis der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller auf der Stufe ab Werk, wie bereits dargelegt.
- (281) Soweit es im Interesse eines fairen Vergleichs gerechtfertigt war, nahm die Kommission nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung Berichtigungen des Normalwerts und/oder des Ausführpreises zur Berücksichtigung von Unterschieden vor, die die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten. Diese Berichtigungen betrafen Frachtkosten in der Union, Zölle, Mengenrabatte, Kreditkosten und Bankgebühren.

### 3.3.15.3. Dumpingspannen

- (282) Bei den in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Herstellern verglich die Kommission nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung den gewogenen durchschnittlichen Normalwert jedes Typs der gleichartigen Ware mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausführpreis des entsprechenden Typs der überprüften Ware aller Ausfuhrgeschäfte, um die Dumpingspanne zu berechnen.
- (283) Die auf dieser Grundlage ermittelten gewogenen durchschnittlichen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Einfuhrpreises frei Grenze der Union, unverzollt, lagen bei den in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Herstellern zwischen ca. 7 % und ca. 22 %. Daher wurde der Schluss gezogen, dass das Dumping im Untersuchungszeitraum der Überprüfung anhielt.

## 4. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS DES DUMPINGS

- (284) Nachdem für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung Dumping festgestellt wurde, untersuchte die Kommission nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen.
- (285) Dabei wurden die folgenden zusätzlichen Faktoren analysiert: die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in der VR China, das Verhältnis zwischen den Preisen der Ausfuhren in Drittländer und dem Preisniveau in der Union sowie die Attraktivität des Unionsmarktes.

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

- (286) Wegen der mangelnden Mitarbeit bestimmte die Kommission die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in der VR China anhand der Informationen aus dem Antrag auf Auslaufüberprüfung.
- (287) Den Daten aus dem Antrag des Antragstellers zufolge meldete der CRIA im Jahr 2021 eine Produktionsleistung von 122,39 Mio. Reifen bei einer geschätzten Produktionskapazität von 141,76 Mio. Reifen im selben Jahr; dies entspricht einem Anstieg der hergestellten Reifen um 2,72 Millionen gegenüber dem Vorjahr. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass die Kapazitätsauslastung bei rund 86 % liegen würde. Im Jahr 2022 hatte sich die Produktionskapazität den Angaben des CRIA zufolge bereits um mindestens 1,5 Mio. Stück erhöht. Damit beläuft sich die Gesamtproduktionskapazität von Reifen für 2022 auf rund 143,25 Mio. Stück. Würde die gleiche Kapazitätsauslastung zugrunde gelegt wie im Jahr 2021, würde sich die Produktion auf rund 123,67 Mio. Reifen belaufen. Die verfügbaren ungenutzten Kapazitäten in der VR China im Jahr 2022 beliefen sich somit auf fast 20 Mio. Stück, was in etwa dem Gesamtverbrauch auf dem EU-Markt entspricht. <sup>(117)</sup>
- (288) Die chinesischen Hersteller haben im Einklang mit der bereits dargelegten Industriepolitik der chinesischen Regierung und der Kommunistischen Partei ihre ohnehin bereits stark entwickelten Produktionskapazitäten seit dem ursprünglichen UZ noch weiter ausgebaut. Jüngste Außenhandelschutzuntersuchungen belegten den Umfang der bestehenden Produktionskapazitäten in China. Die im Mai 2021 veröffentlichte brasilianische Antidumpinguntersuchung zeigte bereits, dass erhebliche Produktionskapazitäten vorhanden sind, und es liegen Belege für mehrere Investitionen der größten Unternehmen in Produktionskapazitäten vor, mit denen der brasilianische Verbrauch gedeckt werden könnte. <sup>(118)</sup> In der im August 2022 veröffentlichten südafrikanischen Antidumpinguntersuchung wurden ebenfalls die erheblichen Produktionskapazitäten chinesischer Hersteller berücksichtigt, die in der Lage wären, ihre Produktion so zu steigern, dass die Ausfuhrnachfrage gedeckt würde. <sup>(119)</sup>

### 4.2. Attraktivität des Unionsmarktes und Preise für Ausfuhren in Drittländermärkte

- (289) Die Kommission prüfte, ob die chinesischen ausführenden Hersteller im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen wahrscheinlich ihre Ausfuhrverkäufe zu gedumpten Preisen auf dem Unionsmarkt fortsetzen würden. Daher analysierte die Kommission das Preisniveau der chinesischen Ausfuhren auf Drittländermärkte und verglich sie mit dem Preisniveau der chinesischen Ausfuhren in den Unionsmarkt, um festzustellen, ob der Unionsmarkt im Hinblick auf das Preisniveau attraktiv war.

<sup>(117)</sup> Auf verschiedenen Websites veröffentlichte Informationen, z. B. <https://finance.yahoo.com/news/synthetic-rubber-market-growth-trends-133000080.html> oder <https://tracanada.ca/actualite/C3%A9s-industrie/china-tire-industry-still-recovering-from-covid-lock-downs/?lang=fr>.

<sup>(118)</sup> (camex.gov.br) RESOLUÇÃO GECEX N° 198, DE 3 DE MAIO DE 2021 – RESOLUÇÃO GECEX N° 198, DE 3 DE MAIO DE 2021 – DOU – Imprensa Nacional (in.gov.br).

<sup>(119)</sup> 20220912111726\_Report-700.pdf (itac.org.za).



- (290) Die Kommission prüfte das von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern angegebene Preisniveau im UZÜ und stellte fest, dass bei vergleichbaren Geschäftsvorgängen (d. h. Handelsrechnung auf FOB-Incoterms-Basis) der Stückpreis der in Drittländer ausgeführten Lkw-Reifen rund 80 % ihres Stückpreises in der EU ausmacht. Darüber hinaus wurde die Attraktivität des Unionsmarktes dadurch belegt, dass die chinesischen Ausfuhrmengen in die Union trotz der geltenden Antidumpingmaßnahmen während der ursprünglichen Untersuchung weiterhin rund 30 % der Einfuhrmenge ausmachten.
- (291) Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Unionsmarkt sowohl in Bezug auf seine Preise als auch hinsichtlich seiner Größe für chinesische ausführende Hersteller von Lkw-Reifen attraktiv ist.

#### 4.3. Etwaige Aufnahmekapazität von Drittlandsmärkten

- (292) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass in Ägypten, Armenien, Botsuana, Brasilien, Eswatini, Kasachstan, der Kirgisischen Republik, Lesotho, Namibia, der Russischen Föderation, Südafrika, der Türkei, dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten von Amerika Handelsschutzmaßnahmen gegenüber Ausfuhren der zu überprüfenden Ware aus der VR China in Kraft sind<sup>(120)</sup>. Folglich sind diese Drittlandsmärkte, bei denen es sich um bedeutende Verbraucher von Lkw-Reifen handelt, für die chinesischen ausführenden Hersteller weniger attraktiv. Dies ist ein weiterer Faktor, der die Feststellung stützt, dass die derzeitige Produktionskapazität der VR China im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen höchstwahrscheinlich auf dem Unionsmarkt enden würde.

##### 4.3.1. Schlussfolgerung

- (293) Die Untersuchung ergab, dass die Einfuhren aus der VR China auf den Unionsmarkt im UZÜ im Verhältnis zur Marktgröße weiterhin in großen Mengen und zu gedumpten Preisen erfolgten.
- (294) Hinzu kommt, dass die Kapazitätsreserven in der VR China, gemessen am Unionsverbrauch (siehe Erwägungsgrund 301), im UZÜ beträchtlich waren. Darüber hinaus deutete die Attraktivität des Unionsmarktes in Bezug auf Größe und Preise auf die Wahrscheinlichkeit hin, dass chinesische Ausfuhren im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen auf den Unionsmarkt ausgerichtet würden und die Kapazitätsreserven auch zur Steigerung der Produktion und der Ausfuhren in die Union genutzt würden.
- (295) Die Kommission zog daher den Schluss, dass bei einem Außerkrafttreten der Antidumpingmaßnahmen die gedumpten Einfuhren der überprüften Ware aus der VR China in die Union wahrscheinlich erheblich ansteigen würden, und zwar aufgrund der großen Kapazitätsreserven in der VR China und des im Vergleich zu anderen Ausfuhrmärkten hohen Preisniveaus auf dem Unionsmarkt.
- (296) Aufgrund der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass ein Auslaufen der Antidumpingmaßnahmen wahrscheinlich ein Anhalten des Dumpings zur Folge hätte.

