



**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2025/61 DER KOMMISSION**

**vom 15. Januar 2025**

**zur Einführung 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 im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

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 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 dem chinesischen Verband der Kautschukindustrie (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 Ausgleichszölle liegen zwischen 3,75 und 57,28 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 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 (im Folgenden „Grundverordnung“) ein.
- (9) Der Überprüfungsantrag wurde am 11. August 2023 im Sinne des Artikels 10 Absatz 6 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.

---

<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 62 vom 20.2.2023, S. 4.

### 1.3. Einleitung einer Auslaufüberprüfung

- (10) Die Kommission kam nach Anhörung des nach Artikel 25 Absatz 1 der Grundverordnung eingesetzten Ausschusses zu dem Schluss, dass genügend Beweise für die Einleitung einer Auslaufüberprüfung vorlagen, und leitete am 10. November 2023 auf der Grundlage des Artikels 18 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 Bekanntmachung über die Verfahrenseinleitung im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(1)</sup> (im Folgenden „Einleitungs-bekanntmachung“).

### 1.4. Untersuchungszeitraum der Überprüfung und Bezugszeitraum

- (11) Die Untersuchung des Anhaltens oder erneuten Auftretens der Subventionierung bezog sich auf 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 relevant 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 Einleitungs-bekanntmachung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen, um an der Untersuchung mitzuarbeiten. Darüber hinaus unterrichtete die Kommission gezielt den Antragsteller, die ihr bekannten Hersteller in der Volksrepublik China und die Behörden der Volksrepublik China, die ihr bekannten Einführer sowie bekanntermaßen betroffene Verbände über die Einleitung der Auslaufüberprüfung und forderte sie zur Mitarbeit auf.
- (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. Stichprobe

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

### *Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller*

- (15) In der Einleitungs-bekanntmachung 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 27 der Grundverordnung forderte die Kommission die interessierten Parteien auf, zu der vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen. Es gingen keine Stellungnahmen ein. Die Stichprobe wurde daher als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union befunden.

<sup>(1)</sup> Bekanntmachung über die Verfahrenseinleitung einer Auslaufüberprüfung der Antisubventionsmaßnahmen 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 711, 10.11.2023).

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

**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.

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

- (20) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, bat sie alle ausführenden Hersteller in der VR 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 übermittelten die angeforderten Informationen und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. 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 27 der Grundverordnung bildete die Kommission eine Stichprobe mit zwei Gruppen ausführender Hersteller ausgehend von der größten repräsentativen Ausfuhrmenge in die Union, die in der verfügbaren Zeit angemessen untersucht werden konnte. Alle der Kommission bekannten betroffenen ausführenden Hersteller und die Behörden des betroffenen Landes wurden nach Artikel 27 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 zum Stichprobenverfahren.
- (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 liefert, um den Ausfuhrpreis und das Anhalten oder Wiederauftreten der Subventionierung 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 versandte Fragebogen an die beiden in die Stichprobe einbezogenen Gruppen von Ausführern und an die sechs in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Derselbe Fragebogen war am Tag der Einleitung auch online bereitgestellt worden. Darüber hinaus übersandte die Kommission einen Fragebogen an den Antragsteller.
- (25) 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 28 der Grundverordnung anzuwenden und die verfügbaren Informationen heranzuziehen. Von diesem Unionshersteller gingen keine weiteren Stellungnahmen ein.
- (26) 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.

- (27) Die Kommission übermittelte der Regierung der Volksrepublik China (im Folgenden „chinesische Regierung“) einen Fragebogen. Es ging keine Antwort auf den Fragebogen ein.
- (28) Daher wurden Kontrollbesuche nach Artikel 26 der Grundverordnung nur bei den folgenden Unternehmen durchgeführt:
- (1) **Unionshersteller**
- Lapin Kumi Oy, Finnland
  - Rula-BRW GmbH, Deutschland
  - Marangoni S.P.A, Italien
  - Zwei Unionshersteller, die Vertraulichkeit beantragten
- (2) **In die Stichprobe einbezogene Hersteller in der VR China**
- a) GITI Group:
- Giti Tire (China) Investment Co., Shanghai, VR China
  - GITI Radial Tire (Anhui) Ltd, Hefei, VR China
  - Giti Tire (Fujian) Co. Ltd, Fujian, VR China
- b) Hankook Group:
- Chongqing Hankook Tire Co. Ltd, Chongqing, VR China
  - Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd, Jiangsu, VR China

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

### 2.1. Überprüfte Ware

- (29) 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“).
- (30) 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

- (31) 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.
- (32) 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

- (33) 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.
- (34) 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

- (35) 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.
- (36) 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.
- (37) 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>(13)</sup> festgelegt sind.

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

- (38) 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.
- (39) 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.
- (40) 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, wenn auch in begrenzterem Umfang als Klasse-1-Reifen, eine gute Laufleistung.

<sup>(13)</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).

- (41) 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.
- (42) 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 weitverbreitet. 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.
- (43) 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

- (44) 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

- (45) 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.
- (46) Sie werden daher als gleichartige Waren im Sinne des Artikels 2 Buchstabe c der Grundverordnung betrachtet.

### 3. SUBVENTIONIERUNG

- (47) Nach Artikel 18 der Grundverordnung und wie in der Einleitungsbekanntmachung angegeben, prüfte die Kommission, ob im Falle des Außerkrafttretens der geltenden Maßnahmen ein Anhalten oder erneutes Auftreten der Subventionierung der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China wahrscheinlich wäre.
- (48) Die Kommission entschied, dass aufgrund der Feststellungen, durch die das Anhalten der Subventionierung für die in der Ausgangsuntersuchung angefochtenen Subventionen sowie das Vorliegen neuer zusätzlichen Subventionen (vor allem Bankakzepte) bestätigt wurden, keine Notwendigkeit bestand, alle Subventionen zu untersuchen, die den Angaben des Antragstellers zufolge vorliegen. Vielmehr sollte die Kommission nach Artikel 18 der Grundverordnung untersuchen, ob es – in welchem Umfang auch immer – Beweise für ein Anhalten der Subventionierung gibt.

### 3.1. Im Rahmen der Ausgangsuntersuchung angefochtene Subventionen

- (49) Auf der Grundlage der im Überprüfungsantrag und in der Einleitungsbekanntmachung enthaltenen Informationen untersuchte die Kommission folgende Subventionspraktiken:
- i) Policy Loans zu Sonderbedingungen, Kreditlinien, Exportkredite für Verkäufer und Käufer, sonstige Finanzierungen und Garantien;
  - ii) Vorzugsexportkreditversicherungen;
  - iii) Zuschussprogramme;
  - iv) Einnahmenverzicht durch direkte Steuerbefreiungs- und -ermäßigungsprogramme;
  - v) Umsatzeinbußen durch indirekte Steuern und Einfuhrtarifprogramme;
  - vi) staatliche Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt (less than adequate remuneration; LTAR).
- (50) In Bezug auf die Bereitstellung von Waren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gelangte die Kommission in der Ausgangsuntersuchung zu dem Schluss, dass für die inländischen Käufe der am häufigsten verwendeten Inputs, nämlich Naturkautschuk, synthetischer Kautschuk, Ruß und Nylonschnur, kein Vorteil bestand. Daher kam die Kommission in der vorliegenden Auslaufüberprüfung zu dem Schluss, dass eine Untersuchung einer solchen Regelung nicht erforderlich war.

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

- (51) Am 15. März 2024 übermittelte die Kommission der chinesischen Regierung einen Fragebogen. Die chinesische Regierung wurde ferner gebeten, Fragebogen für Banken und andere Finanzinstitute zu übermitteln, die nach Kenntnis der chinesischen Regierung Kredite an die Reifenindustrie in China, an die Chinese Export & Credit Insurance Corporation (im Folgenden „Sinasure“) sowie an Hersteller und Händler von warmgewalztem und kaltgewalztem Stahl gewährt hatten, die Inputs für die Herstellung der überprüften Ware bereitgestellt hatten.
- (52) Weder die chinesische Regierung noch einer der anderen vorgesehenen Empfänger der oben genannten Fragebogen beantwortete das Ersuchen der Kommission.
- (53) Mit Verbalnote vom 26. April 2024 teilte die Kommission den chinesischen Behörden mit, dass sie aufgrund der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und der chinesischen Hersteller der überprüften Ware beabsichtigte, ihre Feststellungen nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen zu treffen. Darüber hinaus wurden die chinesischen Behörden darüber unterrichtet, dass eine auf der Grundlage der verfügbaren Informationen getroffene Feststellung unter Umständen ungünstiger ausfallen würde als im Falle einer Mitarbeit der chinesischen Regierung und der Hersteller. Bei der Kommission gingen hierzu keine Stellungnahmen ein.
- (54) Daher vertrat die Kommission nach Artikel 28 der Grundverordnung die Auffassung, dass es zur Feststellung des Anhaltens oder erneuten Auftretens der Subventionierung der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China erforderlich war, die verfügbaren Informationen zugrunde zu legen.
- (55) Dementsprechend legte die Kommission ihrer Analyse alle verfügbaren Informationen zugrunde, insbesondere
- a) den Antrag,
  - b) die Feststellungen der Ausgangsuntersuchung <sup>(14)</sup>,

---

<sup>(14)</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 (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1).



- c) die Feststellungen der jüngsten Antisubventionsuntersuchungen und Auslaufüberprüfungen der Kommission betreffend geförderte Wirtschaftszweige in China wie Elektrofahräder <sup>(15)</sup> („E-Bikes“), organisch beschichtete Stahlerzeugnisse <sup>(16)</sup> („OBS“), Kabel aus optischen Fasern <sup>(17)</sup> („KOF“) und zur Weiterverarbeitung bestimmte Folien aus Aluminium <sup>(18)</sup>, Glasfasergewebe <sup>(19)</sup> („GFG“), Waren aus Glasfaserfilamenten <sup>(20)</sup> („GFF“), gestrichenes Feinpapier <sup>(21)</sup>, warmgewalzte Flacherzeugnisse <sup>(22)</sup> („WFE“) und batteriebetriebene Elektrofahrzeuge <sup>(23)</sup> („BEV“), in denen ähnliche Subventionen untersucht wurden,
- d) die Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen über erhebliche Verzerrungen in der Wirtschaft der VR China zum Zweck der Handelsschutzuntersuchung (Commission Staff Working Document on significant distortions in the economy of the PRC for the purpose of trade defence investigation, im Folgenden „Bericht über China“) <sup>(24)</sup>.

### 3.3. Vorstellung von staatlichen Plänen, Projekten und sonstigen Dokumenten

- (56) Vor der Prüfung der mutmaßlichen Subventionierung in Form von spezifischen Subventionen oder Subventionsregelungen (siehe Abschnitt 3.4 ff.) hat die Kommission staatliche Pläne sowie Projekte und andere Dokumente bewertet, die im Zusammenhang mit mehr als einer dieser Subventionen bzw. Subventionsregelungen von Bedeutung waren. Sie stellte fest, dass alle zu bewertenden Subventionen oder Subventionsregelungen aus folgenden Gründen Bestandteil der Umsetzung einer zentralen Planung der chinesischen Regierung waren.
- (57) Die Feststellungen, die in der Ausgangsuntersuchung auf der Grundlage der zum damaligen Zeitpunkt geltenden staatlichen Pläne getroffen wurden, werden in dieser Auslaufüberprüfung bestätigt. In der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass in einer Reihe politischer Dokumente die Reifenindustrie als „geförderter Wirtschaftszweig“ benannt wird. Dies betrifft insbesondere den vom Ministerium für Industrie und Informationstechnologie erstellte 14. Fünfjahresplan für Innovation im Bereich der industriellen Technologie (14th Five-Year Industrial Technology Innovation Program). <sup>(25)</sup>

<sup>(15)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/72 der Kommission vom 17. Januar 2019 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Elektrofahrzeugen mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. L 16 vom 18.1.2019, S. 5).

<sup>(16)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/688 der Kommission vom 2. Mai 2019 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren bestimmter organisch beschichteter Stahlerzeugnisse mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 116 vom 3.5.2019, S. 39).

<sup>(17)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 der Kommission vom 18. Januar 2022 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. L 12 vom 19.1.2022, S. 34).

<sup>(18)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2021/2287 der Kommission vom 17. Dezember 2021 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2170 zur Einführung endgültiger Antidumpingzölle betreffend die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. L 458 vom 22.12.2021, S. 344).

<sup>(19)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2020/776 der Kommission vom 12. Juni 2020 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter gewebter und/oder genähter Erzeugnisse aus Glasfasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und Ägypten und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2020/492 der Kommission zur Einführung endgültiger Antidumpingzölle betreffend die Einfuhren bestimmter gewebter und/oder genähter Erzeugnisse aus Glasfasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und Ägypten (Abl. L 189 vom 15.6.2020, S. 1).

<sup>(20)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2021/328 der Kommission vom 24. Februar 2021 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von Waren aus Endlosglasfaserfilamenten mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 65 vom 25.2.2021, S. 1).

<sup>(21)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2021/328 der Kommission vom 24. Februar 2021 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren von Waren aus Endlosglasfaserfilamenten mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 65 vom 25.2.2021, S. 1).

<sup>(22)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2023/1123 der Kommission vom 7. Juni 2023 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates (Abl. L 148 vom 8.6.2023, S. 84).

<sup>(23)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2024/2754 der Kommission vom 29. Oktober 2024 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. L, 2024/2754, 29.10.2024).

<sup>(24)</sup> Verfügbar unter [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2024\)91&lang=en](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=en).

<sup>(25)</sup> [https://www.gov.cn/zhengce/2022-04/10/content\\_5684320.htm](https://www.gov.cn/zhengce/2022-04/10/content_5684320.htm).

- (58) Im 14. Fünfjahresplan (im Folgenden „14. FJP“) <sup>(26)</sup> für den Zeitraum 2021 bis 2025 wird die strategische Vision der chinesischen Regierung für die Weiterentwicklung und Förderung wichtiger Wirtschaftszweige hervorgehoben. In Teil 3 Artikel VIII werden die strategischen Visionen der chinesischen Regierung für die Transformation und Modernisierung der traditionellen Wirtschaftsbereiche dargelegt. Darüber hinaus ist in Artikel IX die Entwicklungsachse für strategische aufstrebende Wirtschaftszweige aufgeführt, einschließlich der Industrien für neue Werkstoffe, Fahrzeuge mit neuartiger Antriebstechnik und hochwertige Ausrüstung. Dies schließt über die Unterstützung der Kautschuk- und der Petrochemiebranche auch die Reifenindustrie ein. Der Plan zielt ferner auf Schlüsseltechnologien zur Reifenherstellung ab, d. h. Petrochemie, Kautschuk, Stahl und Textilien.
- (59) Der 14. Fünfjahresplan wird zudem durch sektorbezogene Pläne umgesetzt, in denen die Richtung für die Entwicklung strategischer Wirtschaftszweige und Sektoren vorgegeben wird. Die richtungsweisende Stellungnahme zur Förderung einer hochwertigen Entwicklung der petrochemischen und chemischen Industrie im Rahmen des 14. FJP umfasst mit der Kautschukindustrie auch Reifen.
- (60) „Made in China 2025“ ist eine staatlich gesteuerte Industriepolitik, mit dem Ziel, der VR China durch staatliche Subventionen, staatseigene Unternehmen und den Erwerb von geistigem Eigentum in der globalen Hightech-Herstellung eine beherrschende Stellung zu verschaffen und dadurch ausländische Kapazitäten zu ersetzen. Sie umfasst Maßnahmen, die unmittelbar für die Herstellung von Reifen relevant sind und sowohl auf Reifen als auch auf Inputs für deren Herstellung ausgerichtet sind. Im Fahrplan „Made in China 2025“ werden „neue Grundmaterialien“ definiert als Eisen und Stahl, Nichteisen, petrochemische Materialien, Baustoffe, Leichtindustrie, Textilien und andere Grundstoffe in den hochwertigen Werkstoffen (wichtige Inputs für die Reifenherstellung). In der Vorschrift wird auch Bezug genommen auf die Erkundung der Nutzung von Industriefonds, staatseigenen Kapitalerträgen und anderen Kanälen zur Unterstützung der Globalisierung von Kraftfahrzeugen und anderer Ausrüstung und gut positionierter industrieller Kapazitäten sowie zur Durchführung von Auslandsinvestitionen und Fusionen und Übernahmen. <sup>(27)</sup> Daher hat die chinesische Reifenindustrie durch die Einbeziehung von Reifen und wichtigen Inputs für deren Herstellung in die „Schlüsselindustrien“ und „neuen Werkstoffe“, die in der Leitlinie „Made in China 2025“ „gefördert“ werden, Zugang zu umfangreicher staatlicher Finanzierung.
- (61) In der Ausgangsuntersuchung hielt die Kommission zum Beschluss Nr. 40 des Staatsrats <sup>(28)</sup> (im Folgenden „Beschluss Nr. 40“) fest, dass dieses Gesetz eine Anordnung des Staatsrats und somit des höchsten Verwaltungsorgans der VR China ist und für alle anderen öffentlichen Körperschaften und die Wirtschaftsakteure rechtsverbindlich bleibt. In Beschluss Nr. 40 werden mehrere relevante Sektoren als gefördert eingestuft, insbesondere Petrochemie, Feinchemikalien, Biochemikalien, Verkehr und öffentlicher Nahverkehr (Busse). Geförderte Sektoren erhalten mehrere Subventionen. Insbesondere Lkw-, Bus- und Radialreifen (im Folgenden „TBR-Reifen“) werden in der Ausgabe 2019 der Leitlinien wie folgt (unter „Petrochemische und chemische Industrie“) in die Kategorie „gefördert“ eingestuft: „Hochleistungsfähige Radialreifen (einschließlich schlauchloser Radialreifen für Lkw, Hochleistungs-Radialreifen (über 49 Zoll), Reifen mit niedrigem Querschnitt und Flachreifen (Serie ‚weniger als 55‘) und intelligente Fertigungstechnologien und -ausrüstungen, Reifen für die Luftfahrt, Radialreifen für die Landwirtschaft und die Unterstützung von Sondermaterialien und -ausrüstungen, Entwicklung und Anwendung neuer Naturkautschukarten.“ <sup>(29)</sup> Andere Sektoren wie Naturkautschuk, synthetischer Kautschuk, Produktionsanlagen, Recycling, Textil und Stahl, die für die Reifenherstellung unmittelbar von Bedeutung sind, werden ebenfalls „gefördert“. Darüber hinaus umfasst die Ausgabe 2022 des Katalogs der geförderten Wirtschaftszweige für ausländische Investitionen auch mehrere reifenbezogene Wirtschaftszweige wie die Herstellung von Naturkautschuk und synthetischem Kautschuk, Produktionsanlagen und Textilien. <sup>(30)</sup>

<sup>(26)</sup> NPC, 2021, Überblick über den 14. Fünfjahresplan für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung der Volksrepublik China und die langfristige Vision bis 2035, abrufbar unter: [http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content\\_5592681.htm](http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm).

