

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2017/109 DER KOMMISSION

vom 23. Januar 2017

zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter Fahrzeugräder aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China infolge einer Auslaufüberprüfung gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

A. VERFAHREN

1. **Geltende Maßnahmen**

- (1) Im Anschluss an eine Antidumpinguntersuchung (im Folgenden „Ausgangsuntersuchung“) führte der Rat mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 964/2010 ⁽²⁾ einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren bestimmter Aluminiumräder mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“ oder „China“ oder „betroffenes Land“) ein.
- (2) Bei den eingeführten Maßnahmen handelte es sich um Wertzölle in Höhe von 22,3 % auf Einfuhren aus der VR China.

2. **Antrag auf Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens der Maßnahmen (im Folgenden „Auslaufüberprüfung“)**

- (3) Nach Veröffentlichung der Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens ⁽³⁾ der geltenden Antidumpingmaßnahmen erhielt die Kommission einen Antrag auf Einleitung einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens der Maßnahmen gegenüber der VR China nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates ⁽⁴⁾.
- (4) Der Antrag wurde vom Verband europäischer Hersteller von Fahrzeugrädern EUWA (im Folgenden „Antragsteller“) im Namen von Herstellern eingereicht, auf die mehr als 25 % der gesamten Produktion bestimmter Aluminiumräder in der Union entfallen.
- (5) Der Antrag wurde damit begründet, dass beim Außerkrafttreten der Maßnahmen mit einem Anhalten des Dumpings und einem erneuten Auftreten der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu rechnen sei.

⁽¹⁾ ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 964/2010 des Rates vom 25. Oktober 2010 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren bestimmter Fahrzeugräder aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (AbI. L 282 vom 28.10.2010, S. 1).

⁽³⁾ Bekanntmachung des bevorstehenden Außerkrafttretens bestimmter Antidumpingmaßnahmen (AbI. C 47 vom 10.2.2015, S. 4).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates vom 30. November 2009 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern Diese Verordnung wurde durch die Grundverordnung aufgehoben.

3. Einleitung einer Auslaufüberprüfung

- (6) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass genügend Beweise für die Einleitung einer Auslaufüberprüfung vorlagen; daher leitete sie am 27. Oktober 2015 mittels einer im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichten Bekanntmachung ⁽¹⁾ (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“) eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 ein.

4. Untersuchung

Untersuchungszeitraum der Überprüfung und Bezugszeitraum

- (7) Die Untersuchung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens von Dumping und Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. Oktober 2014 bis zum 30. September 2015 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum der Überprüfung“ oder „UZÜ“). 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 2012 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums der Überprüfung (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

Von der Untersuchung betroffene Parteien

- (8) Die Kommission unterrichtete die Antragsteller, die anderen ihr bekannten Unionshersteller, die ausführenden Hersteller in der VR China, die ihr bekannten Einführer, die bekanntermaßen betroffenen Verwender und Händler, die ihr bekannten die Unionshersteller und Verwender vertretenden Verbände sowie die Vertreter der Ausfuhrländer offiziell über die Einleitung der Auslaufüberprüfung.
- (9) Die interessierten Parteien, einschließlich Hersteller in der Türkei, erhielten Gelegenheit, innerhalb der in der Einleitungsbekanntmachung gesetzten Frist schriftlich Stellung zu nehmen und eine Anhörung zu beantragen. Alle interessierten Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten und nachwiesen, dass besondere Gründe für ihre Anhörung sprachen, wurden gehört.
- (10) Die Vereinigung europäischer Automobilhersteller (im Folgenden „ACEA“) beantragte eine Anhörung mit dem Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren (im Folgenden „Anhörungsbeauftragter“). Die Anhörung fand am 5. Dezember 2016 statt.
- (11) Die Antragsteller und die mitarbeitenden türkischen Hersteller aus dem Vergleichsland ersuchten um Geheimhaltung ihrer Namen aus Furcht vor etwaigen Sanktionen seitens ihrer Abnehmer und Wettbewerber. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass tatsächlich ein beträchtliches Risiko von Sanktionen bestand, und akzeptierte folglich die Geheimhaltung der Namen der Antragsteller und der mitarbeitenden türkischen Hersteller. Um wirksam für die Wahrung der Anonymität Sorge zu tragen, wurden die Namen der anderen Unionshersteller ebenfalls vertraulich behandelt, damit keine Schlüsse auf die Namen der Antragsteller gezogen werden können.

Stichprobe

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

Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller in der VR China

- (13) Die Kommission bat alle ihr bekannten ausführenden Hersteller in der VR China um Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen, um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können. Ferner ersuchte die Kommission die Mission der VR China bei der Union, etwaige andere ausführende Hersteller, die an einer Mitarbeit an der Untersuchung interessiert sein könnten, zu ermitteln und/oder zu kontaktieren.
- (14) Einundzwanzig ausführende Hersteller im betroffenen Land übermittelten die erbetenen Informationen und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Nach Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung bildete die Kommission eine Stichprobe mit vier Gruppen von ausführenden Herstellern ausgehend von der größten gemeldeten Produktion und der höchsten gemeldeten Verkaufsmenge, die in der verfügbaren Zeit angemessen

⁽¹⁾ Bekanntmachung der Einleitung einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren bestimmter Aluminiumräder mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C 355 vom 27.10.2015, S. 8).

untersucht werden konnten. Demnach haben die vier Gruppen von chinesischen ausführenden Herstellern in der Stichprobe eine Jahresproduktion von 80 Mio. Rädern, was 70 % der gemeldeten Gesamtproduktion und Verkäufe aller mitarbeitenden Unternehmen/Unternehmensgruppen ausmacht. Laut Eurostat entfallen auf die vier Gruppen in der Stichprobe etwa 40 % der gesamten chinesischen Ausfuhren in die Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung.

- (15) Alle der Kommission bekannten betroffenen ausführenden Hersteller und die Behörden des betroffenen Landes wurden nach Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung zur Bildung der Stichprobe konsultiert. Zwei ausführende Hersteller gaben Stellungnahmen ab und beantragten die Aufnahme in die Stichprobe. Ihrer Aussage zufolge ist die vorgeschlagene Stichprobe nicht repräsentativ genug, da sie größere Mengen in die Union ausführen als zwei der gewählten Gruppen und die Unterschiede zwischen Aluminiumrädern für Erstausrüster (Original Equipment Manufacturer — im Folgenden „OEM“) (hauptsächlich Automobilhersteller) und Aluminiumrädern für den sogenannten Aftermarkt (im Folgenden „AM“) (beispielsweise Vertreiber, Händler, Werkstätten und ähnliche) (siehe Erwägungsgrund 28) bei der Auswahl nicht berücksichtigt wurden.
- (16) Die Kommission erachtete die gewählte Stichprobe aus den in Erwägungsgrund 14 erwähnten Gründen als repräsentativ. AM- oder OEM-Verkäufe gehörten zwar nicht zu den Auswahlkriterien, aber in jedem Fall verkaufen drei der vier Gruppen sowohl AM- als auch OEM-Räder in der Union. Daher wurde die vorgeschlagene Stichprobe beibehalten und die Anträge der beiden chinesischen ausführenden Hersteller wurden abgewiesen. Es gingen keine weiteren Stellungnahmen ein.

Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller

- (17) In der Einleitungsbekanntmachung gab die Kommission bekannt, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Nach Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung bildete die Kommission die Stichprobe nach dem Kriterium der größten repräsentativen Verkaufs- und Produktionsmenge unter Berücksichtigung der geografischen Verteilung. Die Stichprobe umfasste sieben Unionshersteller, die auch Antragsteller waren. Die Unionshersteller in der Stichprobe machten über 30 % der gesamten Unionsproduktion aus und umfassten sowohl Hersteller des OEM- als auch des AM-Markts. Die Kommission forderte die interessierten Parteien auf, zur vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen. Innerhalb der Frist gingen keine Stellungnahmen ein, sodass die vorläufige Stichprobe bestätigt wurde. Die Stichprobe wird als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union angesehen.
- (18) Eine Partei wandte ein, dass die Geheimhaltung der Unionshersteller sie an der Ausübung ihres Verfahrensrechts hindern würde, wirksam Stellung zur vorläufigen Stichprobe zu beziehen. Wie in Erwägungsgrund 11 erwähnt, wurde die Forderung nach Anonymität der Unionshersteller aufgrund des Risikos von Sanktionen seitens ihrer Abnehmer oder Wettbewerber als gerechtfertigt erachtet. Diese Partei brachte keine Argumente oder Informationen vor, die den verfügbaren Informationen widersprochen hätten, weshalb dieses Vorbringen zurückgewiesen wurde.
- (19) Am 27. Januar 2016 setzte einer der Unionshersteller in der Stichprobe die Kommission darüber in Kenntnis, dass er den Fragebogen nicht mehr beantworten könne. Die endgültige Stichprobe der Unionshersteller bestand daher aus sechs Unionsherstellern. Auf sie entfielen weiterhin über 30 % der gesamten Unionsproduktion. Die endgültige Stichprobe wurde daher als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union angesehen.

Bildung einer Stichprobe der unabhängigen Einführer, Fragebogen und Zusammenarbeit

- (20) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, bat sie alle unabhängigen Einführer um Übermittlung der in der Einleitungsbekanntmachung spezifizierten Informationen.
- (21) Achtzig der Kommission bekannte Einführer/Verwender wurden bei der Einleitung des Verfahrens kontaktiert und gebeten, gegebenenfalls ihre Tätigkeit zu erläutern und den Stichprobenfragebogen im Anhang der Einleitungsbekanntmachung auszufüllen.
- (22) Elf Unternehmen beantworteten den Stichprobenfragebogen. Sechs von ihnen gaben an, dass sie Aluminiumräder aus der VR China einführen und sie in der Union wiederverkaufen. Sie wurden deshalb zunächst als unabhängige Einführer erachtet. Aufgrund dieser begrenzten Anzahl von Unternehmen wurde die Bildung einer Stichprobe als nicht garantiert erachtet.

Fragebogen und Kontrollbesuche

- (23) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie zur Ermittlung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder erneuten Auftretens des Dumpings, eines Anhaltens oder erneuten Auftretens der Schädigung sowie zur Ermittlung des Unionsinteresses benötigte, und überprüfte sie.

- (24) Die Kommission sendete Fragebogen an die vier chinesischen ausführenden Hersteller/Gruppen von ausführenden Herstellern in der Stichprobe, die zwei Hersteller im Vergleichsland, die sieben Unionshersteller in der Stichprobe, die sechs unabhängigen Einführer, die sich bei Bildung der Stichprobe gemeldet hatten, die etwa 70 Verwender in der Union und die 28 Lieferanten von Rohstoffen/Ausrüstung für den Wirtschaftszweig der Union in der Union.
- (25) Es wurden Fragebogenantworten von den vier ausführenden Herstellern/Gruppen von ausführenden Herstellern in der Stichprobe, den zwei Herstellern im Vergleichsland, sechs Unionsherstellern in der Stichprobe, vier unabhängigen Einführern, sechs Verwendern und zwei Lieferanten in der Union übermittelt.
- (26) In den Betrieben der folgenden Unternehmen führte die Kommission Kontrollbesuche durch:
- a) Unionshersteller:
- Es wurden auf dem Betriebsgelände der sechs in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller Kontrollbesuche durchgeführt ⁽¹⁾.
- b) Einführer/Verwender:
- Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Niederlande
 - Bayerische Motoren Werke AG, München, Deutschland
 - FCA ITALY S.p.A, Turin, Italien
 - Opel Group GmbH, Rüsselsheim, Deutschland
- c) Ausführende Hersteller im betroffenen Land:
- Baoding-Lizhong(im Folgenden „Baoding“-Gruppe, einschließlich:
 - Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co., Ltd, Baoding, Provinz Hebei, VR China,
 - Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co., Ltd, Tianjin, VR China,
 - Dicastal(im Folgenden „Dicastal“-Gruppe, einschließlich:
 - CITIC Dicastal Co., Ltd, Qinhuangdao, Provinz Hebei, VR China,
 - Dicastal Xinglong Wheel Co., Ltd, Qinhuangdao, Provinz Hebei, VR China,
 - Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, Provinz Jiangsu, VR China,
 - Kunshan-Lioho-Liufeng(im Folgenden „Lioho“-Gruppe, einschließlich:
 - Kunshan Liufeng Machinery Industry Co., Ltd, Kunshan, Provinz Jiangsu, VR China,
 - Liufeng Precision Machinery Co., Ltd, Kunshan, Provinz Jiangsu, VR China,
 - Zhejiang-Wanfeng(im Folgenden „Wanfeng“-Gruppe, einschließlich:
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, Provinz Zhejiang, VR China,
 - Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, Provinz Zhejiang, VR China.
- d) Hersteller im Marktwirtschaftsland
- Es wurden bei den zwei mitarbeitenden Vergleichslandherstellern in der Türkei Kontrollbesuche durchgeführt.

B. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

1. Betroffene Ware

- (27) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um Räder aus Aluminium für Kraftfahrzeuge der KN-Positionen 8701 bis 8705, auch mit Zubehör, auch mit Reifen, mit Ursprung in der VR China (im Folgenden „betroffene Ware“ oder „Aluminiumräder“), die derzeit unter den KN-Codes ex 8708 70 10 und ex 8708 70 50 (TARIC-Codes 8708 70 10 10 und 8708 70 50 10) eingereiht werden.

⁽¹⁾ Wie in Erwägungsgrund 11 erwähnt, werden die Namen der Unionshersteller aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.

- (28) Für die betroffene Ware gibt es in der Union zwei Absatzkanäle: das Marktsegment für Erstausrüster (im Folgenden „OEM-Segment“) und den sogenannten Aftermarkt (im Folgenden „AM-Segment“). Im OEM-Segment schreiben die Fahrzeughersteller Aluminiumräder aus und beteiligen sich häufig an der Entwicklung von neuen Rädern, die ihren Markennamen tragen werden. Unionshersteller und chinesische Ausführer können in denselben Ausschreibungen zueinander im Wettbewerb stehen. Im AM-Segment werden Aluminiumräder meistens von Aluminiumradherstellern entworfen, entwickelt, als Markenartikel ausgewiesen („Branding“) und anschließend an Großhändler, Einzelhändler, Tuning-Firmen, Fahrzeugwerkstätten usw. verkauft.
- (29) Ebenso wie in der Ausgangsuntersuchung wurde festgestellt, dass OEM- und AM-Aluminiumräder trotz der unterschiedlichen Absatzkanäle dieselben physikalischen und technischen Eigenschaften aufweisen und austauschbar sind. Daher werden sie als eine einzige Ware betrachtet.

2. Gleichartige Ware

- (30) Die betroffene Ware und die Aluminiumräder, die in der VR China hergestellt und auf dem dortigen Inlandsmarkt verkauft werden, die Aluminiumräder, die auf dem Inlandsmarkt der Türkei (Vergleichsland) hergestellt und verkauft werden, sowie die Aluminiumräder, die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellt und verkauft werden, weisen dieselben grundlegenden physikalischen, chemischen und technischen Eigenschaften und Verwendungen auf.
- (31) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass es sich um gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung handelt.

C. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS ODER ERNEUTEN AUFTRETENS DES DUMPINGS

- (32) Nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung prüfte die Kommission zunächst, ob im Falle des Außerkrafttretens der geltenden Maßnahmen ein Anhalten oder erneutes Auftreten des Dumpings aus der VR China wahrscheinlich wäre.