## 5. SCHÄDIGUNG

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

- (297) Die gleichartige Ware wurde im Bezugszeitraum von mehr als 400 Herstellern in der Union produziert. Diese bilden den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (298) Die gesamte Unionsproduktion im Untersuchungszeitraum der Überprüfung betrug etwa 18 Mio. Reifen. Die Kommission ermittelte die gesamte Unionsproduktion auf der Grundlage der vom Europäischen Verband der Reifen- und Kautschukhersteller (European Tyre & Rubber Manufacturers Association; ETRMA) und vom Antragsteller vorgelegten Informationen sowie von Statistiken von Eurostat. Wie in Erwägungsgrund 27 angegeben, entfallen auf fünf Unionshersteller in der endgültigen Stichprobe mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion und -verkäufe der gleichartigen Ware. Deshalb wurden die mikroökonomischen Indikatoren auf der Grundlage der Daten untersucht, die aus den Antworten dieser fünf Unionshersteller ermittelt wurden.

<sup>(120)</sup>Auf der Grundlage von Informationen im WTO Trade Remedies Data Portal (WTO-Portal für Daten über handelspolitische Schutzmaßnahmen), abrufbar unter <https://trade-remedies.wto.org/en>, und im WTO Anti-dumping Notification Portal (WTO-Portal zur Bekanntgabe von Antidumpingmaßnahmen), abrufbar unter <https://ad-notification.wto.org/>.

- (299) Bei einigen Herstellern in der Stichprobe wurde festgestellt, dass sie die betroffene Ware aus der VR China in die Union einführen und weiterverkaufen. Gemessen an ihrem Gesamtabsatz waren die Einfuhren jedoch marginal (weniger als 1 % ihres Gesamtabsatzes) und hatten deshalb keine Auswirkungen auf ihre Einstufung als Unionshersteller.

## 5.2. Unionsverbrauch

- (300) Die Kommission ermittelte den Unionsverbrauch auf der Grundlage von Informationen des ETRMA und von Eurostat.
- (301) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 2  
Unionsverbrauch (in Stück)

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Unionsverbrauch insgesamt (in Stück)	18 264 516	21 646 928	22 568 607	20 325 009
Index	100	119	124	111

Quelle: ETRMA und Eurostat Comext.

- (302) Der Verbrauch auf dem Unionsmarkt stieg im Bezugszeitraum um 11 %. Von 2020 auf 2022 war ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Dies hängt wahrscheinlich mit der Erholung nach der COVID-19-Krise zusammen und erklärt sich dadurch, dass der Reifenverbrauch eng mit den von den Flotten zurückgelegten Kilometern zusammenhängt, die wiederum in starkem Maße von der gesamten Wirtschaftstätigkeit und insbesondere von der Menge der auf der Straße beförderten Güter abhängen. Der Verbrauchsanstieg erreichte 2022 seinen Höchststand und ging im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zurück.

## 5.3. Einfuhren aus dem betroffenen Land

### 5.3.1. Menge und Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land

- (303) Die Kommission ermittelte die Menge der Einfuhren auf der Grundlage von Eurostat-Daten. Der Marktanteil der Einfuhren wurde auf der Grundlage des Unionsverbrauchs in Tabelle 1 festgelegt.
- (304) Die Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 3  
Einfuhrmenge (in Stück) und Marktanteil

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Menge der Einfuhren aus dem betroffenen Land (in Stück)	900 897	966 311	1 112 883	1 095 084
Index	100	107	124	122
Marktanteil	4,9 %	4,5 %	4,9 %	5,4 %
Index	100	91	100	109

Quelle: ETRMA und Eurostat Comext.

- (305) Die Kommission ermittelte die Menge der Einfuhren auf der Grundlage von Eurostat-Daten. Der Marktanteil der Einfuhren auf der Grundlage des Unionsverbrauchs ist in Tabelle 3 dargestellt.

- (306) Das Einfuhrvolumen aus der VR China stieg im Bezugszeitraum um 22 %, und zwar von rund 900 000 Reifen im Jahr 2020 auf rund 1,1 Mio. Reifen im Untersuchungszeitraum. Der Anstieg der Einfuhren aus der VR China war 2022 besonders deutlich, als die ursprünglichen Maßnahmen, wie in Erwägungsgrund 4 beschrieben, vom Gericht der Europäischen Union teilweise für nichtig erklärt wurden. Die Einfuhrmengen blieben auch im Untersuchungszeitraum der Überprüfung trotz des Nachfragerückgangs unverändert. Dies führte im Bezugszeitraum zu einem Anstieg des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China von 4,9 % auf 5,4 %.

5.3.2. Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land und Preisunterbietung

- (307) Die Kommission ermittelte die Einfuhrpreise auf der Grundlage von Eurostat-Daten.
- (308) Der gewogene Durchschnittspreis der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 4

**Einfuhrpreise (in EUR/Stück)**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Volksrepublik China	136	156	208	218
Index	100	115	153	161

Quelle: Eurostat Comext, weder Antidumping- noch Ausgleichszölle enthalten.

- (309) Im Bezugszeitraum stiegen die durchschnittlichen Preise der chinesischen Einfuhren in die Union (alle Klassen) um 61 %.
- (310) Da die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller hauptsächlich Reifen der Klassen 1 und 2 ausführten, lagen der Kommission keine detaillierten Informationen über chinesische Ausfuhren von Reifen der Klasse 3 vor, bei denen die primäre Schädigung während der Ausgangsuntersuchung eingetreten war, was eine umgekehrte Kettenreaktion in den beiden anderen Klassen auslöste.
- (311) Aus diesem Grund schätzte die Kommission die Preisunterbietung für alle Einfuhren auf der Grundlage von Einfuhrstatistiken.
- (312) Dazu stellte die Kommission einen Vergleich an zwischen
- dem gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreis je Stück der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt in Rechnung gestellt wurde, und zwar berichtet auf die Stufe ab Werk, und
  - dem durchschnittlichen Anlandepreis für die chinesischen Einfuhren auf der Grundlage von Einfuhrstatistiken, einschließlich der Antidumping- und Ausgleichszölle, Zölle und Einfuhrkosten.
- (313) Dieser Vergleich ergab, dass der durchschnittliche Anlandepreis der chinesischen Einfuhren (270 EUR/Stück) unter dem durchschnittlichen Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union (281 EUR/Stück) und nur geringfügig über den durchschnittlichen Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union (260 EUR/Stück) lag. Würde der Anlandepreis ohne die Antidumpingzölle ermittelt, würde er sich auf 254 EUR/Stück belaufen, was den durchschnittlichen Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union erheblich unterbieten würde; zudem würde er unter den Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union liegen.
- (314) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die Preise der Einfuhren aus der VR China insgesamt unter dem durchschnittlichen Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union lagen.
- (315) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hankook vor, die Kommission habe ihre Methode zur Berechnung der Preisunterbietung gegenüber der Ausgangsuntersuchung fälschlicherweise geändert. Hankook brachte vor, dass die Kommission, anstatt die Preisunterbietung für alle Einfuhren auf der Grundlage von Einfuhrstatistiken zu schätzen, eine Analyse nach Warentypen oder Klassen hätte durchführen müssen. In der vertraulichen Fassung seiner Stellungnahme habe Hankook auch Daten zu seinen Ausfuhrmengen und -preisen vorgelegt und die Kommission hätte anhand dieser Daten die Einfuhrpreise für alle Klassen abziehen und eine Analyse der Preisunterbietung für die einzelnen Klassen durchführen können.