<sup>(27)</sup> Bekanntmachung des Staatsrats über die Veröffentlichung von „Made in China 2025“ (abrufbar unter: [https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432\\_made\\_in\\_china\\_2025\\_EN.pdf](https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf)).

<sup>(28)</sup> Beschluss Nr. 40 (2005) des Staatsrats über die Bekanntmachung und Umsetzung der „Vorläufigen Bestimmungen zur Förderung der Anpassung der Industriestruktur“ (Decision of the State Council on Promulgating and Implementing the Temporary Provisions on Promoting Industrial Structure Adjustment No. 40 (2005)); Leitlinien zur industriellen Umstrukturierung aus dem Jahr 2019 (abrufbar unter: <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>).

<sup>(29)</sup> Leitlinien zur industriellen Umstrukturierung aus dem Jahr 2019, S. 17 (abrufbar unter: <https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf>).

<sup>(30)</sup> Katalog der geförderten Wirtschaftszweige für ausländische Investitionen (Ausgabe 2022, abrufbar unter: [https://www.tjftz.gov.cn/tisip/upload/files/2023/1/Catalogue%20of%20Encouraged%20Industries%20for%20Foreign%20Investment%20\(2022\\_Edition\).pdf](https://www.tjftz.gov.cn/tisip/upload/files/2023/1/Catalogue%20of%20Encouraged%20Industries%20for%20Foreign%20Investment%20(2022_Edition).pdf)).

- (62) In den wichtigsten Industriep länen der chinesischen Regierung ist auch eine Unterst ützung für Wirtschaftszweige vorgesehen, die für die Reifenherstellung von wesentlicher Bedeutung sind, insbesondere:
- a) petrochemische Erzeugnisse (synthetischer Kautschuk und Ruß): Das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie (MIIT) veröffentlichte einen 14. Fünfjahresplan zur Entwicklung der Rohstoffindustrie<sup>(31)</sup> sowie Leitlinien zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der petrochemischen und chemischen Industrie während des 14. Fünfjahresplans.
  - b) Naturkautschuk: Das wichtigste Dokument sind die Leitprinzipien des 14. Fünfjahresplans für die Entwicklung der Kautschukindustrie. Die Leitprinzipien zielen auf die gesamte Lieferkette der Kautschukindustrie ab, enthalten Ziele und sollen die Ressourcen in allen Bereichen lenken.<sup>(32)</sup> Konkret erfolgt die Herstellung und der Verkauf von Naturkautschuk nach den Leitlinien des CRIA, in dem Produktionsziele von 1,5 Mrd. Teilen von Kautschukerzeugnissen festgelegt sind.
  - c) Stahl (Cold und Walzdraht): Die breite Unterstützung der Stahlindustrie durch die chinesische Regierung ist durch eine Vielzahl von Berichten und Untersuchungen der Kommission umfassend festgestellt.<sup>(33)</sup> Die Stahlindustrie ist nach wie vor ein wichtiger Wirtschaftszweig für die chinesische Regierung, wie die Veröffentlichung von Leitlinien zur Förderung der hochwertigen Entwicklung der Eisen- und Stahlindustrie Anfang 2022 zur Umsetzung des 14. Fünfjahresplans und des 14. Fünfjahresplans für die Entwicklung der Rohstoffindustrie zeigt.
  - d) Energie: Die Kommission hat bereits festgestellt, dass große gewerbliche Stromverbraucher in der VR China von niedrigeren Strompreisen profitieren.<sup>(34)</sup>
  - e) Textilien: Im Rahmen des 14. Fünfjahresplans veröffentlichte das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie eine Bekanntmachung über den Start der Tätigkeiten 2022 im Bereich „Optimierung der Versorgung und Förderung der Modernisierung“ im Textil- und Bekleidungssektor, wonach der China National Textile and Apparel Council unter der Aufsicht des Staatsrats für die Planung und Durchführung von Aufgaben<sup>(35)</sup> zuständig ist. Indem die chinesische Regierung den Wirtschaftszweig kontrolliert und gleichzeitig unterstützt, stellt sie sicher, dass die Textilien als Input für die Reifenherstellung unter den Marktpreisen angeboten werden.
- (63) Die chinesische Reifenindustrie wird ferner von der vom CRIA veröffentlichten Leitlinie des 14. Fünfjahresplans für die Entwicklung der Kautschukindustrie geleitet, die auf die gesamte Lieferkette der Kautschukindustrie abzielt und Ziele und direkte Ressourcen enthält.
- (64) Daher gehören sowohl die Reifenherstellung selbst als auch ihre gesamte Lieferkette zu den von der chinesischen Regierung „geförderten“ Wirtschaftszweigen und profitieren infolgedessen von der Unterstützung der chinesischen Regierung, die den Zugang zu Finanzierungen zu Sonderbedingungen und Inputs zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt (Land, Strom, (synthetischer) Kautschuk usw.) umfasst.

<sup>(31)</sup> „Vierzehnter Fünfjahresplan“ für die Entwicklung der Rohstoffindustrie, Ministerium für Industrie und Informationstechnologie Ministerium für Wissenschaft und Technologie Ministerium für natürliche Ressourcen (abrufbar unter: [https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284\\_14th\\_Five\\_Year\\_Plan\\_EN.pdf](https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf)).

<sup>(32)</sup> Der „14. Fünfjahresplan“ der Kautschukindustrie wurde veröffentlicht und so eine neue Ära der Gummiindustrie geschaffen, China Rubber Industry Association, November 2020; Leitlinien für den 14. Fünfjahresplan für die Entwicklung der Kautschukindustrie, November 2020 (abrufbar unter: <https://www.cria.org.cn/c174>).

<sup>(33)</sup> Siehe z. B. die Durchführungsverordnung (EU) 2023/1123 der Kommission vom 7. Juni 2023 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in Volksrepublik China im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 18 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates, Erwägungsgründe 44 ff.

<sup>(34)</sup> Siehe Durchführungsverordnung 2018/1690 Erwägungsgrund 469 und Bekanntmachung über die schnellere Umsetzung eines marktgerechten Stromhandels und zur Verbesserung der Handelsmechanismen, herausgegeben von der NDRC und der nationalen Energiebehörde am 18. Juli 2018.

<sup>(35)</sup> Bekanntmachung des Generalbüros des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie über die Durchführung der Tätigkeiten „Hervorragende Versorgung und Förderung der Modernisierung“ im Jahr 2022, Ministerium für Industrie und Informationstechnologie, Dezember 2022 (abrufbar unter: [https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-10/12/content\\_5717806.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-10/12/content_5717806.htm)).

### 3.4. **Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen**

#### 3.4.1. *Darlehen*

- (65) In der Ausgangsuntersuchung <sup>(36)</sup> stellte die Kommission fest, dass staatseigene Banken öffentliche Körperschaften darstellten, da sie staatliche Autorität ausübten.
- (66) Bei den Banken, die den an der Ausgangsuntersuchung mitarbeitenden Herstellern Kredite gewährten, handelte es sich größtenteils um staatseigene Banken. Aus den in Erwägungsgrund 55 verfügbaren Informationen aus der Ausgangsuntersuchung und den jüngsten Antisubventionsuntersuchungen geht hervor, dass die meisten großen Banken weiterhin staatseigene Banken waren, auch die großen Geschäftsbanken in China wie die Bank of China, die China Construction Bank, die Agricultural Bank of China und die Industrial and Commercial Bank of China. Weiter ergab die Untersuchung, dass diese staatseigenen Geschäftsbanken eine marktbeherrschende Stellung innehatten und in ihrer Eigenschaft als öffentliche Körperschaften an der Gewährung von Darlehen unter dem Marktzinssatz beteiligt waren. Dementsprechend kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung eine Politik der Gewährung von Darlehen zu Sonderbedingungen für die Reifenindustrie verfolgte.
- (67) Die Kommission stellte ferner – unter anderem auf der Grundlage von Artikel 34 des Gesetzes der VR China über Geschäftsbanken (im Folgenden „Bankengesetz“) und der Artikel 17 und 18 des Beschlusses Nr. 40 – im Einklang mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung fest, dass private Geschäftsbanken in China von der chinesischen Regierung betraut und angewiesen wurden, der Reifenindustrie als der Kategorie „gefördert“ angehörend Kredite zu Sonderbedingungen zu gewähren.
- (68) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass den Reifenherstellern eine finanzielle Beihilfe in Form eines direkten Transfers von Geldern der chinesischen Regierung im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung gewährt wurde und dass auch private Banken von der Regierung betraut oder angewiesen wurden, denselben Herstellern finanzielle Beihilfen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung zu leisten.
- (69) Auf der Grundlage der vom Antragsteller im Antrag vorgelegten Informationen und der in Erwägungsgrund 55 verfügbaren Informationen aus den jüngsten Untersuchungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen Bonitätseinstufungen keine zuverlässige Schätzung des Kreditrisikos des zugrunde liegenden Vermögenswerts liefern. Auf dieser Grundlage kam die Kommission in der aktuellen Auslaufüberprüfung zu dem Schluss, dass, selbst wenn einige Stichprobenunternehmen von einer chinesischen Ratingagentur eine gute Bonitätseinstufung erhalten haben, diese Ratings nicht zuverlässig sind.
- (70) Die Untersuchung ergab, dass ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und des Artikels 6 Buchstabe b der Grundverordnung in dem Maße gegeben war, in dem die staatlichen Kredite zu Bedingungen gewährt wurden, die günstiger waren als die Bedingungen, die dem Begünstigten auf dem Markt eingeräumt worden wären. Da festgestellt wurde, dass nicht staatliche Kredite in China keine geeignete Bemessungsgrundlage darstellen (Privatbanken sind von der chinesischen Regierung betraut oder werden von dieser angewiesen), wurde eine Bemessungsgrundlage unter Heranziehung des Standardzinssatzes der People's Bank of China rechnerisch ermittelt. Dieser Zinssatz wurde so berichtet, dass er ein marktübliches Risiko widerspiegelt, indem der entsprechende bei Anleihen von Firmen mit einem Rating von Non-Investment-Grade-Anleihen (BB-Rating) zu erwartende Aufschlag angewendet wurde.
- (71) Den Ergebnissen der Untersuchung zufolge war diese Subventionsregelung spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Reifenindustrie nach dem Beschluss Nr. 40 zu den „geförderten“ Wirtschaftszweigen zählte.
- (72) Des Weiteren ergab die Untersuchung, dass die Regelung spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung war, da in bestimmten Regierungsplänen und -unterlagen die Gewährung finanzieller Unterstützung für die Stahlindustrie auch in besonderen geografischen Gebieten in China gefördert und angewiesen wurde.
- (73) Die in der Ausgangsuntersuchung für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ermittelte Subventionsspanne schwankte zwischen 0,34 % und 48,37 %.

---

<sup>(36)</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 (ABl. L 283 vom 12.11.2018, S. 1).

#### 3.4.1.1. Anhalten der Subventionsregelung

- (74) In dem Antrag <sup>(37)</sup> legte der Antragsteller Beweise dafür vor, dass chinesische Reifenhersteller weiterhin in den Genuss von Darlehen zu Sonderbedingungen und unter marktüblichen Zinssätzen von inländischen Banken in der VR China kamen.
- (75) Der Antragsteller legte Beweise für die erhebliche Präsenz und anhaltende marktbeherrschende Stellung der staatseigenen Banken im chinesischen Bankensektor vor. In dem Antrag wurden die wichtigsten staatseigenen Banken aufgeführt, die den Reifenherstellern in China Darlehen zu Sonderbedingungen gewährt haben.
- (76) Schließlich wies der Antragsteller darauf hin, dass private Banken von der chinesischen Regierung im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung mit der Gewährung zinsverbilligter Kredite betraut und dazu angewiesen würden.
- (77) Mangels Bereitschaft zur Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung und da von den interessierten Parteien während der Untersuchung keine Argumente vorgebracht wurden, die die vom Antragsteller vorgelegten Beweise für die derzeitige Lage des chinesischen Bankensystems infrage stellen würden, ist die Kommission der Auffassung, dass ihre Feststellungen aus der Ausgangsuntersuchung weiterhin Gültigkeit haben.
- (78) Darüber hinaus wurden die für die Feststellung des Vorliegens und Anhaltens dieser Subventionsregelung entscheidenden Aspekte, namentlich das Handeln der staatseigenen Banken als öffentliche Körperschaften, ihre beherrschende Stellung im Bankensektor sowie die Betrauung und Anweisung der Privatbanken, durch die Erkenntnisse aus den jüngsten Untersuchungen zu organisch beschichteten Stahlerzeugnissen, Glasfasern, Aluminiumfolien und batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen <sup>(38)</sup> bestätigt.

#### 3.4.1.2. Vorteil

- (79) Die Kommission berechnete anschließend die Höhe der anfechtbaren Subvention. Dazu bewertete sie den Vorteil, der den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsen war. Nach Artikel 6 Buchstabe b der Grundverordnung ist der den Empfängern erwachsende Vorteil die Differenz zwischen dem Zinsbetrag, den das Unternehmen für den staatlichen Kredit bezahlt, und dem Betrag, den das Unternehmen für einen vergleichbaren Kredit zu Marktbedingungen zu zahlen hätte.
- (80) Wie auch in der Ausgangsuntersuchung berechnete die Kommission den Vorteil, der den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller jeweils durch die Vergabe von Darlehen zu Sonderbedingungen erwachsen ist, und rechnete den ermittelten Vorteil der betroffenen Ware zu.

#### 3.4.1.3. Hankook Group

- (81) Die finanzielle Situation der beiden ausführenden Hersteller der Hankook Group (im Folgenden „Hankook“) unterscheidet sich erheblich. Das erste Unternehmen, Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd (im Folgenden „JHKT“), ist ein etabliertes Unternehmen mit konstanten Gewinnen im Zeitraum 2020-2023. Das zweite Unternehmen Chongqing Hankook Tire Co. Ltd (im Folgenden „CHKT“) verzeichnete seit seiner Gründung im Jahr 2010 hohe Verluste, erzielte jedoch in den Jahren 2020 und 2023 Nettogewinne. Diese Einschätzung wurde während des Kontrollbesuchs bestätigt. Der Verschuldungsgrad ist im ersten Fall recht niedrig und im zweiten Fall sehr hoch.
- (82) Die Kommission stellte fest, dass JHKT von chinesischen staatseigenen Finanzinstituten das Rating AAA- erhalten hat, während CHKT von denselben staatseigenen Finanzinstituten Ratings von A bis AA erteilt wurden. Angesichts der in Abschnitt 3.4.1.1 erläuterten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings kam die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Rating nicht zuverlässig ist.
- (83) Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung sicherte einer der Hersteller Mittel aus kurzfristigen Krediten, indem er seine Ausfuhrforderungen an chinesische Banken verkaufte. CHKT nahm keine Kredite auf und nutzte zur Finanzierung seiner Geschäftstätigkeit nur die konzerninterne Liquiditätsbündelung (Cash-Pooling).

<sup>(37)</sup> Siehe die Erwägungsgründe 74 bis 136 des Antrags und die entsprechenden Anhänge.

<sup>(38)</sup> Siehe Erwägungsgrund 55 Buchstabe c.

- (84) Die Kommission war der Ansicht, dass die allgemeine Finanzlage der Gruppe einem BB-Rating entspricht; dies ist das höchste Rating, das nicht mehr als „Investment-Grade“ betrachtet wird. „Investment-Grade“ bedeutet, dass die Rating-Agentur bei Anleihen des betreffenden Unternehmens die Wahrscheinlichkeit, dass das Unternehmen seinen Zahlungsverpflichtungen nachkommt, als so hoch bewertet, dass Banken in dieses Unternehmen investieren dürfen.
- (85) Um den marktüblichen Zinssatz zu ermitteln, wurde anschließend der erwartbare Aufschlag für Anleihen von Unternehmen mit diesem Rating (BB) auf den Standardzinssatz der PBOC angewendet.
- (86) Dieser Aufschlag wurde durch Berechnung des relativen Spreads zwischen den Indizes für Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und für solche mit BB-Rating auf der Grundlage von Bloomberg-Daten nach Wirtschaftszweigen ermittelt. Der so berechnete relative Spread wurde zu den Referenzzinssätzen hinzugerechnet, die die PBOC am Tag der Gewährung des Kredits für die Laufzeit des in Rede stehenden Kredits gewährt<sup>(39)</sup> hatte. Die entsprechende Berechnung wurde einzeln für jedes dem Unternehmen gewährte Darlehen vorgenommen.
- (87) In der Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung brachte Hankook vor, dass JHKT nicht herabgestuft werden sollte, da dies ungerechtfertigt sei. Das Unternehmen argumentierte, dass die finanzielle Lage der gesamten Gruppe keine Auswirkungen auf die Bewertung des Unternehmensratings haben dürfe. Die Kommission führte die Bewertung der finanziellen Lage der Unternehmen auf der Grundlage der im Rahmen der Untersuchung erhobenen Daten durch. Aufgrund der engen Verbindungen und Beziehungen zwischen den Unternehmen der Unternehmensgruppe berücksichtigte die Kommission die finanzielle Lage der gesamten Gruppe. Die Unternehmen führen nicht nur direkte Geschäftsvorgänge untereinander durch, sondern sind auch an Finanzierungsprogrammen wie der Liquiditätsbündelung (Cash-Pooling) und der Diskontierung von Wechseln beteiligt. Daher waren die Vorbringen nicht berücksichtigt worden, und die Bewertung der Kreditsätze der Unternehmen bleibt unverändert.

#### 3.4.1.4. GITI Group

- (88) Die finanzielle Lage der ausführenden Hersteller Giti Radial Anhui und Giti Fujian der GITI Group (im Folgenden „Giti“) ist sehr unterschiedlich. Einer von ihnen war im Bezugszeitraum rentabel. Ein weiterer war im betreffenden Zeitraum, außer im Jahr 2022, ebenfalls rentabel. Darüber hinaus liegen andere Finanzindikatoren, zum Beispiel die Fremdkapitalquote, über 50 %. Ein anderer Hersteller verzeichnete jedoch während des gesamten Bezugszeitraums Verluste, und seine Verbindlichkeiten übersteigen die Vermögenswerte. Dennoch hatte er keine Darlehen von Finanzinstituten und wurde von der Muttergesellschaft finanziert.
- (89) Die Kommission hielt es daher für angemessen, in Bezug auf die GITI Group den BB-Referenzwert nach den vorstehenden Erwägungsgründen 65 bis 80 auf der Ebene der Konzerntätigkeiten zu verwenden, um den Gesamtvorteil in Bezug auf die Reifen zu berechnen, der sich aus dem Fehlen einer angemessenen Risikobewertung ergab.
- (90) Aufgrund der fehlenden Mitarbeit der Banken und da die finanzielle Lage des Unternehmens sich im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nicht wesentlich veränderte, kam die Kommission zu dem Schluss, dass dieser Referenzwert weiterhin angemessen ist.