1. Zusammenarbeit aus der VR China

- (33) Einundzwanzig Unternehmen/Unternehmensgruppen beantworteten den Stichprobenfragebogen. Das von den mitarbeitenden Unternehmen angegebene Gesamtvolumen der Ausfuhren von Aluminiumrädern in die Union lag im Untersuchungszeitraum der Überprüfung bei 1 601 591 Stück (17 473 Tonnen) ⁽¹⁾, was 72 % der von Eurostat für denselben Zeitraum erfassten Gesamteinfuhren der betroffenen Ware aus China entspricht. Die angegebene Gesamtproduktionskapazität der mitarbeitenden Unternehmen/Unternehmensgruppen lag bei 91,8 Mio. Stück (1 001 538 Tonnen), was etwa 43 % der geschätzten chinesischen Gesamtproduktionskapazität ausmacht (212 Mio. Stück). Weitere Angaben zur Produktionskapazität in der VR China sind in Abschnitt 3.1 enthalten.

2. Dumping im Untersuchungszeitraum der Überprüfung

a) Vergleichsland

- (34) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung musste die Ermittlung des Normalwerts auf der Grundlage der auf dem Inlandsmarkt gezahlten oder zu zahlenden Preise oder des rechnerisch ermittelten Werts in einem geeigneten Drittland mit Marktwirtschaft (im Folgenden „Vergleichsland“) erfolgen.
- (35) In der Ausgangsuntersuchung war für die Zwecke der Ermittlung des Normalwerts für die VR China die Türkei als Vergleichsland herangezogen worden. In der Einleitungsbekanntmachung informierte die Kommission die interessierten Parteien darüber, dass sie beabsichtige, die Türkei als Vergleichsland heranzuziehen, und ersuchte die Parteien um Stellungnahme. Außerdem wurde in der Einleitungsbekanntmachung mitgeteilt, dass auch andere Länder untersucht werden, insbesondere Thailand und Indonesien.
- (36) Eine interessierte Partei äußerte Bedenken in Bezug auf die Türkei als Vergleichsland aufgrund der Annahme, dass die Türkei bilaterale Abkommen mit Ländern aus dem Nahen Osten habe, aus denen sie somit zollfrei Aluminium einführen kann, während europäische Unternehmen auf die Einfuhren von Aluminium einen Einfuhrzoll von 7 % zahlen müssen.

⁽¹⁾ Die Unternehmensaufzeichnungen der Hersteller sowohl aus der Union als auch aus China werden in Stück geführt. Die Einfuhrstatistiken sind jedoch nur in kg verfügbar. Bei den vier geprüften Gruppen lag das Durchschnittsgewicht pro Rad der EU-Verkäufe bei 10,91 kg. Dieses Umrechnungsverhältnis wird in der gesamten Verordnung verwendet.

- (37) Der Normalwert, der auf der Grundlage der Inlandspreise und/oder -kosten der Vergleichslandhersteller festgelegt wird, muss mit den Ausführpreisen der chinesischen Hersteller verglichen werden und nicht mit den Kosten des Wirtschaftszweigs der Union. Daher ist der potenzielle Unterschied zwischen dem Zoll auf Rohstoffe im Vergleichsland und in der Europäischen Union nicht von Bedeutung. In jedem Fall vertritt die Kommission die Ansicht, dass es keinen signifikanten Unterschied mit Blick auf den Einfuhrzoll auf Aluminium zwischen der Türkei und der VR China gibt. Dieses Vorbringen musste daher zurückgewiesen werden.
- (38) Um alle Möglichkeiten für die Wahl eines geeigneten Vergleichslands zu prüfen, informierte die Kommission die offiziellen Vertreter der Türkei, Thailands, Indonesiens, Taiwans, Koreas und Malaysias ⁽¹⁾ über die Einleitung der Auslaufüberprüfung und ersuchte sie darum, die Kommission über ihnen in ihren Ländern bekannte Hersteller von Aluminiumrädern zu informieren. Ersuchen um Zusammenarbeit ergingen an alle ihnen bekannten Hersteller in diesen Ländern. Mit Ausnahme von zwei türkischen ausführenden Herstellern wurde jedoch keine Bereitschaft zur Zusammenarbeit signalisiert.
- (39) Auf Grundlage der verfügbaren Informationen verfügt die Türkei über das zweitgrößte Produktionsvolumen von Aluminiumrädern unter den potenziellen Vergleichsländern und bietet ein zufriedenstellendes Wettbewerbsniveau auf ihrem Inlandsmarkt ⁽²⁾. Die beiden türkischen mitarbeitenden Hersteller hatten ähnliche Produktionsmethoden wie die ausführenden Hersteller in der VR China. Darüber hinaus war ihre Produktpalette auf dem türkischen Inlandsmarkt mit der Produktpalette der Verkäufe in die Union durch die chinesischen ausführenden Hersteller vergleichbar.
- (40) Angesichts der obigen Ausführungen und in Ermangelung weiterer Stellungnahmen kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Türkei ein geeignetes Vergleichsland nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung ist.

b) Normalwert

- (41) Die von den beiden mitarbeitenden Herstellern aus dem Vergleichsland übermittelten Informationen wurden als Grundlage für die Bestimmung des Normalwerts herangezogen.
- (42) Im Einklang mit Artikel 2 Absatz 2 der Grundverordnung untersuchte die Kommission zunächst, ob die Gesamtmenge der Inlandsverkäufe der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer durch die mitarbeitenden Hersteller im Vergleichsland während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung repräsentativ war. Dazu wurden ihre Gesamtverkaufsmengen mit der Gesamtmenge der betroffenen Ware verglichen, die von jedem in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller in die Union ausgeführt wurde. Auf dieser Grundlage befand die Kommission, dass die gleichartige Ware in repräsentativen Mengen auf dem türkischen Inlandsmarkt verkauft wurde.
- (43) Sodann ermittelte die Kommission die von den Herstellern im Vergleichsland auf dem Inlandsmarkt verkauften Warentypen, die mit den zur Ausfuhr in die Union verkauften Typen der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller identisch oder direkt vergleichbar waren. Sie verglich auf Grundlage des Warentyps die Verkaufsmenge auf dem türkischen Markt mit den Ausfuhrmengen in die Union durch jeden chinesischen ausführenden Hersteller in der Stichprobe. Dieser Vergleich zeigte, dass die überwältigende Mehrheit von Warentypen in repräsentativen Mengen in der Türkei verkauft wurde ⁽³⁾.
- (44) Anschließend prüfte die Kommission für jeden auf dem Inlandsmarkt verkauften Typ der gleichartigen Ware der Hersteller im Vergleichsland, ob die Geschäfte als Verkäufe im normalen Handelsverkehr im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Grundverordnung angesehen werden konnten. Dem Normalwert wird unabhängig davon, ob die Verkäufe gewinnbringend sind oder nicht, der tatsächliche Inlandspreis je Warentyp zugrunde gelegt, wenn die Menge der Verkäufe zu einem Nettoverkaufspreis in Höhe der rechnerisch ermittelten Produktionskosten oder darüber mehr als 80 % der gesamten Verkaufsmenge dieses Typs ausmacht und wenn der gewogene durchschnittliche Verkaufspreis des betreffenden Warentyps mindestens den Produktionsstückkosten entspricht. Der Test ergab, dass praktisch alle Verkäufe gewinnbringend sind, mit Ausnahme von sechs Warentypen, die weniger als 0,01 % der gesamten türkischen Verkaufsmenge entsprachen.

⁽¹⁾ Diese Länder machten zusammen mit China über 97 % der Gesamteinfuhren von Aluminiumrädern im Untersuchungszeitraum aus. Bosnien-Herzegowina gehört mit seiner Einfuhr (von 3 %) zu diesen 97 %, wurde jedoch aufgrund seiner kleinen Größe und der geringen Anzahl an Herstellern nicht als geeignetes Vergleichsland berücksichtigt.