- (316) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Erstens lagen der Kommission aufgrund der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit der in Klasse 3 tätigen chinesischen ausführenden Hersteller (siehe Erwägungsgrund 310) keine detaillierten Informationen über chinesische Ausfuhren, insbesondere in Klasse 3, vor, sodass sie nicht in der Lage war, eine Preisunterbietungsanalyse nach Klassen durchzuführen. Folglich gab es eine Änderung bei den zugrunde liegenden Daten, die der Kommission zur Verfügung standen. Zweitens reichten die von Hankook vorgelegten Daten zu seinen eigenen Ausfuhrmengen und -preisen nicht aus, um eine weitere Preisunterbietungsanalyse durchzuführen. Selbst diesen Daten zufolge gibt es noch andere Wirtschaftsbeteiligte in den Klassen 1, 2 und 3, zu denen keine detaillierten Informationen vorliegen, und diese Daten reichen entgegen dem Vorbringen von Hankook nicht aus, um weitere Informationen über die Preisunterbietung auf Ebene der einzelnen Klassen zu erhalten oder die Ergebnisse der Preisunterbietungsanalyse der Kommission zu entkräften. Deshalb wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.

#### 5.4. Einfuhren aus anderen Drittländern als China

- (317) Die Einfuhren von Reifen aus anderen Drittländern als China stammten hauptsächlich aus Thailand, der Türkei und Vietnam.
- (318) Die Menge der Einfuhren in die Union sowie der Marktanteil und die Preisentwicklungen für Einfuhren von Reifen aus anderen Drittländern entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 5

#### Einfuhren aus Drittländern

Land		2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Thailand	Menge (in Stück)	960 744	984 929	1 533 961	1 816 634
	<i>Index</i>	100	103	160	189
	Marktanteil	5,3 %	4,5 %	6,8 %	8,9 %
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	157	175	200	163
	<i>Index</i>	100	111	128	104
Türkei	Menge (in Stück)	1 105 850	1 487 639	1 773 851	1 696 256
	<i>Index</i>	100	135	160	153
	Marktanteil	6,1 %	6,9 %	7,9 %	8,3 %
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	178	176	213	239
	<i>Index</i>	100	99	120	134
Vietnam	Menge (in Stück)	477 928	541 921	957 806	964 077
	<i>Index</i>	100	113	200	202
	Marktanteil	2,6 %	2,5 %	4,2 %	4,7 %
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	155	178	207	193
	<i>Index</i>	100	115	134	125
Andere Drittländer	Menge (in Stück)	2 287 192	2 898 840	2 849 801	2 340 028
	<i>Index</i>	100	127	125	102
	Marktanteil	12,5 %	13,4 %	12,6 %	11,5 %
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	185	195	222	245
	<i>Index</i>	100	105	120	132

Land		2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Drittländer insgesamt, ausgenommen das betroffene Land	Menge (in Stück)	4 831 594	5 913 076	7 115 419	6 816 995
	<i>Index</i>	100	122	147	141
	Marktanteil	26,5 %	27,3 %	31,5 %	33,5 %
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	175	185	213	214
	<i>Index</i>	100	106	122	122

Quelle: Eurostat Comext.

- (319) Im Bezugszeitraum stiegen die Einfuhren aus anderen Drittländern um rund 2 Mio. Stück, d. h. um 41 %. Die Einfuhren stiegen also schneller als der Unionsverbrauch, sodass der Marktanteil von 26,5 % auf 33,5 % stieg.
- (320) Der größte Anstieg war bei Einfuhren aus Thailand (856 000 Stück), der Türkei (590 000 Stück) und Vietnam (486 000 Stück) zu verzeichnen. Bei anderen Drittländern war der Anstieg nur geringfügig (53 000 Stück).
- (321) Das Preisniveau der Einfuhren aus anderen Drittländern, insbesondere aus Thailand und Vietnam, lag deutlich unter den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union.

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

*5.5.1. Allgemeine Bemerkungen*

- (322) Im Rahmen der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurden alle Wirtschaftskennzahlen beurteilt, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum maßgeblich waren.
- (323) Wie in den Erwägungsgründen 15 bis 17 erläutert, wurde bei der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (324) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die Kommission bewertete die makroökonomischen Indikatoren auf der Grundlage der im Überprüfungsantrag enthaltenen Daten, von Eurostat-Statistiken und von Angaben des ETRMA. Die Daten waren auf alle Unionshersteller bezogen. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Antworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller auf den Fragebogen. Die Daten bezogen sich auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Beide Datenmengen wurden als repräsentativ für die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union angesehen.
- (325) Bei den makroökonomischen Indikatoren handelt es sich um Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Wachstum, Beschäftigung, Produktivität, Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping.
- (326) Bei den mikroökonomischen Indikatoren handelt es sich um durchschnittliche Stückpreise, Stückkosten, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite (ROI) und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.
- (327) In der Ausgangsuntersuchung wurde die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf einer aggregierten Basis und bei bestimmten mikroökonomischen Indikatoren angesichts der Segmentierung des Unionsmarktes auch auf der Ebene der Klassen analysiert. In dieser Untersuchung analysierte die Kommission zunächst die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf aggregierter Basis.
- (328) Die Kommission analysierte bestimmte Indikatoren auch auf Ebene der Klassen. Wie in den Erwägungsgründen 370 bis 377 dargelegt, bestätigt diese Analyse, dass die Entwicklungen für die betroffene Ware allgemein denen für die einzeln betrachteten Klassen entsprechen.

- (329) In der Ausgangsuntersuchung gewichtete die Kommission die Ergebnisse der Unionshersteller in der Stichprobe nach deren Anteil an den gesamten Unionsverkäufen der Unionshersteller, um zu gewährleisten, dass die KMU nach ihrem Anteil an den Gesamtverkäufen der Union in allen Mikroindikatoren vertreten sind. Da KMU nur im Klasse-3-Segment tätig sind, ergab sich aus dieser Berichtigung als direkte Folge die Erhöhung des Anteils an Verkäufen von Klasse-3-Reifen innerhalb des Datensatzes, der von den Unionsherstellern in der Stichprobe stammt.
- (330) In dieser Untersuchung vertrat die Kommission die Auffassung, dass die ursprüngliche Gewichtung nicht erforderlich war, um die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Rahmen der Auslaufüberprüfung objektiv bewerten zu können. Tatsächlich ergab die Untersuchung, dass das Schadensbild der nur in Klasse 3 tätigen KMU noch schlechter war als das Schadensbild der Klasse 3 insgesamt. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass der Wirtschaftszweig der Union auch ohne Gewichtung der Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller in allen Klassen geschädigt wurde (siehe Erwägungsgründe 370 bis 377). Daher würde jede Gewichtung logischerweise die derzeit im Gesamtschadensbild beobachteten negativen Entwicklungen nur verstärken.

#### 5.5.2. Makroökonomische Indikatoren

##### 5.5.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

- (331) Die gesamte Unionsproduktion, die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 6

#### Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Produktionsmenge (in Stück)	18 323 204	21 701 759	20 380 261	18 047 419
<i>Index</i>	100	118	111	98
Produktionskapazität (in Stück)	22 867 574	24 008 277	24 237 586	21 907 693
<i>Index</i>	100	105	106	96
Kapazitätsauslastung	80 %	90 %	84 %	82 %
<i>Index</i>	100	113	105	103

Quelle: ETRMA, Eurostat Comext und vom Antragsteller bereitgestellte Informationen.

- (332) Analog zum Wachstum des Marktes und der Verkäufe auf dem Unionsmarkt stiegen die Produktionsmengen von 2020 bis 2021. Im Jahr 2022 war die Produktion dann rückläufig und ging im Untersuchungszeitraum der Überprüfung noch weiter zurück. Der Rückgang der Produktionsmengen war auf die rückläufigen Verkaufsmengen zurückzuführen, die wiederum mit dem Rückgang des Unionsverbrauchs zusammenhingen und zu einem Verlust von Marktanteilen des Wirtschaftszweigs der Union führten. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erreichten die Produktionsmengen des Wirtschaftszweigs der Union wieder das Niveau von 2020. Der Wirtschaftszweig der Union konnte seine Kapazität jedoch an die Veränderungen der Produktionsmengen anpassen und die Schwankungen der Kapazitätsauslastung, die sich im gesamten Bezugszeitraum sogar leicht (um 3 %) verbesserte, eindämmen.