#### 3.4.1.5. Spezifität

- (91) Die in Rede stehende Subventionsregelung war nach wie vor spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a und des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung, da sich die in Abschnitt 3.4.1 beschriebene Rechtslage gegenüber der Bewertung durch die Kommission während der Ausgangsuntersuchung und in Anbetracht des neuen 14. Fünfjahresplans für den petrochemischen und chemischen Sektor, in dem Reifen als Teil der Kautschukindustrie als geförderter Wirtschaftszweig bestätigt wurden, nicht geändert hatte.

<sup>(39)</sup> Bei festverzinslichen Darlehen. Bei Darlehen mit variablem Zinssatz wurde der Referenzzinssatz der PBOC im UZ zugrunde gelegt.

3.4.1.6. Schlussfolgerung

- (92) Dementsprechend gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass ausreichende Beweise dafür vorliegen, dass die Vergabe von Darlehen als anfechtbare Subvention im Untersuchungszeitraum der Überprüfung anhielt.
- (93) Der festgesetzte Subventionsbetrag für die Darlehen während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen beträgt:

**Darlehen**

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Gesamtbetrag der Subvention |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Giti Group                     | 0,42 %                      |
| Hankook Group                  | 0,02 %                      |

3.4.2. Kreditlinien

3.4.2.1. Allgemeine Bemerkungen

- (94) Kreditlinien bestimmen eine Obergrenze für die Aufnahme von Darlehen, die das betreffende Unternehmen jederzeit nutzen kann, um seine laufenden Geschäfte zu finanzieren und die Finanzierung des Betriebskapitals damit so flexibel zu gestalten, dass bei Bedarf liquide Mittel sofort verfügbar sind. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass grundsätzlich alle kurzfristigen Finanzierungen der in die Stichprobe aufgenommenen Unternehmen, wie kurzfristige Darlehen, Bankakzepte usw., von einem Kreditlinieninstrument abgedeckt sein sollten.

3.4.2.2. Überprüfungsergebnisse

- (95) Ähnlich wie die Ausgangsuntersuchung ergab die Überprüfung, dass chinesische Finanzinstitute auch im Zusammenhang mit der Gewährung von Einzeldarlehen an jedes der Stichprobenunternehmen Kreditlinien zur Verfügung stellten. Diese bestanden aus Rahmenvereinbarungen, nach denen die Bank den Stichprobenunternehmen gestattet, bis zu einem bestimmten Höchstbetrag Mittel in Form verschiedener Schuldtitel (Darlehen, Dokumentwechsel, Handelsfinanzierungen, Bankakzepte usw.) zu entnehmen. Unter normalen Marktbedingungen würden solche Kreditlinien einer sogenannten Verwaltungs- oder Bereitstellungsgebühr zum Ausgleich der Kosten und Risiken der Bank unterliegen. Ebenso würde vorzeitig eine Verlängerungsgebühr für die Verlängerung der Gültigkeit der Kreditlinie erhoben werden. Die Kommission stellte jedoch fest, dass alle Stichprobenunternehmen Kreditlinien in Anspruch nahmen, die kostenlos zur Verfügung gestellt wurden.
- (96) Gemäß Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung ist der den Empfängern erwachsende Vorteil die Differenz zwischen dem Betrag, den das Unternehmen für die Bereitstellung von Kreditlinien durch chinesische Finanzinstitute bezahlt, und dem Betrag, den das Unternehmen für eine vergleichbare gewerbliche Kreditlinie zu Marktbedingungen zu zahlen hätte.
- (97) Zur Ermittlung der Höhe der Subvention (abzüglich etwaiger tatsächlich entrichteter Gebühren) wurde die Höhe der als Bemessungsgrundlage herangezogenen Gebühren anteilig auf die Höhe der einzelnen infrage stehenden Kreditlinien angewandt. Soweit die Laufzeit der Kreditlinie mehr als ein Jahr betrug, wurde der gesamte Subventionsbetrag der Laufzeit der Kreditlinie zugewiesen und dem Untersuchungszeitraum ein angemessener Betrag zugerechnet.

3.4.2.3. Spezifität

- (98) Wie in Erwägungsgrund 67 erwähnt, müssen nach dem Beschluss Nr. 40 Finanzinstitute geförderte Wirtschaftszweige durch Kredite unterstützen.
- (99) Die Kommission stellte fest, dass Kreditlinien eine Form der finanziellen Unterstützung geförderter Wirtschaftszweige (u. a. der Reifenindustrie) zu Vorzugsbedingungen durch Finanzinstitute darstellen. Wie in Abschnitt 3.3 erläutert, gehört die Reifenindustrie zu den geförderten Wirtschaftszweigen und kann daher mit allen verfügbaren Maßnahmen mit finanzieller Unterstützung gefördert werden.

## 3.4.2.4. Berechnung der Höhe der Subvention

- (100) Im Einklang mit Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung sah die Kommission als den Vorteil, der den Empfängern erwuchs, die Differenz zwischen dem Betrag an, den sie als Gebühr für die Eröffnung oder die Erneuerung von Kreditlinien durch chinesische Finanzinstitute zahlten, und dem Betrag, den sie für eine vergleichbare gewerbliche Kreditlinie zu einem unverzerrten marktüblichen Zinssatz zu zahlen hätten.
- (101) Auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Daten <sup>(40)</sup> und in vorherigen Untersuchungen verwendeter Referenzwerte (in Erwägungsgrund 55 aufgeführt) wurde ein Wert von 1,5 % als angemessener Referenzwert für die Höhe der Verwaltungsgebühr bzw. 1,25 % für die Höhe der Verlängerungsgebühr ermittelt.
- (102) Grundsätzlich sind die Verwaltungs- und die Verlängerungsgebühr zum Zeitpunkt der Eröffnung einer neuen Kreditlinie bzw. der Verlängerung einer bestehenden Kreditlinie als Pauschalbetrag zahlbar. Für die Berechnung berücksichtigte die Kommission jedoch Kreditlinien, die zwar vor dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung eröffnet oder verlängert worden waren, aber den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen im Untersuchungszeitraum zur Verfügung standen, sowie Kreditlinien, die während des Untersuchungszeitraums eröffnet wurden. Die Kommission berechnete den Vorteil sodann auf der Grundlage des Zeitraums innerhalb des Untersuchungszeitraums der Überprüfung, in dem die Kreditlinie zur Verfügung stand.
- (103) Nach der Unterrichtung brachte Giti vor, der angewandte Vergleichswert sei nicht geeignet und die Kommission habe sich zu Unrecht auf Kreditlinien in GBP gestützt, die von einer kleinen Bank ausgegeben worden seien, um zu dem Schluss zu gelangen, dass die Nichterhebung von Gebühren für die Eröffnung von Kreditlinien durch Banken in China eine Subvention darstelle. Giti brachte ferner vor, dass es sich bei einigen der Kreditlinien tatsächlich um eine Verlängerung der vorherigen Kreditlinien handele, die Kommission habe ihnen gegenüber jedoch den Vergleichswert für die Eröffnungsgebühr zugrunde gelegt.
- (104) Die Kommission war nicht der Auffassung, dass der verwendete Vergleichswert ungerechtfertigt höher war. De facto ähnelte er sehr stark denen, die in früheren Untersuchungen verwendet wurden, und beruhte auf öffentlich zugänglichen Informationen. Der Umstand, dass die Hersteller ihre Geschäfte nicht in GBP abwickeln, wurde nicht als relevant für die Angemessenheit des gewählten Vergleichswerts angesehen, da (unabhängig von der Währung) die für die Kreditaufnahme angebotenen Marktbedingungen ausschlaggebend sind. Darüber hinaus meldete Giti in der Antwort auf den Fragebogen keine Kreditlinien, und erst während des Kontrollbesuchs stellte die Kommission fest, dass das Unternehmen im UZÜ über aktive Kreditlinien verfügte. Der Ausführer legte jedoch keine Beweise, zum Beispiel eine schriftliche Vereinbarung, vor, aus denen hervorgeht, dass es sich bei diesen Kreditlinien um eine Verlängerung der vorherigen Kreditlinien handelt. Daher wandte die Kommission in diesen Fällen den Vergleichswert für die Eröffnungsgebühr an.
- (105) Hankook brachte ferner vor, dass die Kommission zunächst auf die verfügbaren Daten im Land der Bereitstellung zurückgreifen sollte. Das Unternehmen wendet ein, dass die Zweigniederlassung der Korean Bank in China Kreditlinien für die Gebühr bereitstelle, weshalb diese Gebühr für die Berechnung des Vorteils für alle Kreditlinien des Ausführers gelten sollte. Die Kommission wandte die Gebühren aus den Drittländern an, da sie keine Kreditlinien für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen finden konnte, die den normalerweise am Markt zu zahlenden Gebühren entsprechen würden. Selbst wenn also eine chinesische Bank mit ausländischem Kapital, wie vom Ausführer vorgebracht, Kreditlinien mit der Gebühr zur Verfügung stellt, ist diese Gebühr nicht zahlbar oder stark verzerrt. Angesichts der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit an der laufenden Untersuchung seitens der chinesischen Banken ist die Kommission nicht in der Lage, diese Informationen in der laufenden Untersuchung zu überprüfen. Darüber hinaus legte der Ausführer mit Ausnahme des Ausdrucks einer unbekannt (teilweise übersetzten) Website in koreanischer Sprache keine weiteren Beweise dafür vor, dass diese Gebühr tatsächlich in China in Rechnung gestellt wird. Daher wurde auch dieses Vorbringen nicht berücksichtigt.
- (106) Der festgesetzte Subventionsbetrag für die Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen beläuft sich auf:

<sup>(40)</sup> Business and Commercial Overdrafts | Metro Bank (metrobankonline.co.uk).



**Kreditlinien**

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Gesamtbetrag der Subvention |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Giti Group                     | 2,72 %                      |
| Hankook Group                  | 0,06 %                      |

3.4.3. Bankakzepte

3.4.3.1. Allgemeine Bemerkungen

- (107) Bankakzepte sind ein Finanzprodukt, das darauf abzielt, durch die Erweiterung von Kreditfazilitäten einen aktiveren inländischen Geldmarkt zu gestalten. Es handelt sich um eine Form der kurzfristigen Finanzierung, die dazu beitragen kann, die dem Aussteller entstehenden „Finanzierungskosten zu senken und die Kapitaleffizienz zu verbessern“<sup>(41)</sup>. Zudem heißt es auf der Website der PBOC: „Das Bankakzept kann den Abschluss und die Erfüllung des Vertrags zwischen dem Käufer und dem Verkäufer garantieren und durch den Kredit der Bank of China die Kapitalrendite fördern“<sup>(42)</sup>. Zudem wirbt die DBS Bank auf ihrer Website für Bankakzepte als Mittel zur „Verbesserung des Betriebskapitals durch das Aufschieben von Zahlungen“<sup>(43)</sup>.
- (108) Die Kommission stellte bereits in den vorangegangenen Untersuchungen fest, dass Bankakzepte weithin als Zahlungsmittel im Geschäftsverkehr als Ersatz für Zahlungsanweisungen verwendet werden, um die Liquidität zu erhöhen und das Betriebskapital der Aussteller zu entlasten.<sup>(44)</sup> Unter Liquiditätsaspekten ist festzustellen, dass das Instrument dem Aussteller den Fälligkeitstermin der Zahlung faktisch um sechs Monate bzw. ein Jahr nach hinten verschiebt, weil die tatsächliche Barzahlung für einen Geschäftsvorgang erst bei Fälligkeit des Bankakzepts anfällt und nicht bereits zu dem Zeitpunkt, zu dem der Aussteller seinen Lieferanten eigentlich hätte bezahlen müssen. Ohne ein solches Finanzinstrument müsste der Aussteller entweder auf sein eigenes Betriebskapital zurückgreifen und den damit verbundenen Kostennachteil tragen, oder er würde bei einer Bank ein kurzfristiges Betriebsmittel-darlehen aufnehmen, um seine Lieferanten zu bezahlen, was ebenfalls mit Kosten verbunden wäre. Bei der Bezahlung mit Bankakzepten nutzt der Aussteller die bezogenen Waren oder Dienstleistungen für einen Zeitraum von drei Monaten bis zu einem Jahr ohne den Einsatz von liquiden Mitteln und ohne Kosten.
- (109) Unter normalen Marktbedingungen wären Bankakzepte als Finanzinstrument für den Aussteller mit Finanzierungskosten verbunden. Die Überprüfung ergab jedoch, dass die GITI Group im Untersuchungszeitraum der Überprüfung Bankakzepte verwendete und im Allgemeinen nur eine Provision von 0,05 % des Nennwerts eines Akzepts für die Akzeptierung seitens der Bank zahlte. Dennoch entstanden ihr keine Kosten für die Finanzierung über Bankakzepte, mit denen die Barzahlung für die Lieferung von Waren und die Erbringung von Dienstleistungen aufgeschoben wurde. Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die untersuchten Unternehmen der GITI Group von einer Finanzierung durch Bankakzepte profitierten, durch die ihnen keinerlei Kosten entstanden. Für Hankook wurden keine Beweise für einen solchen Vorteil gefunden.
- (110) Aus den erläuterten Gründen gelangte die Kommission zu dem Ergebnis, dass das in der VR China eingeführte Bankakzeptensystem ausführenden Herstellern eine kostenlose Finanzierung ihrer laufenden Geschäftstätigkeit ermöglichte, wodurch, wie in den Erwägungsgründen 115 bis 120 dargelegt, ein anfechtbarer Vorteil nach Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und Artikel 3 Absatz 2 der Grundverordnung gewährt wurde.

<sup>(41)</sup> Siehe die Website der People's Bank of China: [https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112\\_1324239.html](https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html) (zuletzt abgerufen am 30. August 2024).

<sup>(42)</sup> Ebenda.

<sup>(43)</sup> Siehe die Website der DBS Bank: <https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance> (zuletzt abgerufen am 30. August 2024).

<sup>(44)</sup> Siehe GFF-Fall (Fußnote 19, Erwägungsgründe 359 bis 370) für eine genauere Beschreibung der Art und Weise, wie Bankakzepte im Allgemeinen verwendet werden.

- (111) In einer früheren Untersuchung stellte die Kommission fest <sup>(45)</sup>, dass Bankakzepte praktisch denselben Zweck und dieselbe Wirkung haben wie kurzfristige Betriebsmitteldarlehen, da sie von Unternehmen anstatt kurzfristiger Betriebsmitteldarlehen verwendet werden, um ihre laufenden Geschäfte zu finanzieren, und entsprechend sollten sie auch die Kosten tragen, die einer kurzfristigen Finanzierung mit Betriebsmitteldarlehen entsprechen.

#### 3.4.3.2. Spezifität

- (112) Hinsichtlich der Spezifität ist festzustellen, dass die Finanzinstitute, wie in Erwägungsgrund 71 erwähnt, nach dem Beschluss Nr. 40 geförderte Wirtschaftszweige durch die Gewährung von Darlehen zu unterstützen haben.
- (113) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Bankakzepte eine weitere Form der finanziellen Unterstützung geförderter Wirtschaftszweige wie der Reifenindustrie zu Vorzugsbedingungen darstellen. Wie in Abschnitt 3.3 erläutert, gehört die Reifenindustrie zu den geförderten Wirtschaftszweigen und kann daher mit allen verfügbaren Maßnahmen zur finanziellen Unterstützung gefördert werden. Bankakzepte sind als eine Form der Finanzierung Teil des Vorzugsfinanzierungssystems von Finanzinstituten gegenüber geförderten Wirtschaftszweigen wie der Reifenindustrie.
- (114) Es wurden keine Beweise dafür vorgelegt, dass andere Unternehmen in der VR China (außerhalb der geförderten Wirtschaftszweige) Bankakzepte zu denselben Vorzugsbedingungen nutzen könnten.

#### 3.4.3.3. Berechnung der Höhe der Subvention

- (115) Für die Berechnung der Höhe der anfechtbaren Subvention bewertete die Kommission den Vorteil, den die Empfänger im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erlangten.
- (116) Die Kommission stellte fest, dass die GITI Group Bankakzepte zur Deckung ihres Bedarfs an kurzfristigen Finanzierungen verwendet hat, ohne eine Vergütung zu zahlen.
- (117) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass Aussteller von Bankakzepten eine Vergütung für den Finanzierungszeitraum zahlen müssten. Die Kommission ging davon aus, dass der Finanzierungszeitraum am Ausstellungsdatum des Bankakzepts begann und am Fälligkeitstermin des Bankakzepts endete. Im Hinblick auf Bankakzepte, die vor dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung ausgestellt wurden, und solche, die nach dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung fällig werden, berechnete die Kommission den Vorteil nur für den Finanzierungszeitraum, der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung lag.
- (118) In Anbetracht dessen, dass Bankakzepte eine Form kurzfristiger Finanzierungen sind und sie eigentlich demselben Zweck wie kurzfristige Betriebsmitteldarlehen dienen, kam die Kommission im Einklang mit Artikel 6 Buchstabe b der Grundverordnung zu dem Schluss, dass der den Begünstigten erwachsende Vorteil der Differenz zwischen dem Betrag, den die Unternehmen tatsächlich als Vergütung für die Finanzierung durch Bankakzepte gezahlt hatten, und dem Betrag, den sie bei Anwendung eines bei einer kurzfristigen Finanzierung geltenden Zinssatzes hätten zahlen müssen, entspricht.
- (119) Die Kommission ermittelte den Vorteil, der sich daraus ergab, dass keine Kosten für eine kurzfristige Finanzierung getragen werden mussten. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass Bankakzepte, wie in vorherigen Untersuchungen festgestellt <sup>(46)</sup>, Kosten mit sich bringen sollten, die einer kurzfristigen Finanzierung mit Betriebsmitteldarlehen entsprechen. Aus diesem Grund wandte die Kommission dieselbe Methode an wie bei kurzfristigen Finanzierungen mit auf CNY lautenden Darlehen.
- (120) Der festgesetzte Subventionsbetrag für die Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen beläuft sich auf:

#### Bankakzepte

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Gesamtbetrag der Subvention |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Giti Group                     | 2,09 %                      |

<sup>(45)</sup> Siehe die in Fußnote 6 zitierte GFF-Verordnung, Erwägungsgrund 385.

<sup>(46)</sup> Siehe Erwägungsgrund 55 Buchstabe c.