⁽²⁾ In der Türkei gibt es auf dem Inlandsmarkt mindestens acht bekannte konkurrierende Hersteller von Aluminiumrädern. Zudem erhebt die Türkei einen geringen Zollsatz von 4,5 % auf die Einfuhr von Aluminiumrädern aus Drittländern, was Einfuhren erleichtert. Während des UZÜ beliefen sich die Ausfuhren aus der VR China in die Türkei auf 843 926 Stück, was etwa der Hälfte der chinesischen Einfuhrmengen in die Union im selben Zeitraum entspricht.

⁽³⁾ In Bezug auf die Baoding-Gruppe wurden alle auf dem türkischen Markt verkauften Warentypen als repräsentativ erachtet. In Bezug auf die drei anderen Gruppen wurden insgesamt sechs Warentypen, die weniger als 0,12 % der gesamten türkischen Verkäufe ausmachten, als nicht repräsentativ angesehen.

- (45) Schließlich ermittelte die Kommission die aus der VR China in die Union ausgeführten und nicht auf dem türkischen Inlandsmarkt verkauften Warentypen und ermittelte den Normalwert rechnerisch nach Artikel 2 Absätze 3 und 6 der Grundverordnung. Zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts bei diese Typen zog die Kommission die durchschnittlichen Produktionskosten des ihnen am stärksten ähnelnden Warentyps des Herstellers im Vergleichsland heran und addierte einen angemessenen Betrag für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (im Folgenden „VVG-Kosten“) sowie den Gewinn hinzu, der den im Untersuchungszeitraum der Überprüfung von den Herstellern im Vergleichsland mit Inlandsverkäufen der gleichartigen Ware im normalen Handelsverkehr erzielten gewogenen Durchschnittsbeträgen entsprach.

c) Ausführpreis

- (46) Die vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller wickelten ihre Ausfuhren in die Union entweder direkt mit unabhängigen Abnehmern oder über verbundene Unternehmen ab, die als Händler fungierten.
- (47) Im Fall direkter Ausfuhrverkäufe ⁽¹⁾ der betroffenen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union ist der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung der für die betroffene Ware bei Ausfuhrverkäufen in die Union tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis.
- (48) In den Fällen, in denen die ausführenden Hersteller die betroffene Ware über verbundene Unternehmen in die Union ausführten ⁽²⁾, wurde der Ausführpreis anhand des Preises ermittelt, zu dem die eingeführten Waren zuerst an einen unabhängigen Käufer nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung weiterverkauft werden. Dementsprechend wurden Preisanpassungen durch Abzug der VVG-Kosten des verbundenen Händlers und einer angemessenen Gewinnspanne vorgenommen.

d) Vergleich

- (49) Die Kommission verglich den Normalwert und den Ausführpreis der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller auf der Stufe ab Werk. Soweit dies im Interesse eines fairen Vergleichs erforderlich war, nahm die Kommission nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung Berichtigungen des Normalwerts und/oder des Ausführpreises für Unterschiede vor, welche die Preise und deren Vergleichbarkeit beeinflussten.
- (50) Bei den Inlandspreisen der Hersteller im Vergleichsland wurden Berichtigungen für inländische Transport-, Kredit-, Bereitstellungs- und Verpackungskosten sowie für Provisionen vorgenommen. In Bezug auf die Ausführpreise der ausführenden Hersteller in der Stichprobe wurden Berichtigungen für Transport-, Versicherungs-, Bereitstellungs- und Kreditkosten sowie für Bankgebühren, Verpackungskosten, Einfuhrabgaben, Zölle und Provisionen vorgenommen.

e) Dumpingspanne

- (51) Nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung verglich die Kommission den gewogenen durchschnittlichen Normalwert jedes Typs der gleichartigen Ware im Vergleichsland mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausführpreis des entsprechenden Typs der betroffenen Ware für jede mitarbeitende Gruppe in der Stichprobe.
- (52) Die auf dieser Grundlage ermittelten gewogenen durchschnittlichen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Unternehmen	Dumpingspanne (in %)
Baoding-Gruppe	21,1
Dicastal-Gruppe	8,9
Lioho-Gruppe	25,9
Wanfeng-Gruppe	23,2

⁽¹⁾ Alle Verkäufe der Baoding- und der Dicastal-Gruppe und die Mehrheit der Verkäufe der Wanfeng-Gruppe.

⁽²⁾ Verkäufe der Wanfeng- und der Lioho-Gruppe aus dem Vereinigten Königreich.

f) Schlussfolgerung zu Dumping im Untersuchungszeitraum der Überprüfung

- (53) Die Kommission stellte fest, dass die chinesischen ausführenden Hersteller während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung (wenn auch in geringeren Mengen als in der Ausgangsuntersuchung) weiterhin Aluminiumräder zu Dumpingpreisen in die Union ausführten.

3. Beweise für die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings

- (54) Die Kommission untersuchte außerdem, ob im Falle eines Außerkrafttretens der Maßnahmen ein Anhalten des Dumpings wahrscheinlich wäre. Dabei betrachtete sie die chinesische Produktionskapazität und Kapazitätsreserven, das Verhalten der chinesischen Ausführer auf anderen Märkten, die Lage auf dem Inlandsmarkt in China und die Attraktivität des Unionsmarkts.

3.1. Produktionskapazität und Kapazitätsreserven in der VR China

- (55) Im „Global China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013“ wurde die in China verfügbare Gesamtkapazität von Aluminiumrädern auf 180 Mio. Stück bei Verkäufen von nur 120 Mio. Stück geschätzt, wonach die Kapazitätsreserve Ende 2012 bei 60 Mio. Rädern ⁽¹⁾ lag.
- (56) Die angegebene Gesamtproduktionskapazität der 21 mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller liegt bei 91 804 845 Stück und ihre angegebene durchschnittliche Kapazitätsauslastung bei 87 %, wonach sich Kapazitätsreserven von etwa 12 Mio. Stück ergeben.
- (57) Diese Zahlen stellen jedoch nur einen Teil der gesamten Produktionskapazität und der Kapazitätsreserven der VR China dar. Zusätzlich zu den 21 mitarbeitenden Unternehmen wurden im Rahmen der Untersuchung mindestens 67 ⁽²⁾ — nach einigen Quellen jedoch sehr wahrscheinlich einige Hundert ⁽³⁾ — weitere Hersteller von Aluminiumrädern ermittelt, die in China tätig sind. Für 28 dieser Unternehmen fand die Kommission einige öffentlich zugängliche Informationen über ihre Produktionskapazität ⁽⁴⁾. Für die übrigen 39 Unternehmen gibt es keine öffentlich zugänglichen Informationen, aber die Ergebnisse der Untersuchung deuten darauf hin, dass ihre Kapazität zwischen 300 000 und 6 Mio. Stück/Jahr ⁽⁵⁾ liegt.
- (58) Die durchschnittliche Produktionskapazität der 21 mitarbeitenden Unternehmen liegt bei jährlich mehr als 4,3 Mio. Stück. Die durchschnittliche Produktionskapazität der weiteren 28 Unternehmen, für die öffentlich zugängliche Informationen vorliegen, liegt bei jährlich 1,8 Mio. Stück. Mittels Übertragung dieses Durchschnitts von 1,8 Mio. auf die übrigen 39 Unternehmen erhielt die Kommission eine zusätzliche Produktionskapazität von 121 Mio. Stück. Da diese Unternehmen nicht an der Untersuchung mitarbeiteten, sind ihre Kapazitätsreserven nicht bekannt. Anhand der besten verfügbaren Informationen und unter Verwendung der im „Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013“ ⁽⁶⁾ genannten Kapazitätsauslastung von 70 % erhielt die Kommission weitere 36 Mio. Stück an Kapazitätsreserven. Durch Addition von 12 Mio. Stück und 36 Mio. Stück kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass die VR China bei der Herstellung von Aluminiumrädern jährliche Kapazitätsreserven von mindestens 48 Mio. Stück besitzt.
- (59) Laut einer interessierten Partei sind die chinesischen Produktionskapazitäten voll ausgeschöpft. Die Parteien verwiesen in ihren Stellungnahmen auf die Fragebogenantworten von drei Gruppen von ausführenden Herstellern in der Stichprobe sowie auf eine Präsentation der CCCME. Diese würden zeigen, dass es in der VR China keine freien Kapazitäten gebe.