5.5.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 7

**Verkaufsmenge und Marktanteil**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Verkaufsmenge insgesamt auf dem Unionsmarkt (in Stück)	12 531 905	14 767 288	14 338 944	12 412 930
<i>Index</i>	100	118	114	99
Marktanteil	69 %	68 %	64 %	61 %
<i>Index</i>	100	99	93	89

Quelle: ETRMA und Eurostat Comext.

(334) Auf dem wachsenden Markt stiegen die Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union von 2020 bis 2021. Im Jahr 2022 gingen die Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union trotz des Marktwachstums zurück und sanken im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiter. Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erreichten die Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union wieder das Niveau von 2020. Da die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union im Jahr 2022 hinter dem Wachstum des Marktes zurückblieben und sich im Untersuchungszeitraum der Überprüfung schneller verschlechterten als der Markt, ging der Marktanteil im Bezugszeitraum von 69 % auf 61 % zurück.

(335) In ihrer Stellungnahme zur Einleitung der Untersuchung brachte die Hankook Group vor, dass die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union sowie sein Marktanteil im Bezugszeitraum im Wesentlichen stabil geblieben seien und dass der leichte Rückgang von 2022 bis zum Untersuchungszeitraum der Überprüfung durch den rückläufigen Verbrauch erklärt werden könne.

(336) Die Ergebnisse der Untersuchung stützen dieses Vorbringen nicht. Obwohl die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung im Vergleich zu 2020 auf demselben Niveau lagen, war von 2022 bis zum Untersuchungszeitraum der Überprüfung ein erheblicher Rückgang (um 13 %) zu verzeichnen. Auch der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union ging im Bezugszeitraum von 69 % auf 61 % zurück.

(337) Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

5.5.2.3. Wachstum

(338) Entsprechend dem Anstieg der Wirtschaftstätigkeit nach der COVID-19-Pandemie stieg der Unionsverbrauch von 2020 bis 2022 zunächst an. Der Verbrauchsanstieg erreichte 2022 seinen Höchststand und verlangsamte sich im Untersuchungszeitraum der Überprüfung; der Gesamtanstieg im Bezugszeitraum betrug somit 11 %. Erst im Jahr 2021 konnten die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union dem positiven Markttrend folgen. Im Jahr 2022 stiegen die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union nicht im selben Tempo wie der Markt und verschlechterten sich im Untersuchungszeitraum der Überprüfung schneller als der Markt. Dies führte im Bezugszeitraum zu einem Rückgang des Marktanteils um 8 Prozentpunkte (von 69 % auf 61 %).

5.5.2.4. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 8

**Beschäftigung und Produktivität**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Anzahl der Beschäftigten	21 148	21 614	20 291	18 425
<i>Index</i>	100	102	96	87

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Produktivität (in Stück/Beschäftigten)	866	1 004	1 004	979
<i>Index</i>	100	116	116	113

Quelle: ETRMA und vom Antragsteller bereitgestellte Informationen.

- (340) Im Bezugszeitraum verlor der Wirtschaftszweig der Union mehr als 2 700 direkte Arbeitsplätze. Als die Produktionsmengen des Wirtschaftszweigs der Union von 2020 bis 2021 stiegen, nahm auch die Beschäftigung zu. Da der Wirtschaftszweig der Union jedoch seine Produktivität steigern konnte, stieg die Beschäftigung nicht im gleichen Tempo wie die Produktionsmengen. Die rückläufigen Produktionsmengen von 2021 bis zum Untersuchungszeitraum der Überprüfung führten zu einem Rückgang der Beschäftigung und einem gewissen Produktivitätsverlust.

#### 5.5.2.5. Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping

- (341) Die für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller festgestellten individuellen Dumpingspannen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung sind nach wie vor beachtlich (siehe Erwägungsgrund 283).
- (342) Trotz des fortgesetzten Dumpings vonseiten der VR China ergab die Analyse der Schadensindikatoren jedoch, dass sich die geltenden Maßnahmen zu Beginn des Bezugszeitraums positiv auf den Wirtschaftszweig der Union auswirkten. Diese positive Situation kehrte sich jedoch im Jahr 2022 um, als sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Union erneut verschlechterte.

#### 5.5.3. Mikroökonomische Indikatoren

##### 5.5.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

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

Tabelle 9

#### Verkaufspreise und Herstellkosten in der Union (in EUR/Stück)

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union (alle Klassen)	224	241	274	281
<i>Index</i>	100	107	122	125
Herstellstückkosten	186	193	249	260
<i>Index</i>	100	104	134	140

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (344) Im Bezugszeitraum stiegen die Verkaufspreise von Reifen, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt in Rechnung gestellt wurden, um 25 %. Von 2020 bis 2021 fiel der Preisanstieg mit einem Anstieg der Nachfrage zusammen. In dieser Situation konnte der Wirtschaftszweig der Union seine Verkaufspreise stärker anheben (um 7 %) als die Herstellkosten stiegen (um 4 %).



- (345) Diese günstige Lage änderte sich im Jahr 2022; danach war der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage, die Kostensteigerungen auf seine Verkaufspreise umzulegen. Obwohl die Verkaufspreise zwischen 2021 und dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung um 18 Prozentpunkte stiegen, entsprachen diese Preiserhöhungen nicht dem Anstieg der Herstellkosten.
- (346) Insgesamt stiegen die Herstellkosten im Bezugszeitraum um 40 %. Am stärksten stiegen die Herstellkosten von 2021 bis 2022 (um 30 %).
- (347) Die wichtigsten Schadensindikatoren wurden auch für die drei Klassen analysiert.
- (348) In Klasse 1 stieg der durchschnittliche Stückverkaufspreis um 55 EUR, während die Stückkosten im selben Zeitraum um 75 EUR zunahmen. Der durchschnittliche Verkaufspreis stieg um 24 %, während die Herstellkosten im Bezugszeitraum um 39 % zunahmen.

Tabelle 10

**Verkaufspreise und Herstellkosten in der Union (in EUR/Stück) – Klasse 1**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union auf dem Gesamtmarkt	235	250	283	290
<i>Index</i>	100	106	120	124
Herstellstückkosten	191	196	256	266
<i>Index</i>	100	102	134	139

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (349) In Klasse 2 stieg der durchschnittliche Stückverkaufspreis um 60 EUR, während die Stückkosten im selben Zeitraum um 68 EUR zunahmen. Der durchschnittliche Verkaufspreis stieg um 29 %, während die Herstellkosten im Bezugszeitraum um 39 % zunahmen.

Tabelle 11

**Verkaufspreise und Herstellkosten in der Union (in EUR/Stück) – Klasse 2**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union auf dem Gesamtmarkt	205	224	258	265
<i>Index</i>	100	109	126	129
Herstellstückkosten	173	184	228	241
<i>Index</i>	100	106	132	139

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (350) In Klasse 3 stieg der durchschnittliche Stückverkaufspreis um 40 EUR, während die Stückkosten im selben Zeitraum um 58 EUR zunahmen. Der durchschnittliche Verkaufspreis stieg um 24 %, während die Herstellkosten im Bezugszeitraum um 34 % zunahmen.

Tabelle 12

**Verkaufspreise und Herstellkosten in der Union (in EUR/Stück) – Klasse 3**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union auf dem Gesamtmarkt	170	176	206	210
<i>Index</i>	100	104	121	124
Herstellstückkosten	171	187	223	229
<i>Index</i>	100	109	130	134

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

## 5.5.3.2. Arbeitskosten

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

Tabelle 13

**Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	50 250	54 950	64 650	64 862
<i>Index</i>	100	109	129	129

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (352) Die durchschnittlichen Arbeitskosten je Beschäftigten stiegen von 2020 bis 2021 um 9 % und von 2021 bis 2022 um 20 % und blieben im Untersuchungszeitraum der Überprüfung auf demselben Niveau.