3.4.4. *Schlussfolgerung zur Kreditvergabe zu Sonderbedingungen*

- (121) Die Untersuchung ergab, dass alle in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller durch die Vergabe von Darlehen zu Sonderbedingungen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung begünstigt wurden. Angesichts des Vorliegens einer finanziellen Beihilfe, eines Vorteils für die ausführenden Hersteller und der Spezifität sollten diese Darlehen, Kreditlinien und Bankakzepte als anfechtbare Subvention betrachtet werden.
- (122) Der festgesetzte Subventionsbetrag für die Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen beläuft sich auf:

**Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen**

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Gesamtbetrag der Subvention |
|--------------------------------|-----------------------------|
| Giti Group                     | 3,48 %                      |
| Hankook Group                  | 0,08 %                      |

3.5. **Ausfuhrkreditversicherung**

- (123) In seinem Antrag warf der Antragsteller Sinosure vor, den Herstellern der betroffenen Ware Ausfuhrkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen anzubieten.

3.5.1. *Rechtsgrundlage*

- (124) Die Rechtsgrundlage für die von Sinosure gewährten Subventionen sind die folgenden Dokumente:
- die vom Handelsministerium der VR China und Sinosure gemeinsam herausgegebene Bekanntmachung über die Umsetzung der Strategie zur Förderung des Handels durch Wissenschaft und Technologie mithilfe von Ausfuhrkreditversicherungen (Notice on the Implementation of the Strategy of Promoting Trade through Science and Technology by Utilising Export Credit Insurance) (Shang Ji Fa [2004] Nr. 368),
  - das Ausfuhrverzeichnis chinesischer Produkte im Bereich der Hochtechnologie und neuartiger Technologien (Export Directory of Chinese High and New Technology Products) von 2006, der sogenannte 840-Plan, der in der Bekanntmachung des Staatsrats (Notice by the State Council) vom 27. Mai 2009 enthalten ist,
  - der sogenannte 421-Plan, der in der gemeinsam vom Handels- und vom Finanzministerium herausgegebenen Bekanntmachung vom 22. Juni 2009 über die Umsetzung von Sonderarrangements für die Finanzierung von Ausfuhrversicherungen für große Vollanlagen (Notice on the issues to implement special arrangements for financing of insurance on the export of large complete sets of equipment) enthalten ist, und
- (125) die Bekanntmachung des Staatsrats zur beschleunigten Weiterentwicklung aufstrebender Branchen von strategischer Bedeutung (Notice on Cultivation and Development of the State Council on Accelerating Emerging Industries of Strategic Decision) (Guo Fa [2010] Nr. 32 vom 18. Oktober 2010) sowie die zugehörigen Durchführungsleitlinien (Guo Fa [2011] Nr. 310 vom 21. Oktober 2011).<sup>(47)</sup>

3.5.2. *Feststellungen der Auslaufüberprüfung*

- (126) In den jüngsten Antisubventionsuntersuchungen<sup>(48)</sup> stellte die Kommission fest, dass Sinosure eine öffentliche Körperschaft im Sinne des Artikels 2 Buchstabe b der Grundverordnung ist. Die Schlussfolgerung, dass Sinosure die Befugnisse zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben übertragen wurden, beruht wie im oben beschriebenen Fall der Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen insbesondere auf den verfügbaren Informationen zu Staatseigentum, förmlichen Indizien der hoheitlichen Kontrolle sowie Beweisen dafür, dass die chinesische Regierung weiterhin eine bedeutsame Kontrolle über das Verhalten von Sinosure ausübt.
- (127) Wie in anderen jüngeren Untersuchungen<sup>(49)</sup> bestätigt wurde, befindet sich Sinosure zur Gänze im Eigentum und unter finanzieller Kontrolle des Staates. Sinosure ist eine staatseigene Einzelirma, deren Gesellschaftsanteile zu 100 % im Eigentum des Staatsrates stehen. Nach der Satzung (Articles of Association, im Folgenden „AoA“) ist für die Geschäftstätigkeit des Unternehmens das Finanzministerium zuständig. Sinosure ist verpflichtet, dem Finanzministerium seine Finanz- und Buchungsberichte sowie Berichte über die Verwendung staatlicher Haushaltsmittel zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen.

<sup>(47)</sup> Siehe Erwägungsgrund 148 der Durchführungsverordnung (EU) 2023/1647 der Kommission.

<sup>(48)</sup> Siehe Erwägungsgrund 54 Buchstabe b.

<sup>(49)</sup> Siehe Erwägungsgrund 54 Buchstabe c.

- (128) Was die hoheitliche Kontrolle anbelangt, so verfügt Sinosure als staatseigene Einzelfirma nicht über einen Vorstand (Board of Directors). Sämtliche Mitglieder des Aufsichtsrats (Board of Supervisors) werden vom Staatsrat ernannt und üben ihr Amt nach Maßgabe eines provisorischen Vorschriftenkatalogs für Aufsichtsräte großer staatseigener Finanzinstitute aus (Interim Regulation on the Board of Supervisors of Important State-owned Financial Institutions). Auch die Geschäftsführung von Sinosure wird von der Regierung ernannt.
- (129) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass Sinosure formale Indizien für eine staatliche Kontrolle in Bezug auf die Reifenindustrie aufweist. Die Kommission stellte fest, dass von Sinosure nach der Bekanntmachung über die Umsetzung der Strategie zur Förderung des Handels durch Wissenschaft und Technologie mithilfe von Exportkreditversicherungen eine Steigerung der Unterstützung für Schlüsselindustrien und Hochtechnologieprodukte erwartet wurde. Diese Produkte werden im chinesischen Exportverzeichnis für Hightech-Produkte aus dem Jahr 2006 ausdrücklich genannt; er enthält „neue pneumatische Radialreifen für Personen- oder Güterfahrzeuge (bezogen auf Gummireifen für Kraftfahrzeuge, Querschnittsbreite  $\geq$  24 Zoll)“<sup>(50)</sup>.
- (130) In dem Antrag brachte der Antragsteller vor, dass das Exportverzeichnis für Hightech-Produkte bis heute gelte und nichts auf vorhersehbare Änderungen hindeute.
- (131) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen und angesichts der fehlenden Bereitschaft zur Mitarbeit der chinesischen Regierung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass Sinosure eine öffentliche Körperschaft ist, der die Befugnisse zur Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben übertragen wurden. Wie in Erwägungsgrund 55 erläutert, wurde in früheren Antisubventionsuntersuchungen zu geförderten Wirtschaftszweigen in der VR China gleiche Schlussfolgerungen gezogen.
- (132) Da es sich bei Sinosure um eine öffentliche Körperschaft handelt, die Hoheitsgewalt besitzt und die Vorschriften und Pläne der Regierung ausführt, stellt die Gewährung von Ausfuhrkreditversicherungen an Reifenhersteller eine finanzielle Beihilfe in Form eines möglichen direkten Transfers von Geldern der Regierung im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung dar.

#### 3.5.3. Vorteil

- (133) Auf der Grundlage der im Antrag bereitgestellten Informationen sowie der Feststellungen von jüngeren Untersuchungen stellte die Kommission fest, dass ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und des Artikels 6 Buchstabe c der Grundverordnung in dem Maße gegeben ist, in dem Sinosure im Rahmen eines politischen Mandats Ausfuhrkredite zu günstigeren Konditionen versichert als zu solchen, die der Begünstigte normalerweise auf dem Markt erhalten würde, oder ein Risiko versichert wird, für das ansonsten keine Versicherung auf dem Markt verfügbar wäre. Spezifität
- (134) Die Subventionen sind im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung von der Ausführleistung abhängig und daher spezifisch.

#### 3.5.4. Berechnung der Höhe der Subvention

- (135) Es wurde festgestellt, dass eines der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen, nämlich die Hankook Group, von der Regelung profitierte. Die Kommission hat den Vorteil für diesen Hersteller berechnet. Die Kommission fand keine Beweise dafür, dass die GITI Group einen Vorteil aus dieser Subventionsregelung erhalten hat.
- (136) Da Sinosure rund 90 % des Inlandsmarktes für Exportversicherungen in der VR China darstellt, konnte die Kommission keine marktorientierte inländische Versicherungsprämie ermitteln. Im Einklang mit früheren Antisubventionsuntersuchungen verwendete die Kommission daher den am besten geeigneten externen Referenzwert, für den Informationen leicht verfügbar waren, und zwar die von der Export-Import Bank (im Folgenden „Ex-Im Bank“) der Vereinigten Staaten von Amerika gegenüber Nicht-Finanzinstituten für Exporte in OECD-Länder angewandten Prämiensätze.
- (137) Die Erstattungen der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung gewährten Exportversicherungsprämien wurden als Zuschuss behandelt. Da es keine Beweise für zusätzliche Kosten für die Unternehmen gab, für die eine Berichtigung erforderlich wäre, wurde der Vorteil als voller Betrag der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erhaltenen Erstattung berechnet.

<sup>(50)</sup> Bekanntmachung des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie, des Finanzministeriums, der staatlichen Steuerverwaltung und der allgemeinen Zollverwaltung zur Ausgabe 2006 des Exportverzeichnisses für Hightech-Produkte (abrufbar unter: <http://policy.mofcom.gov.cn/claw/clawContent.shtml?id=4139>).

- (138) Nach der endgültigen Unterrichtung merkte die Hankook Group an, dass bei der Berechnung der Gesamtvorteil aller Ausfuhren nicht nur den Ausfuhren der betroffenen Ware in die Union zugerechnet werden sollte. Die Kommission berichtigte den Fehler, ohne dass dies zu einer wesentlichen Änderung der Höhe der festgestellten Subventionierung führte, und rechnete den Vorteil dem Gesamtumsatz aller Ausfuhren zu.
- (139) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Regelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

**Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Ausfuhrkreditversicherung**

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Subventionsspanne |
|--------------------------------|-------------------|
| Hankook Group                  | 0,02 %            |

**3.6. Bereitstellung von Inputs zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt**

- (140) Keiner der Hersteller von Naturkautschuk, synthetischem Kautschuk, Ruß und Nylonschnur, die den Stichprobenunternehmen Inputs geliefert hatten, antwortete auf die spezifischen Fragebögen, um deren Weiterleitung an die Unternehmen die Kommission die chinesische Regierung gebeten hatte.
- (141) Da die Kommission keine Informationen über die Unternehmensführung der staatlichen Hersteller, die den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen Inputs lieferten, und keine unternehmensspezifischen Informationen über die Preisfestsetzung der Inputs, die den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen von den Lieferanten der Inputs zur Verfügung gestellt wurden, erhalten hat, musste sich die Kommission nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung für ihre Feststellungen zur Bereitstellung von Naturkautschuk, synthetischem Kautschuk, Ruß und Nylonschnur zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt auf die verfügbaren Informationen stützen.

**3.6.1. Bereitstellung von Strom zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt**

- (142) Alle in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen kauften den Strom auf der Grundlage eines Vertrags mit den Energieversorgern. Die Preise der Energieversorgung aus dem Netz entsprachen den offiziellen Preisen auf Provinzebene für Großkunden aus der Industrie. Wie in früheren Untersuchungen festgestellt wurde<sup>(31)</sup>, ist der Markt für den Einkauf von Strom trotz der Reform zur Liberalisierung des Energiemarktpreises nach wie vor stark reguliert.
- (143) Im Verlauf der Überprüfung stellte die Kommission fest, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen eine Reduzierung oder Erstattung eines Teils ihrer Stromkosten erhielten.

**3.6.1.1. Rechtsgrundlage**

- (144) Es gelten folgende Rechtsgrundlagen:

- Rundschreiben der nationalen Entwicklungs- und Reformkommission und der nationalen Energiebehörde vom 16. Juli 2018 zur aktiven Förderung marktorientierter Transaktionen im Stromhandel und zur weiteren Verbesserung des Handelsmechanismus, Fa Gua Yun Xing [2018] Nr. 1027,
- mehrere Stellungnahmen des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas und des Staatsrates zur weiteren Vertiefung der Energiereform (Zhong Fa [2015] Nr. 9),

<sup>(31)</sup> Siehe Erwägungsgründe 560 bis 572 der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2287 der Kommission vom 17. Dezember 2021 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2170 zur Einführung endgültiger Antidumpingzölle betreffend die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 458 vom 22.12.2021, S. 344). Siehe Erwägungsgründe 524 bis 530 Durchführungsverordnung (EU) 2022/72 der Kommission vom 18. Januar 2022 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Kabeln aus optischen Fasern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 12 vom 19.1.2022, S. 34).

- Bekanntmachung über die vollständige Liberalisierung der Stromerzeugung und Verbrauchsplan für gewerbliche Nutzer (Nationale Entwicklungs- und Reformkommission [2019] Nr. 1105),
- Regeln für den Stromhandel für mittel- und langfristige Geschäfte in der Provinz Jiangsu,
- vorläufige Maßnahmen zum Pilotprojekt zur direkten Stromversorgung der wichtigsten Stromabnehmer und Stromerzeuger von Jiangsu, herausgegeben von der Kommission für Wirtschaft und Informationstechnologie Jiangsu, 13. Mai 2014,
- Bekanntmachung einer internetgestützten Ausschreibung für Strom der Provinz Jiangsu für März-April 2017,
- Bekanntmachung zur Erteilung des Pilotprojekts für den direkten Stromhandel in Chongqing, Yu Fu Office [2016] Nr. 167,
- Bekanntmachung über die weitere Vertiefung der marktorientierten Reform der netzgebundenen Strompreise für die kohlebefeuerte Stromerzeugung durch die Preisreform der nationale Entwicklungs- und Reformkommission [2021] Nr. 1439.

### 3.6.1.2. Überprüfungsergebnisse

- (145) Die Kommission stellte fest, dass in die Stichprobe einbezogene Unternehmen den Strom bezogen und in den Genuss von Minderungen oder Erstattungen/Anpassungen eines Teils ihrer Stromkosten kamen, weil sie an dem Pilotprogramm für marktorientierte Stromtransaktionen teilnahmen.
- (146) Mangels Bereitschaft zur Mitarbeit vonseiten der chinesischen Regierung stützte sich die Kommission auf die Informationen aus der Ausgangsuntersuchung. Die Kommission stellte ferner fest, dass es untersuchten Unternehmen gestattet ist, den Strom mit Unterzeichnung direkter Strombezugsvereinbarungen direkt von den Stromerzeugern zu beziehen, anstatt Strom über das Netz zu beziehen. Diese Vereinbarungen sehen eine bestimmte Strommenge zu einem bestimmten Preis vor, der niedriger ist als die offiziellen auf Provinzebene festgelegten Preise für Großkunden aus der Industrie.
- (147) Gemäß den früheren Untersuchungen<sup>(32)</sup> steht die Möglichkeit, solche direkten Verträge abzuschließen, derzeit nicht allen großen Industrieabnehmern offen. Auf nationaler Ebene heißt es beispielsweise in den Stellungnahmen des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas und des Staatsrats zur weiteren Vertiefung der Reform des Energiesystems: „Unternehmen, die nicht der nationalen Industriepolitik entsprechen und deren Produkte und Verfahren ausgesondert werden, sollten an direkten Transaktionen nicht teilnehmen“<sup>(33)</sup>. In denselben Stellungnahmen heißt es: „Nachdem die Zugangsnormen bestimmt wurden, sollten wir auch die Verzeichnisse der lokalen Stromerzeugungsunternehmen und Stromeinzelhändler aktualisieren, die die Normen erfüllen, die von den Regierungen jährlich veröffentlicht werden, und eine dynamische Richtlinie des Verbraucherverzeichnisses durchführen. Die Stromerzeugungsunternehmen, Stromeinzelhändler und Verbraucher im Verzeichnis können sich freiwillig bei den Handelsinstituten als Marktteilnehmer registrieren.“ Deshalb sollte ein Unternehmen, das am direkten Handelssystem teilnehmen möchte, bestimmte Normen erfüllen und im „Verbraucherverzeichnis“ aufgeführt sein.
- (148) In der Praxis wird der direkte Stromhandel von den Provinzen ausgeführt. Unternehmen müssen bei den Provinzbehörden die Genehmigung zur Teilnahme am Pilotprojekt für Direktstrom beantragen sowie bestimmte Kriterien erfüllen. Für bestimmte Unternehmen gibt es kein tatsächliches marktkonformes Verhandlungs- oder Ausschreibungsverfahren, da die im Rahmen von Direktverträgen erworbenen Mengen nicht auf dem realen Angebot und der realen Nachfrage basieren. Tatsächlich steht es Stromerzeugern und Stromabnehmern nicht frei, ihren gesamten Strom direkt zu verkaufen oder zu kaufen. Sie werden durch mengenmäßige Kontingente eingeschränkt, die ihnen von der lokalen Regierung zugeteilt werden. Zudem werden die Rechnungen an die Unternehmen in der Praxis von der staatseigenen Netzgesellschaft ausgestellt, obwohl die Preise direkt zwischen den Stromerzeugern und den Stromkunden bzw. über zwischengeschaltete Dienstleistungsunternehmen ausgehandelt werden sollten. Schließlich müssen alle unterzeichneten direkten Kaufverträge zur Erfassung an die lokale Regierung übermittelt werden.

<sup>(32)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2021/2287 der Kommission vom 17. Dezember 2021 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2021/2170 zur Einführung endgültiger Antidumpingzölle betreffend die Einfuhren von zur Weiterverarbeitung bestimmten Folien und dünnen Bändern aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China, C/2021/9713 (ABl. L 458 vom 22.12.2021, S. 344).

<sup>(33)</sup> Mehrere Stellungnahmen des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas und des Staatsrats zur weiteren Vertiefung der Reform des Energiesystems (Zhong Fa [2015] Nr. 9), Abschnitt III Ziffer 4.