⁽¹⁾ Ende 2012 erreichte die Kapazität von Aluminiumrädern in China beinahe 180 Mio. Stück, während sich die Verkäufe auf mehr als 120 Mio. Stück beliefen, sodass die Kapazitätsauslastung bei über 70 % lag. Übersetzung eines Ausschnitts aus dem „Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013“, Originalfassung abrufbar unter <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>.

⁽²⁾ In den zugänglichen Unterlagen verfügbare Liste von Unternehmen.

⁽³⁾ In dem öffentlich zugänglichen Auszug aus dem „Global and China Automotive Wheel Industry Report 2013-2014“ werden mindestens 110 Räder produzierende KMU genannt, die exportorientiert sind, d. h., dass es weitere Unternehmen gibt, die nur den Inlandsmarkt bedienen. <http://www.reportsreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>.

⁽⁴⁾ Die Informationen zur Produktionskapazität waren auf den Websites des Unternehmens abrufbar oder auf kommerziellen Verkaufswbsites wie <http://www.made-in-china.com/> oder www.tradeee.com verfügbar.

⁽⁵⁾ 300 000 Stück/Jahr ist die geringste Jahreskapazität, die von einem der 21 mitarbeitenden Hersteller angegeben wurde. Außerdem muss eine Produktionsanlage laut den Ergebnissen der Untersuchung jährlich mindestens 300 000 Stück herstellen, um wirtschaftlich tragfähig zu sein. Sechs Millionen Stück/Jahr entsprechen den im Rahmen der Untersuchung ermittelten größten Produktionsstandorten.

⁽⁶⁾ <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>. Diese Auslastungsrate von 70 % kann als konservative Schätzung betrachtet werden. Es handelt sich um eine Durchschnittsschätzung für ganz China einschließlich der mitarbeitenden Unternehmen mit einer bestätigten höheren Auslastungsrate (87 %), was darauf hinweist, dass die Kapazitätsauslastung der nicht mitarbeitenden Unternehmen wahrscheinlich noch niedriger ist.

- (60) Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Daten in den Fragebogenantworten (in der nach Überprüfung geänderten Fassung) ordnungsgemäß bei der Bestimmung der verfügbaren Kapazitätsreserven berücksichtigt wurden. Wie bereits in Erwägungsgrund 57 erklärt, stellen die Daten der Gruppen in der Stichprobe jedoch nur einen Teil der landesweiten Produktionskapazitäten dar. Die Gesamtkapazität und die Kapazitätsauslastung für die gesamte VR China wurden daher auf Grundlage der verfügbaren Daten ermittelt, wie in Erwägungsgrund 57 dargelegt. Die Zahlen in der CCCME-Präsentation sind haltlos, da nur die „China Association of Automobile Manufacturers“ (chinesischer Automobilherstellerverband) als Quelle genannt wird, ohne konkret auf öffentlich verfügbare Informationen zu verweisen. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (61) Nach der Veröffentlichung merkte diese interessierte Partei an, dass die Kommission die chinesische Aluminiumradkapazität stark überschätze und die Auslastungsquoten unterschätze. Die interessierte Partei argumentierte insbesondere, dass sich die Kommission angesichts der starken Mitarbeit seitens des chinesischen Wirtschaftszweigs und der Stichprobenbildung bei den mitarbeitenden ausführenden Herstellern bei der Bestimmung der Produktionsmengen und Kapazitätsreserven in der VR China ausschließlich auf die von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern und der CCCME bereitgestellten Daten hätte stützen sollen. Darüber hinaus hätte die Kommission die Ergebnisse in Bezug auf die Unternehmen in der Stichprobe extrapolieren sollen und somit insgesamt eine Kapazitätsauslastungsrate für das OEM-Segment von 99 % und eine Kapazitätsauslastungsrate für den gesamten chinesischen Wirtschaftszweig für Aluminiumräder von 90 % nutzen sollen. Darüber hinaus forderte eine andere interessierte Partei die Kommission auf, zu erläutern, wie sie die Kapazitätsreserve konkret für das OEM-Segment bewertete.
- (62) Außerdem hätte sich die Kommission laut einer interessierten Partei bei der Bestimmung der landesweiten Produktion von Aluminiumrädern in China auf die von der CCCME bereitgestellten Informationen (175 Mio. Stück) verlassen sollen, die im Einklang mit der Schätzung von 180 Mio. Stück aus dem in Erwägungsgrund 55 genannten Wirtschaftsbericht stehen. Die interessierte Partei argumentierte weiter, dass die Kommission die CCCME nie aufgefordert habe, weitere Erklärungen zu den von ihr bereitgestellten Informationen über die Produktionskapazität und ihre Auslastungsraten abzugeben.
- (63) Laut derselben interessierten Partei sind die öffentlich zugänglichen Informationen über die Kapazität eines Teils der von der Kommission ermittelten nicht mitarbeitenden Unternehmen unzuverlässig. Die interessierte Partei zweifelte außerdem die Begründung für die Annahme einer Kapazität von 1,8 Mio. Stück für jene nicht mitarbeitenden Unternehmen an, für die keine Informationen verfügbar waren. Und schließlich wandte die interessierte Partei ein, dass die für die Schätzung ihrer freien Kapazität herangezogene Kapazitätsauslastungsrate von 70 % einer Grundlage entbehre und zu allgemein sei, um für den Unionsmarkt von Bedeutung zu sein.
- (64) In Bezug auf diese Vorbringen wies die Kommission darauf hin, dass sie sich auf die geprüften Daten der ausführenden Hersteller in der Stichprobe sowie die angegebenen Daten der mitarbeitenden Unternehmen verlassen hat. Wie in Erwägungsgrund 56 erwähnt, hat die Kommission die Kapazitätsreserven der mitarbeitenden Unternehmen auf Grundlage der von ihnen bereitgestellten Daten berechnet und ist auf eine Kapazitätsreserve von 12 Mio. Stück und eine Kapazitätsauslastungsrate von 87 % gekommen⁽¹⁾. Auf ähnliche Weise wurde die angegebene Produktionsmenge der mitarbeitenden Unternehmen herangezogen, d. h. 91 804 845 Stück.
- (65) Gleichzeitig wurde in Erwägungsgrund 57 auch darauf hingewiesen, dass diese Zahlen nur einen Teil der Gesamtproduktion und der Kapazitätsreserven der VR China darstellen. Die aggregierte Produktionsmenge der vier Gruppen in der Stichprobe stellt lediglich 33 % der geschätzten Gesamtproduktionsmenge in der VR China dar⁽²⁾. Daher schaute sich die Kommission die verfügbaren Informationen über die VR China insgesamt an, um ein umfassendes Bild zu erhalten. Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass die CCCME entgegen dem Einwand der interessierten Partei darüber informiert wurde, dass ihre Daten über die chinesische Produktionskapazität und Kapazitätsauslastungsrate nicht berücksichtigt werden konnten, da sie nicht durch Belege gestützt wurden. Der CCCME wurde die Möglichkeit eingeräumt, Belege vorzulegen, die sie jedoch nicht wahrnahm. Daher wird die Schlussfolgerung aufrechterhalten, dass die von der CCCME bereitgestellten Daten über die chinesische Produktionskapazität und chinesischen Kapazitätsauslastungsraten nicht verwendet werden können.
- (66) Auch die Forderung, die bei den vier Gruppen in der Stichprobe ermittelten Kapazitätsauslastungsraten für die zahlreichen nicht mitarbeitenden Unternehmen zu verwenden, ist nicht akzeptabel. Erstens kann vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass die größeren Herstellergruppen (aus denen sich die Stichprobe

(1) Die bei den vier Unternehmen in der Stichprobe ermittelte Kapazitätsauslastungsrate lag bei 89 % und nicht, wie von der interessierten Partei behauptet, bei 99 %.