## 5.5.3.3. Lagerbestände

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

Tabelle 14

**Lagerbestände**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Schlussbestände (Index 2020 = 100)	100	123	130	155
Schlussbestände als Prozentsatz der Produktion	14 %	15 %	16 %	21 %
<i>Index</i>	100	102	110	143

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (354) Im Vergleich zur Produktion blieb der Schlussbestand von 2020 bis 2022 auf demselben Niveau (mit 14-16 % der Produktionsmenge). Beim Vergleich des Schlussbestands am Ende des Untersuchungszeitraums (30. Juni 2023) mit den Jahresschlussbeständen in den Jahren 2020-2022 wurde ein Anstieg (auf 21 % der Produktionsmenge) festgestellt. Dieser Anstieg ist jedoch weitgehend auf die Saisonabhängigkeit zurückzuführen. In der zweiten Jahreshälfte werden im Vergleich zur ersten Jahreshälfte höhere Reifenmengen verkauft, während die Produktion weniger saisonabhängig ist. Aufgrund dieser Saisonabhängigkeit sind die Lagerbestände Ende Juni in der Regel höher als Ende Dezember. Daher ist der offenkundige Anstieg der Lagerbestände im Untersuchungszeitraum der Überprüfung kein Hinweis auf die finanzielle Lage der Unionshersteller.

5.5.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

- (355) Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite der Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 15

**Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Umsatzrentabilität bei den Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	7,9 %	13,4 %	1,8 %	1,3 %
<i>Index</i>	100	170	23	16
Cashflow (in EUR)	95 814 284	29 530 055	- 57 192 051	- 94 989 994
<i>Index</i>	100	31	- 60	- 99
Investitionen (in EUR)	50 269 926	48 233 290	56 308 570	66 447 814
<i>Index</i>	100	96	112	132
Kapitalrendite (in %)	- 2,1 %	3,9 %	- 15,2 %	- 16,3 %
<i>Index</i>	- 100	182	- 712	- 763

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (356) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der Unionshersteller der Stichprobe als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes.
- (357) Zunächst verbesserte sich die Gesamtrentabilität von 2020 bis 2021, als sich das Verkehrswesen nach der COVID-19-Krise wieder erholte, die Nachfrage nach Reifen stieg und die Gesamteinfuhren noch nicht in gleichem Maße gestiegen waren wie danach. Wie in Erwägungsgrund 344 erläutert, war der Wirtschaftszweig der Union in der Lage, seine Verkaufspreise im Jahr 2021 über den Anstieg der Herstellkosten hinaus zu erhöhen, was zu höheren Gewinnspannen (von 7,9 % auf 13,4 %) führte.
- (358) Die Lage änderte sich im Jahr 2022, als der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage war, seine Preise entsprechend dem Anstieg der Kosten zu erhöhen. Infolgedessen sank die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union auf ein niedriges Niveau (1,8 % im Jahr 2022 und 1,3 % im Untersuchungszeitraum der Überprüfung).

- (359) Unter Nettocashflow ist die Fähigkeit der Unionshersteller zu verstehen, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Die Entwicklung des Nettocashflows verlief im gesamten Bezugszeitraum negativ. Diese Entwicklung wurde von zwei Hauptfaktoren beeinflusst. Einerseits trug die Gesamtrentabilität des Wirtschaftszweigs der Union zu Beginn des Bezugszeitraums positiv zum Cashflow bei. Dieser Beitrag war nach dem Rückgang der Rentabilität im Jahr 2022 praktisch ausgeschöpft. Andererseits absorbierte der Anstieg der Produktionsmengen und der Schlussbestände das Betriebskapital und wirkte sich somit bereits ab 2021 negativ auf den Cashflow aus. Insgesamt ging der Cashflow im Bezugszeitraum von positiven 96 Mio. EUR auf negative 95 Mio. EUR zurück.
- (360) Im Bezugszeitraum stiegen die Investitionen von 50 Mio. EUR auf 66 Mio. EUR, d. h. um 32 %. Insgesamt blieben sie im gesamten Bezugszeitraum unter 10 % des Gesamtumsatzes.
- (361) Die Kapitalrendite ist der Gewinn in Prozent des Nettobuchwerts der Investitionen. Analog zur verbesserten Rentabilität stieg sie von 2020 bis 2021 zunächst von – 2,1 % auf 3,9 %. Als sich die Gesamtrentabilität des Wirtschaftszweigs der Union verschlechterte, sank die Kapitalrendite im Jahr 2022 auf – 15,2 % und im Untersuchungszeitraum der Überprüfung auf – 16,3 %.
- (362) Der Wirtschaftszweig der Union ist zwischen großen multinationalen Unternehmensgruppen und über 400 KMU in der gesamten Union aufgeteilt und hinsichtlich der Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten heterogen.
- (363) Für die drei Klassen wurde auf der Grundlage derselben Methodik, wie bereits dargelegt, eine gesonderte Analyse vorgenommen.
- (364) Die Entwicklung der Rentabilität in Klasse 1 im Bezugszeitraum ähnelt der Entwicklung der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt. Sie verbesserte sich zunächst von 2020 bis 2021 und fiel dann auf ein niedriges Niveau (1,9 % im Jahr 2022 und 1,3 % im Untersuchungszeitraum der Überprüfung).
- (365) In Klasse 1 ging der Nettocashflow im Bezugszeitraum von positiven 85 Mio. EUR auf negative 56 Mio. EUR zurück. Die Kapitalrendite stieg zunächst von 1,1 % auf 7,6 % und ging dann im Untersuchungszeitraum der Überprüfung auf – 14,0 % zurück.

Tabelle 16

**Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite – Klasse 1**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Umsatzrentabilität bei den Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	9,4 %	15,2 %	1,9 %	1,3 %
<i>Index</i>	100	162	20	14
Cashflow (in EUR)	85 042 290	35 716 163	- 43 640 531	- 56 302 048
<i>Index</i>	100	42	- 51	- 66
Investitionen (in EUR)	38 607 861	38 181 656	45 748 927	53 222 683
<i>Index</i>	100	99	118	138
Kapitalrendite (in %)	1,1 %	7,6 %	- 13,6 %	- 14,0 %
<i>Index</i>	100	677	- 1 213	- 1 252

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (366) Die Entwicklung der Rentabilität in Klasse 2 verbesserte sich im Bezugszeitraum zunächst von 2020 bis 2021, ging dann im Jahr 2022 auf 3,5 % und im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiter auf 2,5 % zurück.
- (367) In Klasse 2 ging der Nettocashflow im Bezugszeitraum von positiven 5,5 Mio. EUR auf negative 34,5 Mio. EUR zurück. Die Kapitalrendite sank von 15,8 % im Jahr 2020 auf – 28,0 % im Untersuchungszeitraum.

Tabelle 17

**Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite – Klasse 2**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Umsatzrentabilität bei den Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	4,6 %	9,3 %	3,5 %	2,5 %
<i>Index</i>	100	203	76	55
Cashflow (in EUR)	5 482 431	- 2 889 233	- 13 209 945	- 34 464 853
<i>Index</i>	100	- 53	- 241	- 629
Investitionen (in EUR)	9 439 555	9 080 411	9 167 506	11 950 064
<i>Index</i>	100	96	97	127
Kapitalrendite (in %)	- 15,8 %	- 14,3 %	- 22,5 %	- 28,0 %
<i>Index</i>	- 100	- 91	- 143	- 178

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (368) Die Klasse 3 war im gesamten Bezugszeitraum nicht gewinnbringend. Im Bezugszeitraum verschlechterte sich die Lage, und die negative Rentabilität von – 1,6 % im Jahr 2020 ging im Untersuchungszeitraum der Überprüfung auf – 3,5 % zurück. Für die in Klasse 3 tätigen KMU, deren Rentabilität im Bezugszeitraum zwischen 4,6 % und – 7,0 % schwankte, war die Lage noch schlechter. Die leichte „Verbesserung“ zwischen 2022 und dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung zeigte, dass die Bemühungen des Wirtschaftszweigs, sich an die schwierige Lage anzupassen, nur begrenzt erfolgreich waren.
- (369) In Klasse 3 ging der Nettocashflow im Bezugszeitraum von positiven 5,3 Mio. EUR auf negative 4,2 Mio. EUR zurück. Die Kapitalrendite war im gesamten Bezugszeitraum negativ und sank im Bezugszeitraum von – 5,9 % auf – 20,0 %.