- (149) Im Jahr 2018 hat die chinesische Regierung das Rundschreiben der nationalen Entwicklungs- und Reformkommission und der nationalen Energiebehörde zur aktiven Förderung marktorientierter Transaktionen im Stromhandel und zur weiteren Verbesserung des Handelsmechanismus veröffentlicht. Obwohl das Rundschreiben darauf abzielt, die Zahl der direkten Geschäfte auf dem Strommarkt zu erhöhen, wird ausdrücklich erklärt, dass bestimmte Wirtschaftszweige, darunter Hightech-Wirtschaftszweige wie die Reifenindustrie, durch die Liberalisierung des Strommarktes unterstützt werden und aus dieser Liberalisierung Nutzen ziehen. Insbesondere in Abschnitt III („Öffnung, um den Zugang für Verbraucher zu ermöglichen, die Anforderungen erfüllen“) Ziffer 2 heißt es, dass „aufstrebenden Wirtschaftszweigen mit hoher Wertschöpfung in Bereichen wie Hightech, Internet, Big Data und Spitzentechnologie im verarbeitenden Gewerbe sowie Unternehmen mit besonderen Vorteilen und Merkmalen und mit Geschäftsgegenständen im Hightech-Bereich ohne Einschränkungen in Bezug auf Spannungsbereiche und den Stromverbrauch Unterstützung bei der Teilnahme an Transaktionen zu gewähren ist“.
- (150) In der Bekanntmachung über die vollständige Liberalisierung der Stromerzeugung und den Verbrauchsplan für gewerbliche Nutzer, die auf die weitere Liberalisierung des Strommarktes abzielt, ist vorgesehen, dass „unter den gewerblichen Stromverbrauchern diejenigen, die nicht der nationalen Industriepolitik entsprechen, vorübergehend von marktorientierten Transaktionen ausgeschlossen sind, und die Stromverbraucher, deren Erzeugnisse und Verfahren im ‚Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur‘ zu den Kategorien ‚ausgesondert‘ und ‚eingeschränkt‘ gehören, die aktuelle differenzierte Preispolitik für Strom streng umsetzen müssen“.
- (151) Daher ist in den Rechtsvorschriften eine selektive Anwendung „direkter Transaktionen“ auf dem Strommarkt in bestimmten Wirtschaftszweigen wie den Wirtschaftszweigen, die der nationalen Industriepolitik mit Schwerpunkt auf Hochtechnologie-Wirtschaftszweige, entsprechen, vorgesehen. Infolgedessen zahlen diese Wirtschaftszweige niedrigere Strompreise.
- (152) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich daher bei dem in Rede stehenden ermäßigten Stromtarif und den Erstattungen/Anpassungen infolge der Teilnahme der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen an dem direkten Stromhandel um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung. Es liegt eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung (d. h. des Netzbetreibers) vor, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der Vorteil für die Empfänger entspricht der Stromkostensparnis, entweder durch ermäßigte Strompreise oder durch Erstattungen/Anpassungen, da der Strom zu einem Preis unterhalb des normalen Netzpreises anderer großer Industrieabnehmer bereitgestellt wurde, die nicht durch eine direkte Versorgung begünstigt wurden oder nicht Teil des Pilotprojekts für die direkte Versorgung waren.
- (153) Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da ihre Anwendung auf Unternehmen beschränkt ist, die bestimmten vom Staat festgelegten industriepolitischen Zielen entsprechen und deren Waren oder Prozesse nicht als nicht förderfähig angesehen wurden.
- (154) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die Subventionsregelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung bestand und spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a und des Artikels 4 Absatz 3 der Grundverordnung ist.

#### 3.6.1.3. Berechnung der Höhe der Subvention

- (155) Die Höhe der anfechtbaren Subvention wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen dem nach dem normalen Netztarif fälligen Gesamtstrompreis und dem nach dem ermäßigten Tarif fälligen Gesamtstrompreis.
- (156) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hankook vor, dass die Kommission bei der Berechnung für ein Unternehmen der Gruppe, CHKT, nicht die überarbeitete Fassung der Unterlagen verwendet habe, die das Unternehmen mit der Beantwortung des Fragebogens vorgelegt hatte. Das Unternehmen berechnete die Gebühren, die auf die Strompreise anwendbar waren, zunächst auf der Grundlage der Gebührensätze ohne staatliche Abgaben; in den Netzтарifen sind diese Abgaben aber enthalten. Daher übermittelte das Unternehmen vor dem Kontrollbesuch die überarbeitete Fassung der von CHKT gezahlten Strompreise. CHKT brachte vor, dass die Kommission den Vorteil auf der Grundlage der geänderten Sätze berechnen sollte. Die Kommission untersuchte das Vorbringen und sah es als begründet an. Daher berichtigte die Kommission den Fehler und berechnete den Vorteil auf der Grundlage der von CHKT gezahlten Preise einschließlich der staatlichen Abgaben.

- (157) Darüber hinaus brachte Hankook vor, die Kommission habe die „Methode der Nullbewertung“ zu Unrecht angewandt und die Geschäftsvorgänge auf monatlicher Basis außer Acht gelassen, bei denen der Vorteil nicht festgestellt worden sei. Die Kommission erinnerte daran, dass der Vorteil unter Berücksichtigung der einzelnen Geschäftsvorgänge berechnet und anschließend mit den Netztarifen verglichen wurde, um zu überprüfen, ob dem Unternehmen die Dienstleistung zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt erbracht wurde. Für den Vergleich wurden dieselben oder die am ehesten vergleichbaren Dienstleistungen herangezogen, zum Beispiel dieselben Tarife (hoher Spitzenwert, Spitzenwert, Normalwert, Talwert), Zeiträume und Gebiete. Wenn in einigen Fällen kein Vorteil festgestellt wurde, wurden diese Geschäftsvorgänge daher nicht im Gesamtvorteil berücksichtigt. Die Kommission fand keine Gründe, die die vom Unternehmen vorgebrachte Verrechnungsmethode und deren Anwendung auf den Subventionsbetrag rechtfertigen würden, daher wurde das Vorbringen außer Acht gelassen.
- (158) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Regelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

**Bereitstellung von Strom zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt**

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Subventionsspanne |
|--------------------------------|-------------------|
| Giti Group                     | 0,20 %            |
| Hankook Group                  | 0,03 %            |

3.6.2. *Landnutzungsrechte*

3.6.2.1. *Einführung*

- (159) Die Kommission stellte in der Ausgangsuntersuchung fest, dass die Reifenindustrie in der VR China in den Genuss der Bereitstellung von Grund und Boden und insbesondere der Vergabe von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gekommen war.

3.6.2.2. *Rechtsgrundlage*

- (160) Die Einräumung von Landnutzungsrechten in der VR China fällt unter das Gesetz über die Verwaltung von Grund und Boden (Land Administration Law) der VR China. Außerdem umfasst die Rechtsgrundlage die folgenden Rechtsakte:
- 1) das Eigentumsgesetz der Volksrepublik China (Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 62) <sup>(54)</sup>,
  - 2) das Gesetz der Volksrepublik China über die Verwaltung von Grund und Boden (Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 28) <sup>(55)</sup>,
  - 3) das Gesetz der Volksrepublik China über die Verwaltung städtischer Immobilien (Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 29) <sup>(56)</sup>,
  - 4) Übergangsbestimmungen der Volksrepublik China über die Erteilung und Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Grund und Boden in städtischen Gebieten (Dekret Nr. 55 des Staatsrats der Volksrepublik China) <sup>(57)</sup>,
  - 5) die Vorschriften zur Durchführung des Gesetzes über die Verwaltung von Grund und Boden der Volksrepublik China (Verordnung des Staatsrates der Volksrepublik China [2014] Nr. 653) <sup>(58)</sup>,
  - 6) die Vorschriften zur Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Bauland im Wege einer Ausschreibung, einer Auktion oder eines Angebotsverfahrens (Bekanntmachung Nr. 39 der CSRC) <sup>(59)</sup> und

<sup>(54)</sup> Siehe Eigentumsgesetz der VR China vom 16. März 2007, abrufbar unter: [http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content\\_1471118.htm](http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm).

<sup>(55)</sup> Siehe die Vorschriften zur Durchführung des Gesetzes über die Verwaltung von Grund und Boden der VR China vom 27. Dezember 1998 in der geänderten Fassung, abrufbar unter: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451>.

<sup>(56)</sup> Siehe <https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html>.

<sup>(57)</sup> Siehe <https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html>.

<sup>(58)</sup> Siehe <https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html>.

<sup>(59)</sup> Siehe <https://law.pkulaw.com/chinalaw/58891db210496a5fbd.html?keyword=%E5%9B%BD%E6%9C%89%E5%BB%BA%E8%AE%BE%E7%94%A8%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E6%9D%83>.



- 7) die Bekanntmachung des Staatsrats über die relevanten Fragen im Zusammenhang mit der Stärkung der Kontrolle über Grund und Boden (Guo Fa (2006) Nr. 31) <sup>(60)</sup>.

### 3.6.2.3. Überprüfungsergebnisse

- (161) Nach Artikel 10 der „Vorschriften zur Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Bauland im Wege einer Ausschreibung, einer Auktion oder eines Angebotsverfahrens“ setzen lokale Behörden Grundstückspreise nach dem alle drei Jahre aktualisierten System zur Bewertung von städtischem Grund und Boden sowie nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik fest.
- (162) In früheren Untersuchungen <sup>(61)</sup> hat die Kommission festgestellt, dass die in der VR China entrichteten Preise für Landnutzungsrechte nicht repräsentativ für einen Marktpreis waren, der durch Angebot und Nachfrage auf dem freien Markt bestimmt wird, da das Auktionssystem als unklar, nicht transparent und in der Praxis nicht funktionierend betrachtet wurde und da die Preise den Untersuchungsergebnissen zufolge von den Behörden willkürlich festgesetzt wurden. Wie im vorstehenden Erwägungsgrund erläutert, setzten die Behörden die Preise nach dem Bewertungssystem für städtische Grundstücke (Urban Land Evaluation System) fest, nach dem bei der Festsetzung von Preisen für Gewerbegrundstücke neben anderen Kriterien auch die Industriepolitik zu berücksichtigen ist.
- (163) Im Zusammenhang mit dem bevorzugten Zugang zu Gewerbeflächen für Unternehmen aus bestimmten Wirtschaftszweigen stellte die Kommission fest, dass der von lokalen Behörden festgesetzte Preis der Industriepolitik der Regierung Rechnung tragen muss, wie bereits dargelegt. Im Rahmen dieser Industriepolitik wird die Reifenindustrie als geförderter Wirtschaftszweig aufgeführt. Zudem müssen die Behörden nach dem Beschluss Nr. 40 des Staatsrats bei der Vergabe von Grundstücken den „Leitfaden für die industrielle Umstrukturierung“ und die Industriepolitik berücksichtigen. Aus Artikel XVIII des Beschlusses Nr. 40 geht eindeutig hervor, dass Wirtschaftszweige, die unter die „eingeschränkte“ Kategorie fallen, keinen Zugang zu Landnutzungsrechten haben. Somit ist die Subvention spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstaben a und c der Grundverordnung, weil die bevorzugte Bereitstellung von Grund und Boden auf Unternehmen bestimmter Wirtschaftszweige (in diesem Fall der Reifenindustrie) beschränkt ist, und weil die staatlichen Praktiken in diesem Bereich nicht klar und nicht transparent sind.
- (164) Die Überprüfung ergab keine nennenswerten Änderungen in Bezug auf die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller. Nur ein ausführender Hersteller der GITI Group kaufte bis zum Ende des Untersuchungszeitraums der Überprüfung ein neues Grundstück.
- (165) Die Ergebnisse dieser Untersuchung bestätigen, dass die Lage, was die Bereitstellung und den Erwerb von Grund und Boden in der VR China betrifft, nicht transparent ist und die Preise willkürlich von den Behörden festgesetzt wurden.

### 3.6.2.4. Berechnung der Höhe der Subvention

- (166) Im Einklang mit früheren Untersuchungen <sup>(62)</sup> und mit Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung wurden die Grundstückspreise im gesonderten Zollgebiet Taiwan, Penghu, Kinmen und Matsu (im Folgenden „Taiwan“) als externe Bemessungsgrundlage <sup>(63)</sup> herangezogen. Der den Empfängern erwachsende Vorteil wird unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem Betrag berechnet, den in die Stichprobe einbezogene ausführende Hersteller tatsächlich für die Landnutzungsrechte gezahlt haben (d. h. dem tatsächlichen vertraglichen Kaufpreis, gegebenenfalls abzüglich der Erstattungen/Zuschüsse durch örtliche Behörden), und dem Betrag, der nach der Bemessungsgrundlage für Taiwan eigentlich zu entrichten wäre.
- (167) Die Kommission sah Taiwan aus folgenden Gründen als geeigneten externen Vergleichswert an:
- a) vergleichbares Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung, des BIP und der wirtschaftlichen Struktur in Taiwan und den meisten Provinzen und Städten der VR China, in denen die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ansässig sind,
  - b) räumliche Nähe zwischen der VR China und Taiwan,
  - c) hoch entwickelte industrielle Infrastruktur sowohl in Taiwan als auch in zahlreichen Provinzen der VR China,
  - d) enge Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen Taiwan und der VR China,
  - e) hohe Bevölkerungsdichte in vielen Provinzen der VR China und in Taiwan,

<sup>(60)</sup> Siehe [https://www.gov.cn/zwggk/2006-09/05/content\\_378186.htm](https://www.gov.cn/zwggk/2006-09/05/content_378186.htm).

<sup>(61)</sup> Siehe Erwägungsgrund 55 Buchstabe c.

<sup>(62)</sup> Siehe Erwägungsgrund 55(54) Buchstabe c.

<sup>(63)</sup> Im Urteil des Gerichts vom 11. September 2014 in der Rechtssache Gold East Paper und Gold Huacheng Paper/Rat, T-444/11, ECLI:EU:T:2014:773, bestätigt.

- f) Ähnlichkeiten zwischen Taiwan und der VR China bezüglich der Art von Grund und Boden und der Transaktionen, die zur rechnerischen Ermittlung der relevanten Bemessungsgrundlage herangezogen wurden, und
- g) demografische, sprachliche und kulturelle Gemeinsamkeiten zwischen Taiwan und der VR China.
- (168) Bei ihren Berechnungen stützte sich die Kommission entsprechend der in früheren Untersuchungen<sup>(64)</sup> <sup>(65)</sup> angewandten Methodik auf den durchschnittlichen Quadratmeterpreis für Grundstücke in Taiwan, bereinigt um die Inflation und die BIS-Entwicklung ab dem Datum der Verträge über die betreffenden Landnutzungsrechte. Die Angaben zu den Preisen von Gewerbegrundstücken seit 2015 wurden der Website des Industrial Bureau des Wirtschaftsministeriums von Taiwan entnommen.<sup>(66)</sup> Für die früheren Jahre wurden die Preise um die vom IWF für 2015 veröffentlichten Inflationsraten in Taiwan und die dortige Entwicklung des BIP pro Kopf zu jeweiligen Preisen in USD bereinigt.
- (169) Nach der Unterrichtung brachten zwei ausführende Hersteller vor, dass Taiwan für einen Vergleichswert nicht geeignet sei, da Taiwan unter anderem nicht den gleichen wirtschaftlichen Entwicklungsstand habe und es andere Länder mit demselben Grad an industrieller Infrastruktur gebe. Die Hankook Group brachte vor, dass die Kommission daher Thailand als für den Vergleichswert geeignet heranziehen sollte, wie es das Vereinigte Königreich getan habe. Giti brachte vor, dass Taiwan für den Vergleichswert nicht angemessen sei, da er auch nicht die Marktbedingungen in der VR China widerspiegele, und dass die Grundstückspreise in keiner Weise angepasst worden seien, um den Marktbedingungen in Festlandchina Rechnung zu tragen.
- (170) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Wahl Taiwans als geeigneter externer Vergleichswert auf der Prüfung mehrerer in Erwägungsgrund 168 der Verordnung und in der jüngsten Untersuchung<sup>(67)</sup> aufgeführter Faktoren beruht, die seine Wahl als gültigen Vergleichswert rechtfertigten, unter anderem unter Berücksichtigung eines Vergleichs der Industriegebiete in Taiwan mit den entsprechenden Industrieprovinzen in China. Die Kommission kam jedoch zu dem Schluss, dass selbst dann, wenn bestimmte Unterschiede in den Marktbedingungen zwischen Landnutzungsrechten in Festlandchina und dem Verkauf von Land in Taiwan bestehen, diese nicht geeignet sind, die Wahl von Taiwan als gültigen Vergleichswert zu entkräften. Die Kommission konnte im Laufe der Untersuchung keine andere geeignete Vergleichs- oder Berichtigungsmethode ermitteln, die diese Unterschiede hinsichtlich der Marktbedingungen angemessen widerspiegeln würde. Darüber hinaus zog die Kommission die Schlüsse aus dem Vergleichswert auf der Grundlage ihrer eigenen Beurteilung und dem Untersuchungsergebnis und nicht aus Erkenntnissen der anderen Drittländer in deren eigenen Verfahren. Auf dieser Grundlage musste der Einwand zurückgewiesen werden.
- (171) Giti brachte vor, dass die Parzelle, an denen das Unternehmen im Laufe des UZÜ Rechte erworben hat, bei der Berechnung des Vorteils nicht berücksichtigt werden solle, da sie nicht für die Herstellung der betroffenen Ware verwendet werde. Das Unternehmen räumt selbst ein, dass der Zweck des Erwerbs des Grundstücks darin bestehe, die neue Fabrik zu bauen und die Produktion letztendlich an diesen Standort zu verlagern. Die bloße Tatsache, dass die Produktion zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht stattfindet, ist für die Höhe des vom Unternehmen vereinnahmten Subventionsbetrags irrelevant. Dem Unternehmen wurde der Vorteil gewährt, weshalb diese Parzelle auch in die Berechnung der Subventionshöhe im UZÜ einbezogen wurde. Das Vorbringen wurde nicht berücksichtigt.
- (172) Die Höhe der Subvention wurde nach Artikel 7 Absatz 3 der Grundverordnung dem Untersuchungszeitraum zugerechnet, und zwar unter Zugrundelegung der gewöhnlichen Dauer von Landnutzungsrechten bei Gewerbegrundstücken (d. h. 50 Jahre). Der resultierende Betrag wurde dann dem gesamten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erzielten Umsatz des betreffenden Unternehmens zugerechnet, da die Subvention nicht von der Ausführleistung abhing und nicht nach Maßgabe der hergestellten, produzierten, ausgeführten oder beförderten Mengen gewährt wurde.

<sup>(64)</sup> Siehe Erwägungsgrund 550 Buchstabe c, siehe insbesondere die GFF-Untersuchung.

<sup>(65)</sup> Siehe GFF-Verordnung, Fußnote 6, Erwägungsgründe 506 und 507.

<sup>(66)</sup> <https://ivr.land.moi.gov.tw>, zuletzt abgerufen am 31. Mai 2024.

<sup>(67)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2024/2754 der Kommission vom 29. Oktober 2024 zur Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf die Einfuhren neuer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge für die Personenbeförderung mit Ursprung in der Volksrepublik China (L2024/2754), Erwägungsgründe 451 bis 464.