(2) Der Anteil bezieht sich auf die infolge der Stellungnahmen zu den öffentlich zugänglichen Informationen zur Kapazität einiger nicht mitarbeitender Unternehmen überarbeiteten Schätzung der Produktionskapazität für die VR China, wie in Erwägungsgrund 68 und 69 erläutert. Die angegebene Produktionsmenge der 21 mitarbeitenden Unternehmen macht 48 % der geschätzten Gesamtproduktionskapazität der VR China aus.

zusammensetzt) bedeutend höhere Kapazitätsauslastungsraten aufweisen als die kleineren Hersteller, die die Mehrheit der nicht mitarbeitenden Unternehmen ausmachen ⁽¹⁾. Zweitens haben die bei den vier Gruppen in der Stichprobe im Jahr 2012 ermittelten Kapazitätsauslastungsraten (89 %) die landesweite Schätzung des „Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013“ für denselben Zeitraum (70 %) deutlich überstiegen. Die Diskrepanz zwischen den beiden Zahlen zeigt, dass die Daten der vier Gruppen in der Stichprobe — wenn auch akzeptiert und für ihre Schlussfolgerungen auf Unternehmensebene verwendet — für den Rest der VR China nicht als repräsentativ erachtet werden können.

- (67) In Bezug auf das Vorbringen in Erwägungsgrund 61 wird erläutert, dass die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastungsraten für das OEM-Segment nicht getrennt von dem AM-Segment ermittelt werden können. OEM- und AM-Räder werden häufig von denselben Herstellern produziert und können in denselben Produktionsanlagen hergestellt werden, wodurch die Trennung der jeweiligen Zahlen unmöglich wird. Dies wurde auch in der Ausgangsuntersuchung bestätigt, in der die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung ermittelt wurden, ohne die beiden Segmente zu trennen ⁽²⁾.
- (68) Die Kommission hat die Vorbringen und die vorgelegten Belege zu den öffentlich zugänglichen Informationen zur Kapazität der ermittelten nicht mitarbeitenden Unternehmen sorgfältig analysiert. Infolgedessen wurde der Einwand der interessierten Partei für 11 Unternehmen akzeptiert ⁽³⁾. Die durchschnittliche Produktionskapazität der nun 31 Unternehmen mit öffentlich zugänglichen Informationen liegt somit bei jährlich 1,67 Mio. Stück. Durch Hochrechnung dieses Durchschnitts auf die übrigen 28 Unternehmen erreichte die geschätzte Gesamtkapazität der ermittelten nicht mitarbeitenden Unternehmen 98,4 Mio. Stück. Addiert man dies zur Produktionskapazität der mitarbeitenden Unternehmen (91,8 Mio.), liegt die chinesische Produktion bei jährlich mindestens 190 Mio. Stück. Die Ergebnisse werden in nachstehender Tabelle zusammengefasst.

Tabelle 1

Art des Unternehmens	Anzahl der betroffenen Unternehmen	Produktionskapazität (in Stück)	Kapazitätsreserve (in Stück)
Alle mitarbeitenden Unternehmen	21	91 804 845	12 355 052
(von denen in der Stichprobe)	4	62 589 289	
Ermittelte nicht mitarbeitende Unternehmen mit öffentlich zugänglichen Informationen zur Kapazität	31	51 700 000	15 510 000
Ermittelte nicht mitarbeitende Unternehmen ohne öffentlich zugängliche Informationen zur Kapazität	28	46 696 776	14 009 033
Insgesamt		190 201 621	41 874 085

- (69) Es muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass die Liste mit den ermittelten nicht mitarbeitenden Unternehmen nicht als erschöpfend zu betrachten ist. Wie in Erwägungsgrund 57 erwähnt, gibt es laut öffentlichen Quellen etwa 110 Räder produzierende KMU, die exportorientiert sind, d. h., dass es weitere Unternehmen gibt, die nur den Inlandsmarkt bedienen. Einige von ihnen sind zugegebenermaßen kleine Hersteller mit einer geringen Produktion, die nur mit Schwierigkeit ermittelt werden können. Trotzdem ist klar, dass es sich bei den 190,2 Mio. Stück nur um die niedrigste Schätzung der derzeitigen jährlichen Produktionskapazität in der VR China handelt.
- (70) In Bezug auf das zweite Vorbringen in Erwägungsgrund 63 weist die Kommission darauf hin, dass der Einwand in Bezug auf die Verlässlichkeit der vorher durch die Kommission verwendeten Quelle durch Änderung des durchschnittlichen Produktionsniveaus auf Grundlage der von der interessierten Partei bereitgestellten Informationen keine Grundlage mehr hat. Darüber hinaus muss darauf hingewiesen werden, dass die Kommission einen konservativen Ansatz verfolgte, als sie das durchschnittliche Kapazitätsniveau von 31 Unternehmen verwendete, um die wahrscheinlichen Produktionskapazitäten der Unternehmen ohne öffentlich zugängliche Informationen zu schätzen, im Gegensatz zur Hochrechnung der durchschnittlichen Produktionskapazität der 21 mitarbeitenden Unternehmen (4,3 Mio.) oder der durchschnittlichen Kapazität der vier Gruppen in der Stichprobe (über 15 Mio.).

⁽¹⁾ In China ist es nicht unüblich, dass große, etablierte Hersteller einen Teil ihrer Produktionsaufträge an nicht verbundene Lieferanten auslagern. Dadurch können sie sich rasch an Nachfragesteigerungen (oder -rückgänge) anpassen und nicht verbundene Lieferanten erst beauftragen, wenn sie optimale Kapazitätsauslastungsraten für ihre eigenen Niederlassungen erreicht haben. Diese Praxis wurde in der größten der Herstellergruppen in der Stichprobe beobachtet.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 404/2010 der Kommission vom 10. Mai 2010 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter Fahrzeugräder aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 117 vom 11.5.2010, S. 64).

⁽³⁾ Einzelheiten der Analyse und die überarbeiteten Kapazitätswerte sind der Liste in den zugänglichen Unterlagen zu entnehmen.

- (71) Schließlich wurde die Stellungnahme der interessierten Partei zur Zuverlässigkeit der geschätzten Kapazitätsauslastung von 70 % für die nicht mitarbeitenden Unternehmen bereits in Erwägungsgrund 66 und 67 behandelt. Was den „Global and China Automotive Industry Report 2012/2013“ angeht, aus dem die Auslastungsrate von 70 % hervorgeht, wird zudem darauf hingewiesen, dass die Zusammenfassung des Berichts mit den erforderlichen Informationen öffentlich zugänglich ist, die Kommission jedoch keinen Zugriff auf den vollständigen Bericht hat. Der Bericht wurde von einer Forschungsorganisation namens „Research in China“ veröffentlicht⁽¹⁾. Der Einwand der Partei wird zurückgewiesen.
- (72) Daher werden die Kapazitätsreserven in China nach der in Erwägungsgrund 58 beschriebenen Methode auf etwa 42 Mio. Stück jährlich geschätzt.
- (73) Mit einem anderen Ansatz erhält man eine sogar noch höhere Schätzung der Kapazitätsreserven. Wenn man von der geschätzten chinesischen Gesamtproduktion (190 Mio. ⁽²⁾) im Untersuchungszeitraum der Überprüfung das geschätzte Volumen der Inlandsverkäufe für 2015 (etwa 57 Mio. Stück ⁽³⁾) und die Gesamtausfuhren der VR China (geschätzt auf 73,5 Mio. Stück ⁽⁴⁾) im Untersuchungszeitraum der Überprüfung abzieht, erhält man für die Kapazitätsreserven und Lagerbestände ⁽⁵⁾ insgesamt ein Volumen von etwa 60 Mio. Stück.
- (74) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, kam die Kommission zu dem Schluss, dass die VR China jährliche Kapazitätsreserven zwischen 42 und 60 Mio. Stück besitzt. Selbst die niedrigere Schätzung entspricht 84 % der gesamten Unionsproduktion (50,5 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum der Überprüfung) und 60 % des Unionsverbrauchs (70 Mio. im Untersuchungszeitraum der Überprüfung), was als signifikant erachtet wird.