Tabelle 18

**Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite – Klasse 3**

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
Umsatzrentabilität bei den Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	- 1,6 %	- 1,5 %	- 6,1 %	- 3,5 %

	2020	2021	2022	Untersuchungszeitraum der Überprüfung
<i>Index</i>	- 100	- 92	- 374	- 212
Cashflow (in EUR)	5 289 563	- 3 296 875	- 341 574	- 4 223 093
<i>Index</i>	100	- 62	- 6	- 80
Investitionen (in EUR)	2 222 510	971 223	1 392 137	1 275 067
<i>Index</i>	100	44	63	57
Kapitalrendite (in %)	- 5,9 %	- 10,8 %	- 35,4 %	- 20,0 %
<i>Index</i>	100	17	- 401	- 139

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

### 5.6. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (370) Die Untersuchung ergab, dass sich der Wirtschaftszweig der Union im Jahr 2021 insgesamt von früherem Dumping erholte. Zwischen 2022 und dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung kam es zu einer Umkehr dieser Erholung.
- (371) Dies zeigt sich insbesondere an der abnehmenden Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union, dem Verlust von Marktanteilen und des Unvermögens, die Preise entsprechend den steigenden Kosten zu erhöhen. Darüber hinaus verschlechterten sich auch Rentabilitätsindikatoren wie Cashflow und Kapitalrendite. Dies war insbesondere bei den Klasse-3-Herstellern zu beobachten, die dem Preisdruck durch Niedrigpreiseinfuhren besonders ausgesetzt sind, was durch die in der Ausgangsuntersuchung beschriebene umgekehrte Kettenreaktion wiederum die höheren Klassen beeinträchtigt <sup>(121)</sup>.
- (372) Aufgrund der vorstehenden Feststellungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 der Grundverordnung erlitten hat.

## 6. SCHADENSURSACHE

- (373) Im Bezugszeitraum verlor der Wirtschaftszweig der Union seinen Marktanteil an Einfuhren aus anderen Ländern, insbesondere aus Thailand, Vietnam, der Türkei und auch aus der VR China.
- (374) Der Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union war zum Teil auf den Anstieg der Einfuhren aus der VR China nach der teilweisen Nichtigerklärung der Antidumpingzölle und vor allem auf den Anstieg der Niedrigpreiseinfuhren aus anderen Ländern zurückzuführen. Die Niedrigpreiseinfuhren erschwerten es dem Wirtschaftszweig der Union, seine Preise zu erhöhen und vor dem Hintergrund gestiegener Kosten seinen Marktanteil zu halten.
- (375) Nach dem Beginn des russischen Angriffskriegs gegen die Ukraine stiegen die Preise für Inputs und Energie erheblich an, was zu einem raschen Anstieg der Herstellkosten führte. Gleichzeitig stiegen die Einfuhrmengen, und ab 2022 konnte der Wirtschaftszweig der Union die Kostensteigerungen nicht auf seine Verkaufspreise umlegen. Obwohl die Verkaufspreise zwischen 2021 und dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung um 18 % stiegen, reichten diese Preiserhöhungen nicht aus, um den Anstieg der Herstellkosten auszugleichen.

<sup>(121)</sup> Vgl. Erwägungsgrund 242 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission vom 18. Oktober 2018 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 263 vom 22.10.2018, S. 3).

- (376) Infolgedessen stellt die Kommission auch fest, dass die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union in eine Zeit fällt, in der auch andere Faktoren wie erhebliche Kostensteigerungen und ein deutlicher Anstieg von Niedrigpreiseinfuhren aus anderen Ländern, vor allem Thailand, Vietnam und der Türkei, zum Tragen kamen. Wie in den Erwägungsgründen 317 bis 321 dargelegt, nahmen die Einfuhren aus Thailand und Vietnam erheblich zu, und ihr Preisniveau lag deutlich unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union.
- (377) Aus diesem Grund gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die gedumpte Einfuhren aus der VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zur bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beitrugen. Andere Faktoren, insbesondere der Kostenanstieg und die Einfuhren aus anderen Ländern, waren jedoch geeignet, den echten Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und den Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union infrage zu stellen. Daher beschloss die Kommission, weiter zu prüfen, ob die durch die gedumpte Einfuhren aus der VR China verursachte Schädigung bei Außerkrafttreten der Maßnahmen wahrscheinlich erneut auftreten würde.
- (378) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hankook vor, die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union sei nicht den Einfuhren aus der VR China geschuldet. Die chinesischen Einfuhren hätten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union weder in Klasse 3 noch in Klasse 1 unterboten. Zur Untermauerung seines Vorbringens legte Hankook vertrauliche Daten zu seinen Ausfuhrpreisen und -mengen vor.
- (379) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Wie in Erwägungsgrund 316 dargelegt, reichen die von Hankook vorgelegten Daten nicht aus, um eine weitere Preisunterbietungsanalyse durchzuführen, da sie keine ausreichenden Informationen über andere in den Klassen 1, 2 und 3 tätige Wirtschaftsbeteiligte enthalten. Folglich können diese Daten die Ergebnisse der Preisunterbietungsanalyse der Kommission nicht entkräften. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass die Prämisse dieses Vorbringens, dass in Klasse 1 oder in Klasse 3 keine Preisunterbietung vorliege, falsch ist. Daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (380) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hankook ferner vor, dass die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht durch chinesische Einfuhren, sondern durch aus anderen Drittländern eingeführte Reifen verursacht werde.
- (381) Wie in Erwägungsgrund 377 dargelegt, kam die Kommission zu dem Schluss, dass die gedumpte Einfuhren aus der VR China zur bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beitragen, dass aber auch andere Faktoren, insbesondere der Kostenanstieg und die Einfuhren aus anderen Ländern, geeignet sind, den echten Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und den Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union infrage zu stellen. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass dieses Vorbringen die vorstehende Schlussfolgerung nicht entkräftet und daher zurückgewiesen wird.

## 7. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ERNEUTEN AUFTRETENS DER SCHÄDIGUNG

- (382) Die Kommission untersuchte nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung, inwieweit bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen ein erneutes Auftreten der ursprünglich durch die gedumpte Einfuhren aus China verursachten Schädigung wahrscheinlich ist.
- (383) In diesem Zusammenhang analysierte die Kommission die folgenden Elemente: die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in der VR China, die Attraktivität des Unionsmarktes und die Preise der Ausfuhren in Drittländer sowie das Verhältnis zwischen den Preisen in der Union und der VR China, die mögliche Absorptionskapazität auf Drittlandsmärkten, das wahrscheinliche Preisniveau der Einfuhren aus der VR China ohne Antidumpingmaßnahmen und ihre Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union, einschließlich Preisunterbietung und Grad der Schädigung sowie des Anstiegs der Einfuhren aus der VR China nach einer vorübergehenden Nichtigerklärung der Antidumpingzölle.

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

- (384) Wie in den Erwägungsgründen 286 bis 288 erläutert, sind in China erhebliche Produktionskapazitäten und Kapazitätsreserven vorhanden, sodass die Ausfuhren auf den Unionsmarkt im Falle eines Außerkrafttretens der Antidumpingmaßnahmen rasch gesteigert werden könnten. Wie in Erwägungsgrund 287 dargelegt, beliefen sich die verfügbaren ungenutzten Kapazitäten in der VR China im Jahr 2022 auf fast 20 Mio. Stück, was in etwa dem Gesamtverbrauch auf dem EU-Markt entspricht.

### 7.2. **Attraktivität des Unionsmarktes und Preise für Ausfuhren in Drittländermärkte**

- (385) Wie in den Erwägungsgründen 289 bis 291 dargelegt, ist der Unionsmarkt, der nach den Vereinigten Staaten von Amerika der zweitgrößte Markt der Welt ist, sowohl in Bezug auf seine Preise als auch hinsichtlich seiner Größe ein attraktiver Markt. Die Preise der chinesischen Ausfuhren in die Union lagen 2023 deutlich über den durchschnittlichen Preisen der chinesischen Ausfuhren in andere wichtige Bestimmungsländer wie die Vereinigten Staaten von Amerika. Darüber hinaus beliefe sich die Einfuhren aus der VR China in die Union trotz der geltenden Antidumpingmaßnahmen während der Ausgangsuntersuchung weiterhin rund 30 % der Einfuhrmenge.