- (173) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Subvention im Untersuchungszeitraum der Überprüfung die folgenden Subventionshöhen ermittelt:

**Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt**

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Subventionsspanne |
|--------------------------------|-------------------|
| Giti Group                     | 2,44 %            |
| Hankook Group                  | 0,96 %            |

**3.7. Programme zur Befreiung bzw. Ermäßigung von direkten Steuern**

*3.7.1. Allgemeine Bemerkungen*

- (174) Nach dem Gesetz der Volksrepublik China über die Körperschaftsteuer (Enterprise Income Tax, im Folgenden „EIT-Gesetz“) erhalten Hoch- und Spitzentechnologieunternehmen, die der Staat maßgeblich unterstützen muss, einen ermäßigten Körperschaftsteuersatz von 15 % statt des Standardsteuersatzes von 25 %.
- (175) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass Reifenhersteller in Form einer Vorzugsbehandlung im Rahmen der Programme und Strategien betreffend die Einkommensteuer und sonstige direkte Steuern anfechtbare Subventionen erhalten haben.
- (176) In Bezug auf drei spezifische Programme (d. h. Vergünstigungen im Bereich der Körperschaftsteuer für Erzeugnisse aus der synergetischen Nutzung von Ressourcen, Verrechnung der Körperschaftsteuer mit Aufwendungen für Forschung und Entwicklung und Befreiung von der Landnutzungssteuer) stützte die Kommission ihre Feststellungen zur Rechtsgrundlage, zur Anspruchsberechtigung, zur Art und Spezifität der Subvention mangels Bereitschaft zur Mitarbeit der chinesischen Regierung auf die Erkenntnisse aus früheren Untersuchungen<sup>(68)</sup> und die überprüften Antworten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller. So konnte die Kommission die individuellen Subventionsspannen für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller berechnen.
- (177) Die Untersuchung ergab, dass die Programme betreffend die Einkommensteuer und sonstige direkte Steuern Subventionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung in Form eines Einnahmenverzichts der öffentlichen Hand darstellen, aus dem den begünstigten Unternehmen ein Vorteil erwächst.

*3.7.2. Rechtsgrundlage*

- (178) Rechtsgrundlage dieses Programms sind Artikel 28 und Artikel 30 Absatz 1 des EIT-Gesetzes sowie Artikel 93 der Durchführungsvorschriften zum EIT-Gesetz sowie:
- das Rundschreiben des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie, des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung zur Überarbeitung und Herausgabe von „Administrativen Maßnahmen zur Anerkennung von Hochtechnologieunternehmen“, G.K.F.H. [2016] Nr. 32,
  - die Mitteilung des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie, des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die Überarbeitung, den Druck und die Herausgabe der Leitlinien für das Anerkennungsmanagement von Hightech- und New-Tech-Unternehmen, GKFH [2016] Nr. 195,
  - die Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrialisierung (2011), herausgegeben von der NDRC, dem Ministerium für Wissenschaft und Technologie, dem Handelsministerium und dem nationalen Amt für geistiges Eigentum,
  - die Bekanntmachung des Finanzministeriums, der staatlichen Finanzverwaltung und des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie zur Verbesserung der Politik des Vorsteuerabzugs in Verbindung mit FuE-Aufwendungen (Cai Shui [2015] Nr. 119) und
  - die Bekanntmachung der staatlichen Finanzverwaltung über Fragen der Politik des Vorsteuerabzugs in Verbindung mit betrieblichen FuE-Aufwendungen.

<sup>(68)</sup> Siehe Erwägungsgrund 55 Buchstabe c.

### 3.7.3. Überprüfungsergebnisse

- (179) Nur Unternehmen, die zu bestimmten vom Staat unterstützten Schwerpunktbereichen der Hightech-Branche und der neuen Technologien sowie zu den aktuellen Prioritäten der vom Staat unterstützten Hightech-Branchen gehören, wie sie in den Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrialisierung aufgeführt sind, können in den Genuss der Steuerermäßigung kommen. In diesen Leitlinien werden die Fertigungstechnik und die wichtigsten Rohstoffe für Reifen klar als Schwerpunkt benannt.
- (180) Unternehmen, die diese Maßnahme in Anspruch nehmen, müssen ihre Körperschaftsteuererklärung und die einschlägigen Anlagen einreichen. Der tatsächliche Betrag des Vorteils kann der Steuererklärung entnommen werden.
- (181) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei der in Rede stehenden Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der den Empfängern erwachsende Vorteil entspricht der Steuerersparnis. Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da ihre Anwendung auf Unternehmen beschränkt ist, die in bestimmten vom Staat festgelegten prioritären Hochtechnologiebereichen tätig sind, wie beispielsweise einige Schlüsseltechnologien im Reifensektor.

### 3.7.4. Berechnung der Höhe der Subvention

- (182) Die Höhe der anfechtbaren Subvention wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen der gesamten nach dem normalen Steuersatz zu entrichtenden Steuer und der im Untersuchungszeitraum tatsächlich entrichteten Steuer.
- (183) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Subvention im Untersuchungszeitraum der Überprüfung die folgenden Subventionshöhen ermittelt:

#### Programme zur Befreiung bzw. Ermäßigung von direkten Steuern

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Subventionsspanne |
|--------------------------------|-------------------|
| Giti Group                     | 0,14 %            |
| Hankook Group                  | 0,43 %            |

### 3.8. Programme im Zusammenhang mit indirekten Steuern und Einfuhrzöllen

#### 3.8.1. Steuerbefreiungen und Ermäßigungen bei den Einfuhrzöllen für die Verwendung eingeführter Anlagen und Technologien.

- (184) Gemäß der Ausgangsuntersuchung wird im Rahmen dieser Regelung bei der Einfuhr von für die Produktion eingesetzter Ausrüstung eine Befreiung von der Umsatzsteuer und von Einfuhrzöllen gewährt. Für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung ergab die Untersuchung, dass die Stichprobenunternehmen von der Umsatzsteuer und von Einfuhrabgaben befreit waren. Die Befreiungen bezogen sich u. a. auf Einfuhren in früheren Jahren, bei denen der gewährte Vorteil aber über die Lebensdauer dieser Anlagen abgeschrieben und daher teilweise dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung zuzurechnen war. Die Kommission fand zwar keine Beweise dafür, dass die Steuerbefreiungen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung unmittelbar anwendbar waren, doch stellte sie fest, dass die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen im Rahmen dieser Regelung nach wie vor einige begrenzte Vorteile aus den in den Vorjahren geltenden Befreiungen erhielten.
- (185) Gemäß der Ausgangsuntersuchung stellt diese Regelung eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmeverzichts durch die chinesische Regierung im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii dar, da Unternehmen mit ausländischer Beteiligung und andere anspruchsberechtigte inländische Unternehmen von der Zahlung der Umsatzsteuer und/oder von Abgaben befreit werden, die andernfalls zu zahlen wären. Außerdem erwächst den begünstigten Unternehmen ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung.

- (186) Die Regelung ist nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung spezifisch. Die Rechtsvorschriften, nach denen sich die gewährende Behörde richtet, beschränken den Zugang auf Unternehmen, die innerhalb spezifischer, gesetzlich erschöpfend festgelegter Geschäftsfelder investieren und entweder der geförderten Kategorie oder der beschränkten Kategorie B nach dem Verzeichnis der Wirtschaftszweige für ausländische Investitionen und Technologietransfers (Catalogue for the guidance of industries for foreign investment and technology transfer) oder dem Verzeichnis wichtiger Wirtschaftszweige, Waren und Technologien, deren Entwicklung staatlich unterstützt wird, (Catalogue of key industries, products and technologies the development of which is encouraged by the State) zuzurechnen sind. Darüber hinaus gibt es keine objektiven Kriterien für die Begrenzung der Anspruchsberechtigung für dieses Programm und es gibt keine schlüssigen Beweise dafür, dass der Anspruch nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung automatisch besteht.
- (187) Die Höhe der anfechtbaren Subvention wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum der Überprüfung nachweislich erwachsenden Vorteils berechnet. Der den Empfängern erwachsende Vorteil ist der Betrag der Mehrwertsteuer- und Abgabenbefreiung für eingeführte Anlagen. Um sicherzustellen, dass der anfechtbare Betrag lediglich den Untersuchungszeitraum der Überprüfung abdeckt, wurde der gewährte Vorteil über die Lebensdauer der Anlagen nach den üblichen Rechnungslegungsverfahren des Unternehmens abgeschrieben.
- (188) Im Rahmen dieser Regelung wurden allen Stichprobenunternehmen Ermäßigungen gewährt. Der für diese spezifische Regelung ermittelte Subventionsbetrag betrug 0,005 % für die Hankook Group und 0,02 % für die GITI Group.

### 3.8.2. System zur Erstattung von Einfuhrabgaben für den Erwerb von Naturkautschuk

- (189) Die Kommission stellte in der Ausgangsuntersuchung fest, dass alle Stichprobenunternehmen als sogenannte „verarbeitende Handelsunternehmen“ eingestuft worden waren. Die Kommission stellte während der Überprüfung fest, dass diese Regelung im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin galt.
- (190) Gemäß Artikel 3 der Maßnahmen der Zollbehörden der Volksrepublik China zur Überwachung der Verarbeitung von Handelsgütern<sup>(69)</sup> bezieht sich „der Begriff ‚verarbeitender Handel‘ auf Geschäftstätigkeiten, bei denen das ausführende Unternehmen die Roh- oder Hilfsstoffe, Teile und Komponenten, Einzelteile und Verpackungsmaterialien ganz oder teilweise einführt und die Endprodukte nach der Verarbeitung oder Montage, einschließlich der Verarbeitung von geliefertem und eingeführtem Material, wieder ausführt“. Artikel 5 besagt ferner: „Werden die Steuern bei der Einfuhr nach den geltenden Bestimmungen erhoben, so erstattet der Zoll die erhobenen Steuern entsprechend der überprüften Menge der tatsächlich verarbeiteten und wieder ausgeführten Waren nach der Ausfuhr der fertigen Waren“.

#### 3.8.2.1. Rechtsgrundlage

- (191) Rechtsgrundlagen dieses Programms sind:

- Zollgesetz der Volksrepublik China, Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 81, 4. November 2017,
- Maßnahmen der Zollbehörden der Volksrepublik China zur Überwachung der Verarbeitung von Handelsgütern, Verordnung Nr. 235 der Allgemeinen Zollverwaltung, 20. Dezember 2017,
- Maßnahmen der Zollbehörden der Volksrepublik China zur Verwaltung des Stückverbrauchs im Verarbeitungshandel, Verordnung Nr. 218 der Allgemeinen Zollverwaltung, 13. März 2014,
- vorläufige Verwaltungsmaßnahmen zum Management der Unternehmensbonität, Verordnung Nr. 225 der Allgemeinen Zollverwaltung, 4. September 2014,
- Maßnahmen der Zollbehörden der Volksrepublik China zur Kreditverwaltung von bei den Zollbehörden registrierten und eingetragenen Unternehmen, Verordnung der allgemeinen Zollverwaltung der Volksrepublik China, Nr. 251, 6. September 2021.

<sup>(69)</sup> Verordnung Nr. 235 der Allgemeinen Zollverwaltung, 20. Dezember 2017.

## 3.8.2.2. Überprüfungsergebnisse

- (192) Während der Überprüfung stellte die Kommission fest, dass alle in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen bei den Zollbehörden für die Regelung über den Handel mit Verarbeitungserzeugnissen registriert waren und alle von den „bei der Einfuhr erhobenen Steuern“ (d. h. Einfuhrzöllen) auf Einfuhren von Naturkautschuk, der für die Herstellung von zur Ausfuhr bestimmten Reifen verwendet wurde, befreit waren.
- (193) Eine solche Regelung entspricht einem Zollrückerstattungssystem nach Anhang I Ziffer i der Grundverordnung. Nach Buchstabe i des Anhangs I können Rückerstattungssysteme eine Ausfuhrsubvention darstellen, soweit die Höhe der Rückerstattung die Höhe der ursprünglich auf die eingeführten Inputs erhobenen Einfuhrabgaben, für welche die Rückerstattung beansprucht wird, überschreitet.
- (194) Um festzustellen, ob eine derartige übermäßige Erstattung nach Anhang III Nummer II der Grundverordnung vorliegt, bat die Kommission die chinesische Regierung um zusätzliche allgemeine Informationen über die Regelung über den Handel mit Verarbeitungserzeugnissen und insbesondere über das Bestehen und die wirksame Anwendung der zugehörigen Überwachungs- und Kontrollverfahren. Die chinesische Regierung legte diesbezüglich keine Informationen vor. Daher ermittelte die Kommission das Vorliegen der Subventionierung auf der Grundlage der Feststellungen der Ausgangsuntersuchung und der Informationen, die von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern in der Überprüfung vorgelegt wurden.
- (195) Gemäß den Feststellungen in der Ausgangsuntersuchung hat die chinesische Regierung einen Rechtsrahmen für die Überwachung des Systems über den Handel mit Verarbeitungserzeugnissen geschaffen. Die Kommission stellte jedoch auch fest, dass einige in das System integrierte Besonderheiten zu übermäßigen Rückerstattungen führen könnten:
- a) Das System basiert überwiegend auf Selbstdeklarationen von Unternehmen.
  - b) Entgegen der allgemein anerkannten Praxis werden Einfuhrzölle im Voraus erlassen. Die Zollbehörden behalten sich nur das Recht vor, sie nachträglich zu fordern.
  - c) Die Intensität der Kontrollen von Unternehmen basiert auf der Vergabe einer Kreditwürdigkeit, die wiederum hauptsächlich auf Selbstdeklaration beruht und zusätzliche Punkte für die Zugehörigkeit zu einem geförderten Wirtschaftszweig enthält.
  - d) Die Zollanmeldungen basieren auf den von den Ausfuhrern festgelegten Standardverbrauchssätzen.
- (196) Während der Kontrollbesuche bei den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern stellte sich zudem heraus, dass dieser Rahmen in der Praxis nicht tatsächlich angewandt wurde. So stellte die Kommission beispielsweise fest, dass der Ausführer im elektronischen Zollsystem Daten über die Einfuhren von Naturkautschuk und die Mengen ausgeführter Reifen, einschließlich der betroffenen Ware, angegeben hat. Der Kautschukverbrauch wird auf der Grundlage des Standardverbrauchs angegeben und dann mit dem tatsächlichen Verbrauch verglichen. Die meisten in die Stichprobe einbezogenen Hersteller verwendeten im Handelsverarbeitungssystem dieselben Verbrauchssätze wie bei ihrer Produktion, mit einer Ausnahme. Während des Kontrollbesuchs stellte die Kommission fest, dass GITI Fujian einen Verbrauch für die Herstellung des Kautschuks meldete, der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung tatsächlich nicht verwendet worden war. Daher berechnete die Kommission die Verwendung der besonderen Kautschukarten und stellte fest, dass der tatsächliche Verbrauch von dem vom elektronischen Zollsystem gemeldeten Verbrauch abweicht. Die Differenz trat trotz Kontrollbesuchen, die die Zollbehörden im Untersuchungszeitraum der Überprüfung im Betrieb des in die Stichprobe einbezogenen Unternehmens durchgeführt hatten, auf. Diese Feststellungen wurden der chinesischen Regierung mitgeteilt, damit sie eine weitere Prüfung der in Rede stehenden Geschäftsvorgänge vornehmen konnte.
- (197) Demzufolge zahlte einer der Ausführer der GITI Group nicht alle fälligen Einfuhrzölle.

3.8.2.3. Schlussfolgerung

- (198) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass das Überwachungssystem der chinesischen Regierung für den Handel mit Verarbeitungserzeugnissen im Hinblick auf Naturkautschuk nicht wirksam angewandt wurde. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass das angewandte Überwachungssystem für Naturkautschuk, der für zur Ausfuhr bestimmte Reifen verwendet wird, zu übermäßigen Erstattungen geführt hat, die eine anfechtbare Subvention im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii der Grundverordnung darstellen, da die Höhe der Rückerstattung die Höhe der ursprünglich auf die eingeführten Inputs erhobenen Einfuhrabgaben, für die die Rückerstattung beansprucht wird, überschreitet.
- (199) Diese übermäßigen Erstattungen sind ebenfalls spezifisch, da sie im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung von der Ausfuhrleistung abhängig sind.

3.8.2.4. Berechnung der Höhe der Subvention

- (200) Der Vorteil wurde als Differenz zwischen der Höhe der im UZ fälligen Einfuhrzölle und der tatsächlichen Höhe der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung entrichteten Zölle berechnet.
- (201) Die für diese Art von Subventionen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ermittelte Höhe der Subventionen stellte sich für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wie folgt dar:

**Erstattung von Einfuhrzöllen gegenüber Naturkautschuk**

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Höhe der Subvention |
|--------------------------------|---------------------|
| GITI Group                     | 0,57 %              |

3.8.3. Gesamtvorteil aufgrund aller Regelungen zur Befreiung von bzw. Ermäßigung der indirekten Steuern

- (202) Die Gesamthöhe der Subventionen, die für alle Regelungen über indirekte Steuern und Einfuhrzölle zugunsten der ausführenden Hersteller in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum der Überprüfung ermittelt wurde, stellte sich wie folgt dar:

**Befreiungen von bzw. Ermäßigungen der indirekten Steuern**

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Höhe der Subvention |
|--------------------------------|---------------------|
| GITI Group                     | 0,59 %              |
| Hankook Group                  | 0,01 %              |

3.9. **Zuschussprogramme**

- (203) In der Ausgangsuntersuchung stellte die Kommission fest, dass einige in die Stichprobe einbezogene Unternehmen in den Genuss einer Vielzahl von Zuschüssen für Umweltschutz und Emissionsverringerung sowie für Forschung und Entwicklung, technologische Modernisierung und Innovation kamen.
- (204) Ähnlich wie in der Ausgangsuntersuchung kamen beide in die Stichprobe einbezogenen Ausführende in den Genuss mehrerer Ad-hoc-Zuschüsse.

3.9.1. Rechtsgrundlage

- (205) Die überwiegende Mehrheit der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern gemeldeten Programme stützte sich auf Bekanntmachungen lokaler Behörden. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass diese Programme die allgemeine Politik widerspiegeln, die u. a. in den folgenden Rechtsakten festgelegt ist:
  - 13. Fünfjahresplan und 14. Fünfjahresplan,
  - „Made in China 2025“,
  - Plan für die Entwicklung einer umweltfreundlichen Industrie (2016-2020),

- Gesetz der Volksrepublik China über Energieeinsparung in der am 28. Oktober 2007 angenommenen Neufassung mit Änderungen,
- Gesetz zur Förderung einer saubereren Produktion der Volksrepublik China, Verordnung Nr. 54 des Präsidenten der Volksrepublik China,
- Maßnahmen zur Mittelverwaltung zur Vermeidung und Verminderung der Luftverschmutzung (finanzielle Konstruktion) [2018], Nr. 578,
- wesentliche Elemente bei der Einsparung und vollständigen Nutzung von Energie in der Industrie im Jahr 2015, veröffentlicht am 3. April 2015 vom MIIT,
- besondere Maßnahmen zur Mittelverwaltung für den Umweltschutz in der Provinz Shandong [2021],
- Bekanntmachung über die Veröffentlichung des Umsetzungsplans Kohlenstoff-Peaks in Industriebereichen und Schlüsselindustrien in der Provinz Jiangsu [2023] und
- Maßnahmen zur Mittelverwaltung für die Vermeidung und Verminderung der Luftverschmutzung (C.J. [2018] Nr. 578).