3.2. Chinesische Verkäufe an Drittländer und Attraktivität des Unionsmarkts

- (75) Die VR China führt beträchtliche Mengen von Aluminiumrädern in andere Drittländer als die Union aus, insbesondere in die USA, nach Japan, Mexiko, Kanada und Indien ⁽⁶⁾. Dasselbe gilt für die vier mitarbeitenden Gruppen. Ihre Ausfuhrmengen in diese Märkte decken während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung fast 89 % ihrer gesamten Ausfuhrverkäufe an Drittländer ab.
- (76) Die Kommission verglich den durchschnittlichen Preis der vier mitarbeitenden Gruppen auf Drittlandsmärkten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung mit den Ausfuhrpreisen auf dem Unionsmarkt nach Warentyp im selben Zeitraum und zog dabei die andernfalls zu zahlenden Antidumpingzölle ab. Der Vergleich ergab je nach betrachtetem Markt ein gemischtes Bild.
- (77) Die Situation auf dem US-Markt (der im Untersuchungszeitraum der Überprüfung beinahe 51 % der gesamten Ausfuhrverkäufe in Drittländer der vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausmacht) zeigt, dass etwa die Hälfte der Warentypen auf dem US-Markt, was etwa 25 % ihrer Verkäufe in die USA ausmacht, und die andere Hälfte auf dem Unionsmarkt teurer waren ⁽⁷⁾. Dies zeigt, dass mit Wahrscheinlichkeit eine Umorientierung bei bestimmten Ausfuhrmengen, die derzeit in die USA (für die die Preise niedriger sind als die Preise auf dem Unionsmarkt) gehen ⁽⁸⁾, in Richtung Union stattfinden wird, wenn die Maßnahmen außer Kraft treten sollten.

⁽¹⁾ <http://www.researchinchina.com/Htmls/AboutUs/Index.html>.

⁽²⁾ 91,8 Mio. Stück von den 21 mitarbeitenden Unternehmen und eine geschätzte Kapazität von 98,4 Mio. Stück der 59 nicht mitarbeitenden Unternehmen.

⁽³⁾ Laut dem „Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013“ lag der chinesische Inlandsmarkt Ende 2012 bei 45 Mio. Stück. In der Studie von McKinsey „Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020“, abrufbar unter <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>, wird geschätzt, dass die chinesische Automobilindustrie zwischen 2011 und 2020 jährlich um 8 % wachsen wird. Ausgehend von einer ähnlichen Wachstumsrate für die Räderindustrie hat der Inlandsmarkt 2015 eine Größe von etwa 57 Mio. Stück.

⁽⁴⁾ Chinesische Ausfuhrdatenbank mit einer Umrechnungsquote von durchschnittlich 10,91 kg/Rad.

⁽⁵⁾ Die Lagerbestände lassen sich nur schwer schätzen. Bei den AM-Rädern ist ein gewisser Bestand üblich, während bei OEM-Rädern die Bestände in der Regel zu vernachlässigen sind. In jedem Fall besteht für die Schätzung der verfügbaren Exportkapazitäten kein großer Unterschied zwischen den Beständen und den Kapazitätsreserven.

⁽⁶⁾ Chinesische Ausfuhrdatenbank. Die gesamte Ausfuhrmenge aus der VR China (außer in die Europäische Union) belief sich im UZÜ auf 772 720 Tonnen (etwa 71 Mio. Stück), von denen 81 % (629 854 Tonnen, d. h. etwa 58 Mio. Stück) für die genannten fünf wichtigsten Länder bestimmt waren.

⁽⁷⁾ Von den 65 korrespondierenden Warentypen waren 29 auf dem Unionsmarkt teurer, 32 auf dem US-Markt und 4 hatten ein ähnliches Preisniveau.

⁽⁸⁾ Der Unionsmarkt war bei 29 Warentypen der 65 korrespondierenden Warentypen im Falle der USA teurer. Die Verkaufsmenge dieser 29 Warentypen der vier Gruppen in der Stichprobe stellt etwa 3,1 Mio. Stück dar, d. h. etwa 25 % ihrer Gesamtverkäufe in die USA. Laut der chinesischen Ausfuhrdatenbank exportierte die VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung 394 693 Tonnen (über 36 Mio. Stück) Aluminiumräder in die USA. Die vorstehenden 25 % entsprechen 8,9 Mio. Stück, was 12,7 % des Unionsverbrauchs ausmacht.

- (78) Im Falle der Preise der Ausfuhren der VR China nach Kanada, Indien, Japan und Mexiko (zusammen etwa 40 % der Gesamtausfuhren der vier chinesischen Gruppen in der Stichprobe während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung) waren die durchschnittlichen Verkaufspreise für die Warentypen, die etwa 22 % der gesamten Ausfuhrmenge in diese Länder ausmachen, niedriger als ihre Verkaufspreise in die Union ⁽¹⁾. Dies deutet auch auf eine wahrscheinliche Umorientierung der chinesischen Ausfuhren zur Union hin, sollten die Maßnahmen außer Kraft gesetzt werden. Eine Umorientierung aus Indien ist besonders wahrscheinlich, da dort im Mai 2015, d. h. mitten im Untersuchungszeitraum der Überprüfung, endgültige Antidumpingmaßnahmen eingeführt wurden.
- (79) Laut einer interessierten Partei fördert die begrenzte Attraktivität des Unionsmarkts die Wahrscheinlichkeit nicht, dass die chinesischen Einfuhren bei Aufhebung der Maßnahmen umgeleitet werden. Die interessierte Partei legte einen Vergleich der durchschnittlichen Preise der Ausfuhrverkäufe in die Union mit den durchschnittlichen Ausfuhrpreisen in den Rest der Welt für zwei Gruppen in der Stichprobe vor, um zu belegen, dass die Preise im Rest der Welt höher sind. Außerdem legte die interessierte Partei für eine der Gruppen in der Stichprobe einen Preisvergleich zwischen den EU-Ausfuhrpreisen und den Ausfuhrpreisen in den Rest der Welt für 15 Warentypen vor.
- (80) In Bezug auf dieses Vorbringen muss darauf hingewiesen werden, dass bei dem Vergleich der durchschnittlichen Preisniveaus nicht die Preisunterschiede zwischen den Warentypen berücksichtigt werden. Die VR China führt zugegebenermaßen größere Räder in ihr größtes Ausfuhrbestimmungsland, die USA, aus. Die Zusammenfassung der Verkäufe in den Rest der Welt ist außerdem ein Fehler, da die Ergebnisse unterschiedlicher Ausfuhrbestimmungsländer vermischt werden. Dies gilt auch für den Vergleich zu spezifischen Warentypen, der für eine der vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführende Hersteller durchgeführt wurde.
- (81) Andererseits basiert der Vergleich der Kommission auf den überprüften Daten aller vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführende Hersteller. Der Vergleich erfolgt auf Warentypebene und getrennt für die verschiedenen Zielmärkte. Aus diesen Gründen wird die in den Erwägungsgründen 76 bis 78 erläuterte von der Kommission angewendete Methode als verlässlicher und präziser betrachtet. Daher wird der Einwand der interessierten Parteien zurückgewiesen.
- (82) Nach der Unterrichtung merkte eine interessierte Partei an, die Kommission habe die Attraktivität des Unionsmarkts gegenüber anderen Ausfuhrbestimmungsländern unverhältnismäßig stark hervorgehoben. Die interessierte Partei wandte insbesondere ein, dass der von der Kommission durchgeführte Vergleich nach Typ verschleierte, dass eigentlich nur etwa 25 % der Verkäufe der Gruppen in der Stichprobe in die USA günstiger seien als die Preise der Verkäufe in die Union für dieselben Warentypen. Die interessierte Partei argumentierte, dass die Ausfuhrverkäufe in die USA (oder ein beliebiges anderes Land für diesen Zweck) insgesamt untersucht werden müssten, d. h. durch Gruppierung aller Warentypen. Dies liegt daran, dass die chinesischen Hersteller unterschiedliche Typen von Aluminiumrädern anbieten, um die Kunden zu binden. Nach der Begründung der interessierten Partei würde dies bedeuten, dass die Tatsache, dass ein bestimmter Aluminiumradtyp zu einem günstigeren Preis von China in die USA als in die Union geliefert wird, nicht dazu führt, dass dieser umgelenkt wird, da die chinesischen Lieferanten ein vollständiges Warenportfolio an alle Ausfuhrbestimmungsländer liefern müssten und eine solche Umorientierung verlässliche Lieferketten stören würde.
- (83) Darüber hinaus legte die interessierte Partei Preisvergleiche durch Gruppierung aller Verkäufe nach Bestimmungsland vor, aus denen negative Beträge (d. h. Preise in andere Drittlandsmärkte waren höher als diejenigen auf dem Unionsmarkt) für alle Märkte mit Ausnahme von Japan hervorgingen. Schließlich wandte die interessierte Partei ein, dass die Kommission für die Analyse des kanadischen, indischen, japanischen und mexikanischen Markts einen unterschiedlichen Ansatz verwendete, indem sie die Verkaufsmengen für die vier Bestimmungsländer ohne Begründung zusammenfasste. Daher brachte die interessierte Partei vor, dass die interessierten Parteien nach der Unterrichtung über die Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage die Kommission die Antidumpingmaßnahmen einzuleiten beabsichtigte, nicht in der Lage gewesen seien, die Begründung der Kommission in Bezug auf den Vergleich der Preise für Ausfuhren in die Union mit denen in andere Drittlandsmärkte zu verstehen, was einen Verstoß gegen Artikel 20 der Grundverordnung darstelle.
- (84) Bezüglich dieser Vorbringen weist die Kommission darauf hin, dass der angewendete Vergleich nach Typ die Mengen der durchgeführten Verkäufe nicht verschleierte hat. Darüber hinaus wurde der Anteil der betroffenen Verkaufsmengen in die USA den Parteien offengelegt und verwendet, um die wahrscheinliche Menge der umgeleiteten Waren von den gesamten chinesischen Ausfuhren in die USA zu quantifizieren. Daher wird das Vorbringen der interessierten Partei, dass der Vergleich nach Typ den Mengeneffekt der Verkäufe verschleierte und/oder nicht berücksichtigt, zurückgewiesen. Das weitere Vorbringen der interessierten Partei, dass der Gesamtgewinn aller Verkäufe auf einem Ausfuhrmarkt im Gegensatz zu dem Preisvergleich nach Warentypen