### 7.3. **Etwaige Aufnahmekapazität von Drittländermärkten**

- (386) Wie in Erwägungsgrund 292 dargelegt, sind in den meisten Drittländermärkten, bei denen es sich um bedeutende Verbraucher von Lkw-Reifen handelt, Handelsschutzmaßnahmen gegenüber Ausfuhren der gleichartigen Ware aus der VR China in Kraft. Dadurch sind diese Märkte für die chinesischen ausführenden Hersteller weniger attraktiv. Dies ist ein weiterer Faktor, der die Feststellung stützt, dass die derzeitige Produktionskapazität der VR China im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen höchstwahrscheinlich auf dem Unionsmarkt enden würde.

### 7.4. **Das wahrscheinliche Preisniveau der Einfuhren aus China ohne Antidumpingmaßnahmen und ihre Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union, einschließlich Preisunterbietung und Grad der Schädigung.**

- (387) Wie in Tabelle 4 dargestellt, betragen die Preise der Einfuhren aus der VR China in die Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung 218 EUR/Stück und lagen damit bedeutend unter dem durchschnittlichen Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union von 281 EUR/Stück (siehe Tabelle 9) und auch unter dessen Herstellkosten von 260 EUR/Stück.
- (388) Ohne Antidumpingzölle dürften daher die chinesischen Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union erheblich unterbieten.

### 7.5. **Anstieg der Einfuhren aus der VR China nach teilweiser Nichtigerklärung der Antidumpingzölle**

- (389) Wie aus Tabelle 3 hervorgeht und in Erwägungsgrund 306 dargelegt ist, war der Anstieg der Einfuhren aus der VR China im Jahr 2022, als die ursprünglichen Maßnahmen vom Gericht der Europäischen Union teilweise für nichtig erklärt wurden, besonders erheblich.
- (390) Dies deutet darauf hin, dass die chinesischen ausführenden Hersteller weiterhin am Unionsmarkt interessiert sind und die Einfuhren im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen wahrscheinlich wieder zunehmen würden.
- (391) In ihrer Stellungnahme zur Einleitung des Verfahrens brachte die Hankook Group vor, dass die Einfuhrrends darauf hindeuteten, dass keine Gefahr eines Anhaltens oder erneuten Auftretens der Schädigung bestehe. Der Hankook Group zufolge könnte der derzeitige Marktanteil der Einfuhren aus der VR China in Zukunft keine nennenswerten Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union haben. Die Hankook Group brachte ferner vor, dass die erhöhte chinesische Produktionskapazität nicht für den Unionsmarkt, sondern für andere Märkte bestimmt sei.
- (392) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Selbst wenn die derzeitigen Zölle den Wirtschaftszweig der Union bis zu einem gewissen Grad vor den gedumpten Einfuhren aus der VR China schützen, konnte der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China im Bezugszeitraum dennoch gesteigert werden. Angesichts der chinesischen Preise ohne Zölle und der Kapazitätsreserven in der VR China dürfte der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen erheblich steigen. Zudem wurde das Vorbringen, die erhöhte chinesische Kapazität sei im Bezugszeitraum hauptsächlich auf andere Märkte ausgerichtet worden, nicht belegt. Selbst wenn dies zutrifft, ist die Kommission der Auffassung, dass der Unionsmarkt für Einfuhren aus der VR China nach wie vor attraktiv ist.
- (393) Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.



- (394) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hankook vor, dass es keine ausreichenden Beweise für die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung gebe. Insbesondere machte Hankook geltend, dass der Anstieg der Einfuhren im Jahr 2022 nicht mit der teilweisen Nichtigerklärung von Maßnahmen im Jahr 2022 in Zusammenhang gebracht werden könne und kein Hinweis auf das Verhalten der chinesischen ausführenden Hersteller sei. Hankook brachte ferner vor, dass in Klasse 3 keine Preisunterbietung vorliege, dass die chinesischen Hersteller bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen eher ihre Gewinne steigern als ihre Preise senken würden und dass der Unionsmarkt nicht als attraktiv angesehen werden könne, da auf den Unionsmarkt nur 4 % der gesamten Ausfuhrmenge aus der VR China entfielen.
- (395) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Erstens hat die teilweise Nichtigerklärung der Maßnahmen durch das Gericht ein Signal an den Markt gesendet, dass die Zölle teilweise aufgehoben und anschließend erstattet werden könnten, wodurch die Einfuhren potenziell attraktiver geworden sind. Zweitens ist, wie in den Erwägungsgründen 316 und 379 dargelegt, die Prämisse des Vorbringens, dass in Klasse 3 keine Preisunterbietung vorliege, falsch. Drittens legte Hankook keine Beweise zur Untermauerung seines Vorbringens vor, dass die chinesischen Hersteller im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen eher ihre Gewinne steigern als ihre Preise senken würden. Schließlich kann das derzeitige Niveau der chinesischen Ausfuhren in die Union, wenn Zölle in Kraft sind, die Tatsache nicht entkräften, dass der Unionsmarkt aus den in den Erwägungsgründen 289 bis 291 und 385 genannten Gründen weiterhin attraktiv bleibt. Deshalb wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.

#### 7.6. **Schlussfolgerung zur Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung**

- (396) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass ein Auslaufen der Maßnahmen wahrscheinlich zu einem erheblichen Anstieg der gedumpten Einfuhren aus China zu schädigenden Preisen führen und somit die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union weiter verschärfen würde.

### 8. UNIONSINTERESSE

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

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

- (398) Unionshersteller, auf die mehr als 25 % der Unionsproduktion entfallen, haben an der Untersuchung mitgearbeitet.
- (399) Die Untersuchung ergab, dass sich der Wirtschaftszweig der Union in einer prekären Lage befand, in der er die Kostensteigerungen nicht vollständig auf seine Verkaufspreise umlegen konnte und seine Gewinnspannen zurückgingen.
- (400) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass angesichts der Tatsache, dass der Wirtschaftszweig der Union bereits eine Schädigung erleidet und im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen ein Anstieg gedumpfter Einfuhren aus der VR China zu schädigenden Preisen sehr wahrscheinlich ist, dies zu einem zunehmenden Preisdruck auf dem Unionsmarkt führen und die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union weiter verschärfen würde.
- (401) Die Aufrechterhaltung der Maßnahmen liegt daher eindeutig im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union.

#### 8.2. **Interesse der unabhängigen Einführer und Verwender**

- (402) Es arbeiteten keine Einführer oder Verwender bei der Untersuchung mit.
- (403) In der Ausgangsuntersuchung wurde der Schluss gezogen, dass die Maßnahmen zwar nicht im Interesse der Einführer lagen, die überwiegend auf die Einfuhr sehr billiger Reifen aus der VR China angewiesen sind, dass Einführer mit einem breiteren Portfolio jedoch wahrscheinlich nicht ernsthaft von der Wiederherstellung eines fairen Wettbewerbs betroffen sein werden.

- (404) Mangels neuer Beweise gelangte die Kommission wie in der Ausgangsuntersuchung zu dem Schluss, dass sich die Aufrechterhaltung der Maßnahmen nicht nennenswert auf die Einführer oder Verwender auswirken wird.

### 8.3. Sonstige Interessen

- (405) Die Ausgangsuntersuchung ergab, dass Maßnahmen zum Schutz der Hersteller von Premiumreifen des Wirtschaftszweigs der Union, die neue qualitativ hochwertige, auf eine lange Lebensdauer angelegte Reifen herstellen, die sich runderneuern lassen, sowie der auf dem Klasse-3-Markt tätigen Runderneuerer 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 <sup>(122)</sup>.
- (406) In der Ausgangsuntersuchung unterstützten die Lieferanten von Laufstreifen in Stellungnahmen die Einführung von Antidumpingmaßnahmen, da solche Maßnahmen ihrer Meinung nach für das Überleben der Runderneuerungsindustrie wichtig seien und ihr Geschäft ohne Runderneuerungstätigkeiten stark leiden würde. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Maßnahmen im Interesse der Lieferanten von Laufstreifen liegen.
- (407) Da keine neuen Beweise vorliegen, kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen wie in der Ausgangsuntersuchung im Interesse der Lieferanten von Laufstreifen liegen.

### 8.4. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (408) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass nach Artikel 21 der Grundverordnung keine zwingenden Gründe dafür vorliegen, dass es nicht im Interesse der Union wäre, die geltenden Maßnahmen für Einfuhren von Reifen mit Ursprung in der Volksrepublik China beizubehalten.