### 3.9.2. Schlussfolgerung

- (206) Mangels Bereitschaft zur Mitarbeit vonseiten der chinesischen Regierung stützte die Kommission ihre Feststellungen zu den Zuschussprogrammen auf die verfügbaren Informationen, einschließlich der im Antrag auf Auslaufüberprüfung enthaltenen und der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern übermittelten Informationen. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin in den Genuss von Programmen kamen, wie sie in der Ausgangsuntersuchung festgestellt wurden.
- (207) Der Antragsteller brachte im Antrag vor, dass Reifenausführer aus der VR China von diesen Programmen profitieren. So hat beispielsweise das Finanzministerium im Mai 2022 die steuerliche Unterstützung für die Arbeit am CO<sub>2</sub>-neutralen Peak veröffentlicht, um „das Ziel der CO<sub>2</sub>-Neutralität zu erreichen, die finanziellen Unterstützungsmaßnahmen zu stärken und den nationalen ‚14. Fünfjahresplan‘ zu stärken.“ Dieses Dokument zielt somit darauf ab, die staatliche Finanzpolitik umzusetzen, um „Regionen und Wirtschaftszweige bei der Beschleunigung des grünen und kohlenstoffarmen Wandels“ zu unterstützen. Die Reifenindustrie sowie die gesamte chinesische Wirtschaft kommen somit in den Genuss der Umweltpolitik. Um eine umweltfreundlichere Industrie zu fördern, veröffentlichte das MIIT den Plan für die Entwicklung einer umweltfreundlichen Industrie für die Jahre 2016-2020. Er zielte auf die wichtigsten umweltschädlichen Technologien ab, die an der Reifenherstellung beteiligt sind, d. h. Petrochemie, Kautschuk, Stahl und Textilien. <sup>(70)</sup>
- (208) Darüber hinaus brachte der Antragsteller vor, dass im 14. Fünfjahresplan Unterstützung für „FuE-Aufwendungen und Steueranreize für Hightech-Unternehmen“ vorgesehen seien. Im 14. Fünfjahresplan seien wissenschaftliche und technologische Projekte in die FuE-Bestimmungen aufgenommen worden. <sup>(71)</sup>
- (209) Diese Programme gelten als Subventionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, weil ein Transfer von Geldern der chinesischen Regierung in Form von Zuschüssen an die Hersteller der betroffenen Ware gewährt wird.
- (210) Außerdem stellte die Kommission fest, dass diese Subventionen spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung sind, da im Rahmen dieses Programms nur Unternehmen gefördert werden können, die in Schlüsselbereichen oder -technologien nach den regelmäßig veröffentlichten Leitlinien, Verwaltungsmaßnahmen und Verzeichnissen tätig sind. Der Reifen- und/oder der (petro-)chemische Sektor werden unter den förderfähigen Sektoren aufgeführt.

### 3.9.3. Berechnung der Höhe der Subvention

- (211) Der Vorteil wurde als der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung erhaltene Betrag bzw. der dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung zugerechnete Betrag berechnet, wenn der Betrag ähnlich wie in der Ausgangsuntersuchung über die Lebensdauer des Anlagevermögens abgeschrieben wurde, für das der Zuschuss gewährt wurde.

<sup>(70)</sup> Rn. 222 des Antrags.

<sup>(71)</sup> Rn. 233 des Antrags.



- (212) Die für diese Art von Subvention im Untersuchungszeitraum ermittelte Höhe der Subventionen stellte sich für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wie folgt dar:

**Zuschüsse für Energieeinsparung, Umweltschutz und Emissionen**

| Unternehmen/Unternehmensgruppe | Höhe der Subvention |
|--------------------------------|---------------------|
| GITI Group                     | 0,59 %              |
| Hankook Group                  | 0,16 %              |

**3.10. Schlussfolgerung zur Subventionierung**

- (213) Die Kommission berechnete die Höhe der anfechtbaren Subventionen nach den Bestimmungen der Grundverordnung für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen, indem sie die Subventionen und Subventionsregelungen jeweils einzeln prüfte und die ermittelten Zahlen addierte, um die Gesamthöhe der Subvention der jeweiligen ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zu ermitteln. Zur Berechnung der nachstehenden Gesamthöhe der Subventionierung berechnete die Kommission zunächst den Prozentsatz der Subventionierung, d. h. die Höhe der Subventionen als prozentualen Anteil am Gesamtumsatz des Unternehmens. Dieser Prozentsatz wurde dann herangezogen, um die Subvention zu berechnen, die den im Untersuchungszeitraum der Überprüfung getätigten Ausfuhren der betroffenen Ware in die Union zuzurechnen ist. Anschließend wurden die Höhe der Subvention je im Untersuchungszeitraum der Überprüfung in die Union ausgeführte Tonne der betroffenen Ware und die nachstehenden Spannen als Prozentsatz des CIF-Wertes (Cost, Insurance, Freight – Kosten, Versicherung und Fracht) derselben Ausfuhren je Tonne berechnet.
- (214) Subventionsspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, im Landesdurchschnitt von [4-8] %. Daher wurde der Schluss gezogen, dass die untersuchten Subventionsregelungen im Untersuchungszeitraum der Überprüfung in Kraft waren.

**3.11. Wahrscheinlichkeit des Anhaltens der Subventionierung**

- (215) Nachdem für den Untersuchungszeitraum der Überprüfung eine Subventionierung festgestellt wurde, untersuchte die Kommission nach Artikel 18 Absatz 2 der Grundverordnung die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens der Subventionierung im Falle einer Aufhebung der Maßnahmen.
- (216) In diesem Zusammenhang untersuchte die Kommission die folgenden Sachverhalte: die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in der VR China, das Verhältnis zwischen den Preisen von Ausfuhren in Drittländer und dem Preisniveau in der Union sowie die Attraktivität des Unionsmarktes.

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

- (217) Die Kommission prüfte, ob bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen in erheblichem Umfang subventionierte Einfuhren aus der VR China in die Union getätigt würden. Wegen der mangelnden Mitarbeit seitens der chinesischen Regierung bestimmte die Kommission die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in der VR China auf der Grundlage öffentlich zugänglicher Informationen und Informationen aus dem Antrag auf Auslaufüberprüfung.
- (218) Im Antrag meldete der CRIA in der VR China eine Produktionsmenge von 122,39 Mio. Reifen im Jahr 2021 für eine geschätzte Produktionskapazität von 141,76 Mio. Reifen im selben Jahr, was einen Anstieg der hergestellten Reifen um 2,72 Mio. gegenüber dem Vorjahr bedeutet. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass die Kapazitätsauslastung bei rund 86 % liegen würde. Im Jahr 2022 kamen, wie vom CRIA berichtet, bereits mindestens 1,5 Mio. Einheiten an zusätzlicher Reifenproduktionskapazität hinzu. Damit beläuft sich die gesamte Reifenproduktionskapazität für 2022 auf rund 143,25 Mio. Stück. Würden die gleichen Kapazitätsauslastungsraten wie im Jahr 2021 zugrunde gelegt, würde sich die Produktion auf rund 123,67 Mio. Reifen belaufen. Die verfügbaren ungenutzten Kapazitäten in China beliefen sich 2022 daher auf fast 20 Mio. Stück, was fast dem Gesamtverbrauch auf dem EU-Markt entsprach (etwa 20 Mio. Stück, wie in Erwägungsgrund 232 dargelegt).

- (219) Die chinesischen Reifenhersteller haben im Einklang mit der oben dargelegten Industriepolitik der chinesischen Regierung und der Kommunistischen Partei ihre bereits überentwickelten Produktionskapazitäten (etwa 110 Mio.) seit dem Untersuchungszeitraum der Ausgangsuntersuchung weiter ausgebaut. Die brasilianische Antidumpinguntersuchung im Jahr 2021 hat bereits gezeigt, dass in der VR China erhebliche Produktionskapazitäten vorhanden sind, und es wurden Beweise für mehrere Investitionen großer chinesischer Reifenhersteller in Produktionskapazitäten vorgelegt.<sup>(72)</sup> Auch in der südafrikanischen Antidumpinguntersuchung von 2022 wurden erhebliche Produktionsüberschüsse (mindestens 30 % der Kapazitätsreserven) der chinesischen Reifenhersteller festgestellt, die wahrscheinlich zu einem Anstieg der Ausfuhren der untersuchten Ware führen würden.<sup>(73)</sup>

#### 3.11.2. *Attraktivität des Unionsmarktes*

- (220) Die Kommission prüfte, ob die chinesischen ausführenden Hersteller im Falle eines Auslaufens der Maßnahmen wahrscheinlich ihre Ausfuhrverkäufe zu subventionierten Preisen auf dem Unionsmarkt fortsetzen würden. Die Kommission analysierte zuerst das Preisniveau der chinesischen Ausfuhren auf Drittlandsmärkte und verglich sie mit dem Preisniveau der chinesischen Ausfuhren in den Unionsmarkt, um festzustellen, ob der Unionsmarkt im Hinblick auf das Preisniveau attraktiv war.
- (221) Die Kommission prüfte das von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern angegebene Preisniveau 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 ausmachte. Darüber hinaus wurde die Attraktivität des Unionsmarktes dadurch belegt, dass die chinesischen Ausfuhrmengen in die Union trotz der geltenden Maßnahmen weiterhin rund 30 % der in der Ausgangsuntersuchung beobachteten Einfuhrmenge ausmachten.
- (222) Den Statistiken zufolge ist der Unionsmarkt als zweitgrößter Markt nach den Vereinigten Staaten für chinesische Ausfuhren preislich attraktiv. Die Preise der chinesischen Ausfuhren in die Union lagen 2023 um bis zu 20 % über den durchschnittlichen Preisen der chinesischen Ausfuhren in andere Bestimmungsländer wie die Vereinigten Staaten von Amerika, Mexiko, die Vereinigten Arabischen Emirate, Indonesien, Malaysia, Saudi-Arabien, Nigeria, Algerien, Ägypten und Kenia.
- (223) 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.

#### 3.11.3. *Etwaiige Aufnahmekapazität von Drittlandsmärkten*

- (224) Es ist unwahrscheinlich, dass die Kapazitätsreserven chinesischer ausführender Hersteller dazu verwendet werden, die Ausfuhren in andere Drittländer als die EU zu steigern. Die Kommission stellte fest, dass in Armenien, Botsuana, Brasilien, Ägypten, Eswatini, Kasachstan, der Kirgisischen Republik, Lesotho, Namibia, der Russischen Föderation, Südafrika, der Türkei, dem Vereinigten Königreich und den Vereinigten Staaten von Amerika Handelschutzmaßnahmen gegen Einfuhren der betroffenen Ware aus der VR China in Kraft sind<sup>(74)</sup>. Folglich sind diese Drittlandsmärkte, bei denen es sich um bedeutende Verbraucher von Lkw-Reifen handelt, für die chinesischen ausführenden Hersteller weniger attraktiv.

#### 3.11.4. *Schlussfolgerung*

- (225) In Anbetracht vorstehender Erwägungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Subventionierung anhält. Die Untersuchung ergab, dass die Einfuhren aus der VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung weiterhin in großen Mengen (im Vergleich zur Größe des Marktes) zu subventionierten Preisen auf den Unionsmarkt gelangten.

<sup>(72)</sup> (cames.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>(73)</sup> 20220912111726\_Report-700.pdf (itac.org.za).

<sup>(74)</sup> Auf der Grundlage von Informationen des WTO Trade Remedies Data Portal (WTO-Portal für Daten über handelspolitische Schutzmaßnahmen), abrufbar unter: <https://trade-remedies.wto.org/en> und des WTO Anti-dumping Notification Portal (WTO-Portal zur Bekanntgabe von Antidumpingmaßnahmen), abrufbar unter: <https://ad-notification.wto.org/>.

- (226) Darüber hinaus stellte die Kommission im Untersuchungszeitraum der Überprüfung fest, dass die überschüssigen Kapazitätsreserven in der VR China im Vergleich zum Unionsverbrauch erheblich waren. Die Attraktivität des Unionsmarktes in Bezug auf Größe und Verkaufspreise deutete auch darauf hin, dass die chinesischen Ausfuhren bei einem Außerkrafttreten der Ausgleichsmaßnahmen wahrscheinlich auf den Unionsmarkt umgelenkt würden.
- (227) Daher stellte die Kommission fest, dass die chinesischen ausführenden Hersteller ihre Ausfuhren von Reifen zu subventionierten Preisen auf den Unionsmarkt im Falle eines Außerkrafttretens der Ausgleichsmaßnahmen wahrscheinlich erhöhen werden.

**4. SCHÄDIGUNG**

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

- (228) 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 9 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (229) 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 dem Antragsteller vorgelegten Informationen und von Eurostat-Statistiken. Wie in Erwägungsgrund 26 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.
- (230) 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.

**4.2. Unionsverbrauch**

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

Tabelle 1

**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.

- (233) Der Verbrauch auf dem Unionsmarkt stieg im Bezugszeitraum um 11 % an. Von 2020 auf 2022 war ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Dies hängt wahrscheinlich mit der Erholung von der COVID-19-Krise zusammen und erklärt sich dadurch, dass der Reifenverbrauch untrennbar 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.

### 4.3. Einfuhren aus dem betroffenen Land

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

(234) 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.

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

Tabelle 2

#### 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.

(236) 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 2 dargestellt.

(237) 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 %.

#### 4.3.2. Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land und Preisunterbietung

(238) Die Kommission ermittelte die Einfuhrpreise auf der Grundlage von Eurostat-Daten.

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

Tabelle 3

#### 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.

- (240) Im Bezugszeitraum stiegen die durchschnittlichen Preise der chinesischen Einfuhren in die Union (alle Klassen) um 61 %.
- (241) 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.
- (242) Aus diesem Grund schätzte die Kommission die Preisunterbietung für alle Einfuhren auf der Grundlage von Einfuhrstatistiken.
- (243) Dazu stellte die Kommission einen Vergleich an zwischen
- dem gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreis je Stück der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, der unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt in Rechnung gestellt wurde, und zwar berichtigt auf die Stufe ab Werk, und
  - dem durchschnittlichen Anlandepreis der Einfuhren aus der VR China auf der Grundlage von Einfuhrstatistiken, einschließlich Antidumping- und Ausgleichszöllen, Zöllen und Einfuhrkosten.
- (244) Dieser Vergleich ergab, dass der durchschnittliche Anlandepreis der chinesischen Einfuhren (270 EUR/Stück) bei den übrigen Einfuhren 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 Antidumping- und Ausgleichszölle ermittelt, würde er sich auf 251 EUR/Stück belaufen, was den durchschnittlichen Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union deutlich unterbieten würde und unter den Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union liegen würde.
- (245) 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.
- (246) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Hankook Group vor, dass die Kommission ihre Methode zur Berechnung der Preisunterbietung im Vergleich zur Ausgangsuntersuchung falsch geändert habe. Die Hankook Group argumentierte, dass die Kommission, anstatt die Preisunterbietung für alle Einfuhren auf der Grundlage von Einfuhrstatistiken zu schätzen, eine Analyse nach Typen oder Klassen hätte durchführen müssen. In der vertraulichen Fassung ihrer Stellungnahme legte die Hankook Group auch Daten zu ihren Ausfuhrmengen und -preisen vor und brachte vor, dass die Kommission durch die Verwendung dieser Daten die Einfuhrpreise für alle Klassen hätte abziehen und eine Analyse der Preisunterbietung für die einzelnen Klassen hätte durchführen können.
- (247) Die Kommission stimmt diesen Vorbringen nicht zu. Erstens fehlte es der Kommission aufgrund der mangelnden Bereitschaft zur Mitarbeit der in Klasse 3 tätigen chinesischen ausführenden Hersteller, wie in Erwägungsgrund 241 dargelegt, an detaillierten Informationen über chinesische Ausfuhren, insbesondere in Klasse 3, und sie war nicht in der Lage, eine Analyse der Preisunterbietung nach Klassen durchzuführen. Somit änderten sich die zugrunde liegenden Daten, die der Kommission zur Verfügung standen. Zweitens reichten die von der Hankook Group vorgelegten Daten zu ihren eigenen Ausfuhrmengen und -preisen nicht aus, um eine weitere Analyse der Preisunterbietung durchzuführen. Selbst nach diesen Daten gibt es noch andere Wirtschaftsbeteiligte der Klassen 1, 2 und 3, zu denen keine detaillierten Informationen vorliegen, und diese Daten reichen entgegen dem Vorbringen der Hankook Group nicht aus, um weitere Informationen über die Preisunterbietung auf der Ebene der einzelnen Klassen zu erhalten oder die Ergebnisse der Analyse der Preisunterbietung der Kommission zu entkräften. Deshalb wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.

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

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

Tabelle 4

**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                                   |
| 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.

- (250) 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.
- (251) 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).
- (252) Das Preisniveau der Einfuhren aus anderen Drittländern, insbesondere aus Thailand und Vietnam, lag deutlich unter den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union.

#### 4.5. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

##### 4.5.1. Allgemeine Bemerkungen

- (253) Im Rahmen der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurden alle Wirtschaftsindikatoren beurteilt, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum maßgeblich waren.
- (254) Wie in den Erwägungsgründen 15 bis 17 erläutert, wurde bei der Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (255) 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 Unionshersteller in der Stichprobe. Beide Datensätze wurden als repräsentativ für die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union angesehen.
- (256) Die makroökonomischen Indikatoren sind: Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Wachstum, Beschäftigung, Produktivität, Höhe der Subventionsspannen und Erholung von einer früheren Subventionierung.
- (257) Bei den mikroökonomischen Indikatoren handelt es sich um: durchschnittliche Stückpreise, Stückkosten, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite (ROI) und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.
- (258) 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.
- (259) Die Kommission analysierte bestimmte Indikatoren auch auf der Ebene der Klassen. Wie in den Erwägungsgründen 301 bis 308 dargelegt, bestätigt diese Analyse, dass die Entwicklungen für die betroffene Ware allgemein denen für die einzeln betrachteten Klassen entsprechen.
- (260) 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.
- (261) 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 die Erwägungsgründe 301 bis 308). Daher würde jede Gewichtung logischerweise die derzeit im Gesamtschadensbild beobachteten negativen Entwicklungen nur verstärken.

## 4.5.2. Makroökonomische Indikatoren

## 4.5.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Tabelle 5

**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.

- (263) 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.

## 4.5.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 6

**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.



- (265) Auf dem wachsenden Markt stiegen die Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union im Zeitraum 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.
- (266) 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.
- (267) 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 (13 %) zu verzeichnen. Auch der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union ging im Bezugszeitraum von 69 % auf 61 % zurück.
- (268) Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

4.5.2.3. Wachstum

- (269) 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 %).