## 9. ANTIDUMPINGMAßNAHMEN

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

<sup>(122)</sup> Erwägungsgrund 295 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission vom 18. Oktober 2018 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 263 vom 22.10.2018, S. 3).

- (412) Sollten sich die Ausfuhren eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Zollsätze gelangen, nach der Einführung der betreffenden Maßnahmen beträchtlich erhöhen, so könnte allein schon der mengenmäßige Anstieg als Veränderung des Handelsgefüges aufgrund der Einführung von Maßnahmen im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter diesen Umständen kann, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden. Im Rahmen einer solchen Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, den unternehmensspezifischen Zollsatz aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.
- (413) Die in dieser Verordnung aufgeführten unternehmensspezifischen Antidumpingmaßnahmen gelten ausschließlich für Einfuhren der überprüften Ware mit Ursprung in der Volksrepublik China, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt werden. Einfuhren der überprüften Ware, die von anderen, nicht im verfügenden Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze gelten.
- (414) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später umfirmiert. Der Antrag ist an die Kommission zu richten.<sup>(123)</sup> Er muss alle sachdienlichen Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für dieses Unternehmen geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Namensänderung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Verordnung über die Namensänderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
- (415) Alle interessierten Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage beabsichtigt wurde, die Aufrechterhaltung der geltenden Maßnahmen zu empfehlen. Es gingen keine Stellungnahmen ein, die eine Änderung der vorstehenden Schlussfolgerungen erforderlich gemacht hätten.
- (416) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates wird, wenn ein Betrag infolge einer Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union erstattet werden muss, der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte und am ersten Kalendertag jedes Monats geltende Zinssatz angewandt, der im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wird.
- (417) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des mit Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingerichteten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

(1) Es wird ein endgültiger 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:

Ursprungsland	Unternehmen	Antidumpingzoll	TARIC-Zusatzcode
China	Xingyuan Tire Group Co. Ltd Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd	4,48	C331
China	GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd GITI Tire (Fujian) Company Ltd GITI Tire (Hualin) Company Ltd GITI Tire (Yinchuan) Company Ltd	35,74	C332

<sup>(123)</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion G, Rue de la Loi 170, 1040 Brüssel, Belgien.

Ursprungsland	Unternehmen	Antidumpingzoll	TARIC-Zusatzcode
China	Chongqing Hankook Tire Co., Ltd Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd	17,37	C334
China	Aeolus Tyre Co., Ltd, Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd Pirelli Tyre Co., Ltd	0	C877
China	Zhongce Rubber Group Co., Ltd	0	C379
China	Weifang Yuelong Rubber Co., Ltd	4,48	C875
China	Hefei Wanli Tire Co., Ltd	4,48	C876
China	Alle anderen in Anhang I aufgeführten Unternehmen, die nach der Verordnung (EU) 2023/737 <sup>(124)</sup> der Wiedereinführung unterliegen	10,29	
China	In Anhang II aufgeführte andere mitarbeitende Unternehmen	21,62	
China	In Anhang III aufgeführte andere mitarbeitende Unternehmen	0	
	Alle übrigen Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China	4,48	C999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze für die in Absatz 2 oder in den Anhängen I, II oder III 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] [überprüfte Ware] von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in [betroffenes Land] hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.“ Bis zur Vorlage einer solchen Handelsrechnung findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.

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

- a) er die in Artikel 1 Absatz 1 beschriebenen Waren mit Ursprung in der Volksrepublik China im Zeitraum zwischen dem 1. Juli 2016 und dem 30. Juni 2017 (Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung) nicht ausgeführt hat,
- b) er nicht mit einem Ausführer oder Hersteller verbunden ist, der den mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen unterliegt und der an der Untersuchung, die zur Einführung des Zolls führte, mitgearbeitet hat oder hätte mitarbeiten können, und
- c) er nach dem Ende des Untersuchungszeitraums der Ausgangsuntersuchung die überprüfte Ware mit Ursprung in der Volksrepublik China entweder tatsächlich in die Union ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer bedeutenden Menge in die Union eingegangen ist.

<sup>(124)</sup>Durchführungsverordnung (EU) 2023/737 der Kommission vom 4. April 2023 zur Wiedereinführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China nach dem Urteil des Gerichts in den verbundenen Rechtssachen T-30/19 und T-72/19 (ABl. L 96 vom 5.4.2023, S. 9).

(5) Werden Waren vor ihrer Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr beschädigt, sodass der tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis nach Artikel 131 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447<sup>(125)</sup> der Kommission bei der Ermittlung des Zollwerts anteilmäßig aufgeteilt wird, so wird der anhand der vorgenannten Beträge berechnete Antidumpingzoll um einen Prozentsatz herabgesetzt, welcher der anteilmäßigen Aufteilung des tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preises entspricht.

(6) Sollten die mit Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission<sup>(126)</sup> eingeführten endgültigen Ausgleichszölle geändert oder aufgehoben werden, so werden die in Absatz 2 [oder in den Anhängen I oder II] genannten Zölle ab Inkrafttreten dieser Verordnung um denselben Anteil erhöht, begrenzt auf die festgestellte tatsächliche Dumpingspanne oder soweit angezeigt die festgestellte Schadensspanne je Unternehmen.

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

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

## Artikel 2

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

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

Brüssel, den 15. Januar 2025

Für die Kommission  
Die Präsidentin  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(125)</sup>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).

<sup>(126)</sup>Durchführungsverordnung (EU) 2018/1690 der Kommission vom 9. November 2018 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1).

## ANHANG I

**Mitarbeitende ausführende Hersteller in der Volksrepublik China, die der Wiedereinführung nach der Verordnung (EU) 2023/737 unterliegen**

Land	Name	TARIC-Zusatzcode
China	Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338
China	Triangle Tyre Co., Ltd	C375
China	Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd	C366
China	Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd	C347
China	Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd	C345
China	Guizhou Tyre Co., Ltd	C340
China	Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd	C360
China	Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd	C346
China	Shandong Linglong Tyre Co., Ltd	C363
China	Shandong Jinyu Tire Co., Ltd	C362
China	Sailun Group Co., Ltd	C351
China	Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd	C353
China	Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd	C377
China	Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd	C358
China	Jiangsu General Science Technology Co., Ltd	C341
China	Shanghai Huayi Group Corp. Ltd; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd	C878
China	Qingdao GRT Rubber Co., Ltd	C350
China	Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338

## ANHANG II

**Mitarbeitende ausführende Hersteller in der Volksrepublik China, die in der Ausgangsuntersuchung nicht in die Stichprobe einbezogen wurden**

Land	Name	TARIC-Zusatzcode
China	Bayi Rubber Co., Ltd	C335
China	Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd	C336
China	Megalith Industrial Group Co., Ltd	C342
China	Michelin Shenyang Tire Co., Ltd	C343
China	Nanjing Kumho Tire Co., Ltd	C344
China	Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd	C348
China	Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd	C349
China	Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd	C352
China	Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd	C354
China	Shandong Haohua Tire Co., Ltd	C355
China	Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd	C357
China	Shandong Homerun Tires Co., Ltd	C359
China	Shandong Hugerubber Co., Ltd	C361
China	Shandong Mirage Tyres Co., Ltd	C364
China	Shandong Vheal Group Co., Ltd	C365
China	Shandong Wosen Rubber Co., Ltd	C367
China	Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd	C368
China	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd; Shandong Santai Rubber Co., Ltd	C369
China	Shandong Yongtai Group Co., Ltd	C370
China	Shengtai Group Co., Ltd	C372
China	Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd	C374
China	Weifang Goldshield Tire Co., Ltd	C376
China	Xuzhou Armour Rubber Company Ltd	C378

## ANHANG III

**Andere nicht in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller in der VR China, die zwar bei der ursprünglichen Antidumpinguntersuchung, nicht aber bei der ursprünglichen Antisubventionsuntersuchung mitgearbeitet haben**

Land	Name	TARIC-Zusatzcode
China	Briway Tire Co., Ltd	C337
China	Goodyear Dalian Tire Company Limited	C339
China	Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd	C356
China	Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd	C373
China	Zhongce Rubber Group Co., Ltd	C379