4.5.2.4. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 7

**Beschäftigung und Produktivität**

|  | 2020   | 2021   | 2022   | Untersuchungszeitraum der Überprüfung |
|--|--------|--------|--------|---------------------------------------|
| Anzahl der Beschäftigten               | 21 148 | 21 614 | 20 291 | 18 425                                |
| Index                                  | 100    | 102    | 96     | 87                                    |
| Produktivität (in Stück/Beschäftigten) | 866    | 1 004  | 1 004  | 979                                   |
| Index                                  | 100    | 116    | 116    | 113                                   |

Quelle: ETRMA und vom Antragsteller bereitgestellte Informationen.

- (271) 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.

#### 4.5.2.5. Höhe der Subventionierung und Erholung von früherer Subventionierung

- (272) Im Untersuchungszeitraum der Überprüfung waren die bei den mitarbeitenden ausführenden Herstellern festgestellten individuellen Subventionsspannen noch immer beträchtlich (siehe Erwägungsgrund 214).
- (273) Trotz der fortgesetzten Subventionierung 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.

#### 4.5.3. Mikroökonomische Indikatoren

##### 4.5.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

- (274) 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 8

#### 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.

- (275) 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 (um 7 %) anheben, als die Herstellkosten stiegen (um 4 %).
- (276) 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.
- (277) Insgesamt stiegen die Herstellkosten im Bezugszeitraum um 40 %. Am stärksten stiegen die Herstellkosten von 2021 bis 2022 (um 30 %).
- (278) Die wichtigsten Schadensindikatoren wurden auch für die drei Klassen analysiert.
- (279) 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 9

**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.

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

Tabelle 10

**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.

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

Tabelle 11

**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.

## 4.5.3.2. Arbeitskosten

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

Tabelle 12

**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.

- (283) 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.

## 4.5.3.3. Lagerbestände

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

Tabelle 13

**Lagerbestände**

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

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (285) 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.

4.5.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

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

Tabelle 14

**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 %                                 |
| Index   | 100        | 170        | 23           | 16                                    |
| Cashflow (in EUR)   | 95 814 284 | 29 530 055 | - 57 192 051 | - 94 989 994                          |
| Index   | 100        | 31         | - 60         | - 99                                  |
| Investitionen (in EUR)  | 50 269 926 | 48 233 290 | 56 308 570   | 66 447 814                            |
| Index   | 100        | 96         | 112          | 132                                   |
| Kapitalrendite (in %)   | - 2,1 %    | 3,9 %      | - 15,2 %     | - 16,3 %                              |
| Index   | - 100      | 182        | - 712        | - 763                                 |

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (287) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes.
- (288) 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 275 erläutert, konnte der Wirtschaftszweig der Union seine Verkaufspreise im Jahr 2021 über den Anstieg der Herstellkosten hinaus anheben, was dazu beitrug, dass die Gewinnspannen von 7,9 % auf 13,4 % stiegen.
- (289) 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).
- (290) Unter Nettocashflow ist die Fähigkeit der Unionshersteller zu verstehen, ihre Tätigkeiten 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 erschöpft. 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.
- (291) 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.
- (292) 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 %.
- (293) Der Wirtschaftszweig der Union ist zwischen großen multinationalen Unternehmensgruppen und über 400 KMU in der gesamten Union aufgeteilt und hinsichtlich der Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten heterogen.
- (294) Für die drei Klassen wurde auf der Grundlage derselben Methodik, wie bereits dargelegt, eine gesonderte Analyse vorgenommen.
- (295) 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).
- (296) 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.

Tabella 15

**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.

- (297) 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.
- (298) 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.

Tabella 16

**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                            |

|                       | 2020     | 2021     | 2022     | Untersuchungszeitraum<br>der Überprüfung |
|-----------------------|----------|----------|----------|--|
| <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.

- (299) 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.
- (300) 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 von - 5,9 % auf - 20,0 %.

Tabelle 17

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

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



#### 4.6. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (301) Die Untersuchung ergab, dass sich der Wirtschaftszweig der Union im Jahr 2021 insgesamt von der früheren Subventionierung erholte. Zwischen 2022 und dem Untersuchungszeitraum der Überprüfung kam es zu einer Umkehr dieser Erholung.
- (302) Besonders deutlich wird dies in der gesunkenen Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union, dem Verlust von Marktanteilen und der Unfähigkeit, die Preise entsprechend den steigenden Kosten zu erhöhen. Darüber hinaus verschlechterten sich auch Rentabilitätsindikatoren wie Cashflow und Kapitalrendite. Zu beobachten war dies vor allem bei Herstellern der Klasse 3, die dem Preisdruck durch Niedrigpreiseinfuhren besonders ausgesetzt sind, was wiederum die höheren Klassen durch den in der Ausgangsuntersuchung beschriebenen umgekehrten Kaskadeneffekt beeinträchtigt. <sup>(75)</sup>
- (303) 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 8 Absatz 5 der Grundverordnung erlitten hat.

#### 5. SCHADENSURSACHE

- (304) 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.
- (305) 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.
- (306) 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.
- (307) 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 248 bis 252 bereits dargelegt, nahmen die Einfuhren aus Thailand und Vietnam erheblich zu, und ihr Preisniveau lag deutlich unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union.
- (308) Aus diesem Grund gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die subventionierten Einfuhren aus China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zur bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beitrugen, dass jedoch das direkte Verhältnis zwischen den subventionierten Einfuhren und den Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union durch andere Faktoren, vor allem die Kostensteigerungen und die Einfuhren aus anderen Ländern, infrage gestellt werden konnte. Daher beschloss die Kommission, weiter zu prüfen, ob die durch die subventionierten Einfuhren aus China verursachte Schädigung bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen wahrscheinlich erneut auftreten würde.
- (309) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hankook vor, dass die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht durch die Einfuhren aus China verursacht werde. Hankook brachte vor, dass die chinesischen Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union weder in Klasse 3 noch in Klasse 1 unterböten. Zur Untermauerung seines Vorbringens legte Hankook vertrauliche Daten zu seinen Ausfuhrpreisen und -mengen vor.

<sup>(75)</sup> Siehe 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).

- (310) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Wie in Erwägungsgrund 247 dargelegt, reichen die von Hankook vorgelegten Daten nicht aus, um eine weitere Analyse der Preisunterbietung durchzuführen, da sie keine ausreichenden Informationen über andere in den Klassen 1, 2 und 3 tätige Wirtschaftsbeteiligte enthalten. Folglich konnten diese Daten die Ergebnisse der Analyse der Preisunterbietung der Kommission nicht entkräften. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Prämisse dieses Vorbringens, dass in Klasse 1 oder Klasse 3 keine Preisunterbietung vorliege, falsch ist, weshalb das Vorbringen zurückgewiesen wird.
- (311) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hankook ferner vor, dass die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht durch die Einfuhren aus China, sondern durch aus anderen Drittländern eingeführte Reifen verursacht werde.
- (312) Wie in Erwägungsgrund 308 dargelegt, kam die Kommission zu dem Schluss, dass die gedumpte Einfuhren aus China zur bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beitrugen, dass aber auch andere Faktoren, insbesondere der Kostenanstieg und die Einfuhren aus anderen Ländern, geeignet waren, den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und den Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union in Frage zu stellen. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass dieses Vorbringen die vorstehende Schlussfolgerung nicht entkräftet und somit zurückgewiesen wird.

## 6. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ERNEUTEN AUFTRETENS DER SCHÄDIGUNG

- (313) Die Kommission untersuchte nach Artikel 18 Absatz 2 der Grundverordnung, inwieweit bei einem Außerkrafttreten der Maßnahmen ein erneutes Auftreten der Schädigung, die ursprünglich durch subventionierte Einfuhren aus China verursacht wurde, wahrscheinlich ist.
- (314) In diesem Zusammenhang analysierte die Kommission die folgenden Elemente: die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in die VR China, die Attraktivität des Unionsmarktes und die Preise für Ausfuhren in Drittlandsmärkte sowie das Verhältnis zwischen den Preisen in der Union und der VR China, die mögliche Aufnahmekapazität von Drittlandsmärkten, das wahrscheinliche Preisniveau der Einfuhren aus China ohne Antisubventionsmaßnahmen und ihre Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union, einschließlich Preisunterbietung und Grad der Schädigung sowie des Anstiegs der Einfuhren aus der VR China nach vorübergehender Nichtigerklärung der Antidumpingzölle.

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

- (315) Wie in den Erwägungsgründen 217 bis 219 erläutert, sind in der VR China erhebliche Produktionskapazitäten und Kapazitätsreserven vorhanden, sodass die Ausfuhren auf den Unionsmarkt im Falle eines Außerkrafttretens der Antisubventionsmaßnahmen rasch gesteigert werden könnten. Wie in Erwägungsgrund 218 dargelegt, beliefen sich die verfügbaren ungenutzten Kapazitäten in der VR China im Jahr 2022 auf fast 20 Mio. Stück, was nahezu dem Gesamtverbrauch des Unionsmarktes entspricht.

### 6.2. Attraktivität des Unionsmarktes und Preise für Ausfuhren in Drittlandsmärkte

- (316) Wie in den Erwägungsgründen 220 bis 223 dargelegt, ist der Unionsmarkt als nach den Vereinigten Staaten zweitgrößter Markt der Welt 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 beliefen sich die Einfuhren aus der VR China in die Union trotz der geltenden Antisubventionsmaßnahmen weiterhin auf rund 30 % der Einfuhrmenge während der Ausgangsuntersuchung.

### 6.3. Etwaige Aufnahmekapazität von Drittlandsmärkten

- (317) Wie in Erwägungsgrund 224 dargelegt, gelten in den meisten Drittlandsmärkten, in denen große Mengen an Lkw-Reifen verbraucht werden, Handelsschutzmaßnahmen gegen Ausfuhren der gleichartigen Ware aus der VR China. 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.

**6.4. Wahrscheinliches Preisniveau der Einfuhren aus der VR China ohne Antisubventionsmaßnahmen und deren Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union, einschließlich Preisunterbietung und Grad der Schädigung**

- (318) Wie in Tabelle 3 dargestellt, betrug der Preis der Einfuhren aus der VR China in die Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung 218 EUR/Stück und lag damit bedeutend unter dem durchschnittlichen Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union von 283 EUR/Stück (siehe Tabelle 8) und auch unter dessen Herstellungskosten von 260 EUR/Stück.
- (319) Ohne Ausgleichszölle dürften daher die chinesischen Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union erheblich unterbieten.

**6.5. Anstieg der Einfuhren aus der VR China nach teilweiser Nichtigerklärung der Antisubventionszölle**

- (320) Wie aus Tabelle 2 hervorgeht und in Erwägungsgrund 237 dargelegt wird, 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 deutlich.
- (321) 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.
- (322) In ihrer Stellungnahme zur Einleitung des Verfahrens brachte die Hankook Group vor, dass die Einfuhrtrends 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.
- (323) Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Selbst wenn die derzeitigen Zölle den Wirtschaftszweig der Union bis zu einem gewissen Grad vor den subventionierten 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.
- (324) Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (325) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hankook vor, dass keine ausreichenden Beweise für die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung vorlägen. Insbesondere brachte Hankook vor, dass der Anstieg der Einfuhren im Jahr 2022 nicht mit der teilweisen Nichtigerklärung von Maßnahmen im Jahr 2022 verknüpft 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 erhöhen als ihre Preise senken würden und dass der Unionsmarkt nicht als attraktiv angesehen werden könne, da er nur 4 % der gesamten chinesischen Ausfuhrmenge ausmache.
- (326) 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 seien. Zweitens ist, wie in den Erwägungsgründen 247 und 310 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 ihre Gewinne im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen eher erhöhen als ihre Preise senken würden. Schließlich kann das derzeitige Niveau der chinesischen Ausfuhren in die Union, wenn Zölle gelten, die Tatsache nicht entkräften, dass der Unionsmarkt aus den in den Erwägungsgründen 220 bis 223 und Erwägungsgrund 316 genannten Gründen weiterhin attraktiv bleibt. Deshalb wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.

### 6.6. Schlussfolgerung zur Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung

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

## 7. UNIONSINTERESSE

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

### 7.1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (329) Unionshersteller, auf die mehr als 25 % der Unionsproduktion entfallen, haben an der Untersuchung mitgearbeitet.
- (330) 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.
- (331) 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 subventionierter 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.
- (332) Die Aufrechterhaltung der Maßnahmen liegt daher eindeutig im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union.

### 7.2. Interesse der unabhängigen Einführer und Verwender

- (333) Es arbeiteten keine Einführer oder Verwender bei der Untersuchung mit.
- (334) 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.
- (335) Mangels neuer Beweise kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich – wie in der Ausgangsuntersuchung – die Aufrechterhaltung der Maßnahmen nicht nennenswert auf die Einführer oder Verwender auswirken wird.

### 7.3. Sonstige Interessen

- (336) Die Ausgangsuntersuchung ergab, dass Maßnahmen zum Schutz der Hersteller von Premiumreifen des Wirtschaftszweigs der Union, die neue, hochwertige, über den gesamten Lebenszyklus ausgelegte und runderneuerbare Reifen herstellen, sowie der auf dem Klasse-3-Markt tätigen Runderneuerer im Interesse der Unionspolitik zur Verringerung von Abfällen und zur nachhaltigen Bewirtschaftung der Rohstoffe liegen. 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>(76)</sup>

<sup>(76)</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).

- (337) In der Ausgangsuntersuchung unterstützten die Lieferanten von Laufstreifen in Stellungnahmen die Einführung von Antisubventionsmaßnahmen, 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.
- (338) 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.

#### 7.4. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (339) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass nach Artikel 31 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.

### 8. ANTISUBVENTIONSMAßNAHMEN

- (340) Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Kommission zum Anhalten der Subventionierung, zum erneuten Auftreten der Schädigung und zum Unionsinteresse sollten die Antisubventionsmaßnahmen gegenüber Reifen aus der VR China aufrechterhalten werden.
- (341) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Ausgleichszölle erforderlich. Unternehmensspezifische Ausgleichszölle können nur bei Vorlage einer gültigen Handelsrechnung bei den Zollbehörden der Mitgliedstaaten erhoben werden. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 der vorliegenden Verordnung entsprechen. Bis zur Vorlage einer solchen Rechnung sollte für Einfuhren der für „alle übrigen Unternehmen“ geltende Ausgleichszoll erhoben werden.
- (342) Auch wenn die Vorlage dieser Rechnung erforderlich ist, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die unternehmensspezifischen Ausgleichszölle auf die Einfuhren anwenden können, stellt diese Rechnung nicht das einzige von den Zollbehörden zu berücksichtigende Element dar. So müssen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten – auch wenn ihnen eine Rechnung vorgelegt wird, die alle in Artikel [1 Absatz 3] der vorliegenden Verordnung dargelegten Anforderungen erfüllt – ihre üblichen Prüfungen durchführen und können, wie in allen anderen Fällen, zusätzliche Dokumente (Versandpapiere usw.) verlangen, um die Richtigkeit der Angaben in der Erklärung zu überprüfen und sicherzustellen, dass die anschließende Anwendung des niedrigeren Zollsatzes unter Einhaltung der Zollvorschriften gerechtfertigt ist.
- (343) 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 23 Absatz 3 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.
- (344) Die in dieser Verordnung aufgeführten unternehmensspezifischen Ausgleichszölle 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 verfügbaren Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze gelten.

- (345) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Ausgleichszollsätze beantragen, falls es später umfirmiert. Der Antrag ist an die Kommission <sup>(77)</sup> zu richten. Er muss alle sachdienlichen Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für ihn 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.
- (346) Alle interessierten Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage beabsichtigt wurde, die Aufrechterhaltung der geltenden Maßnahmen zu empfehlen. Ferner wurde ihnen nach dieser Unterrichtung eine Frist eingeräumt, um eine Stellungnahme abzugeben.
- (347) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(78)</sup> 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.
- (348) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(79)</sup> eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

(1) 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, die derzeit unter den KN-Codes 4011 20 90 und ex 4012 12 00 (TARIC-Code 4012 12 00 10) eingereiht werden und ihren Ursprung in der Volksrepublik China haben, wird ein endgültiger Ausgleichszoll eingeführt.

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

| Unternehmen   | Ausgleichszoll | TARIC-Zusatzcode |
|---|----------------|------------------|
| Xingyuan Tire Group Ltd, Co. Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd   | 57,28          | C331             |
| GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd. GITI Tire (Fujian) Company Ltd. GITI Tire (Hualin) Company Ltd. GITI Tire (Yinchuan) Company Ltd. | 11,07          | C332             |
| Chongqing Hankook Tire Co., Ltd Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd   | 3,75           | C334             |
| Aeolus Tyre Co., Ltd, Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd Pirelli Tyre Co., Ltd                           | 39,77          | C877             |

<sup>(77)</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Brüssel, Belgien.

<sup>(78)</sup> Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. September 2024 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union (Neufassung) (ABl. L, 2024/2509, 26.9.2024).

<sup>(79)</sup> Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55).

| Unternehmen  | Ausgleichszoll | TARIC-Zusatzcode |
|--|----------------|------------------|
| Sonstige in Anhang I genannte Unternehmen, die sowohl bei der Antisubventionsuntersuchung als auch bei der Antidumpinguntersuchung mitgearbeitet haben                                       | 27,69          | Siehe Anhang I   |
| Sonstige in Anhang II genannte Unternehmen, die zwar bei der Antidumpinguntersuchung, nicht aber bei der Antisubventionsuntersuchung mitgearbeitet haben                                     | 57,28          | Siehe Anhang II  |
| Andere Unternehmen, die der Durchführungsverordnung (EU) 2023/738 unterliegen und sowohl bei der Antisubventions- als auch bei der Antidumpinguntersuchung in Anhang III mitgearbeitet haben | 27,69          | Siehe Anhang III |
| Zhongce Rubber Group Co., Ltd  | 57,28          | C379             |
| Weifang Yuelong Rubber Co., Ltd  | 57,28          | C875             |
| Hefei Wanli Tire Co., Ltd  | 57,28          | C876             |
| Alle übrigen Unternehmen   | 57,28          | C999             |

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

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

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

*Artikel 2*

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

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

Brüssel, den 15. Januar 2025

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
 Ursula VON DER LEYEN

## ANHANG I

Nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende chinesische ausführende Hersteller, die sowohl bei der ursprünglichen Antisubventionsuntersuchung als auch bei der ursprünglichen Antidumpinguntersuchung mitarbeiteten:

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



## ANHANG II

Andere bei der ursprünglichen Antidumpinguntersuchung, nicht aber bei der ursprünglichen Antisubventionsuntersuchung mitarbeitende Unternehmen:

| Name des Unternehmens                                | TARIC-Zusatzcode |
|--|------------------|
| Briway Tire Co., Ltd                                 | C337             |
| Goodyear Dalian Tire Co., Ltd                        | C339             |
| Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd | C356             |
| Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd                  | C373             |

## ANHANG III

Andere mitarbeitende Unternehmen, die der Durchführungsverordnung (EU) 2023/738 unterliegen:

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