⁽¹⁾ Der Unionsmarkt war bei 7 Warentypen von den korrespondierenden 20 im Falle Kanadas, bei 7 Warentypen von den korrespondierenden 15 im Falle Indiens, bei 40 Warentypen von den korrespondierenden 54 im Falle Japans und bei 6 Warentypen von den korrespondierenden 12 im Falle Mexikos teurer. Diese Verkäufe der chinesischen ausführenden Hersteller in der Stichprobe stellen 2,3 Mio. Stück dar, d. h. etwa 22 % ihrer Gesamtverkäufe in diese Länder. Laut der chinesischen Ausfuhrdatenbank führte die VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung 235 161 Tonnen (etwa 21,5 Mio. Stück) Aluminiumräder in diese Länder aus. Die vorstehenden 22,3 % entsprechen 4,8 Mio. Stück, was 6,8 % des Unionsverbrauchs ausmacht.

entscheidend ist, ist weder fundiert noch wird es durch die Ergebnisse der Untersuchung bestätigt. Während der Untersuchung hat die Kommission sowohl für die chinesischen ausführenden Hersteller als auch die Unionshersteller herausgefunden, dass in der Regel Angebote nach spezifischen Warentypen erstellt werden und Verträge nach spezifischen Warentypen abgeschlossen werden und nicht für Warengruppen. Auf dieser Grundlage bleibt die Kommission dabei, dass der Vergleich nach Typ der chinesischen Verkaufspreise für Drittlandausfuhrmärkte gegenüber den chinesischen Verkäufen auf dem Unionsmarkt ein verlässlicher Indikator für die Attraktivität des Unionsmarkts darstellt.

- (85) Entgegen dem Vorbringen der interessierten Partei wurde die Analyse der vier Ausfuhrbestimmungsländer Kanada, Indien, Japan und Mexiko von der Kommission nicht zusammengefasst. Alle Ausfuhrbestimmungsländer wurden getrennt analysiert und nur die wahrscheinliche Menge für die Umorientierung aus jedem Land wurde zusammengefasst ⁽¹⁾. Das Vorbringen der interessierten Partei wird daher zurückgewiesen.
- (86) Laut einer interessierten Partei seien OEM-Räder bedeutend teurer als AM-Räder und daher irre die Kommission, wenn sie sich auf die AM-Preise verlässt, um zu zeigen, dass die chinesischen ausführenden Hersteller Aluminiumräder in den Unionsmarkt umleiten würden.
- (87) Es ist klarzustellen, dass sich die Kommission entgegen dem Vorbringen der Partei für den Preisvergleich nicht nur auf die AM-Verkäufe verlassen hat, sondern auf alle gemeldeten Verkäufe, von denen das AM-Segment nur etwa 20 % ausmachte. Daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (88) Da keine weiteren Stellungnahmen eingingen, werden die in den Erwägungsgründen 75 bis 78 gezogenen Schlussfolgerungen bezüglich der Analyse von Drittlandausfuhren der vier Gruppen in der Stichprobe beibehalten. Die wahrscheinliche Umleitung eines Teils der heutigen chinesischen Ausfuhren in die USA, nach Kanada, Mexiko, Japan und Indien in Richtung Unionsmarkt (geschätzt auf 13,7 Mio. Stück) ⁽²⁾ wird daher bestätigt.

3.3. Verkäufe auf dem chinesischen Inlandsmarkt und Attraktivität des Unionsmarkts

- (89) Angesichts der beträchtlichen Mengen der Inlandsverkäufe wurde auch die Situation auf dem chinesischen Inlandsmarkt untersucht. Die verfügbaren Informationen deuten darauf hin, dass der chinesische Automobilmarkt im Wachstum begriffen ist, das bis 2020 durchschnittlich 8 % im Jahr betragen wird ⁽³⁾. Angesichts der engen Verbindung zwischen Automobil- und Autoradmarkt kann ebenso für Letzteren von derselben Wachstumsrate ausgegangen werden. Durch dieses Wachstum steigt auch die Aufnahmefähigkeit des chinesischen Inlandsmarkts. Die verfügbare Kapazitätsreserve wird jedoch durch den Nachfrageanstieg wahrscheinlich nicht absorbiert. In den letzten Jahren hat die VR China stark in die Radproduktion investiert. Allein die vier Gruppen in der Stichprobe haben ihre Gesamtkapazität im Bezugszeitraum um etwa 16 Mio. Stück gesteigert, was der steigenden Nachfrage entspricht.
- (90) Das durchschnittliche Preisniveau der vier Gruppen in der Stichprobe auf dem chinesischen Inlandsmarkt (etwa 35 EUR) ist wesentlich niedriger als der durchschnittliche Verkaufspreis an die Union (46,2 EUR). Obwohl ein Teil des Preisunterschieds sich anhand unterschiedlicher Warentypen und Anforderungen erklären lässt, bedeutet dieser große Preisabstand, dass der Unionsmarkt im Vergleich zum chinesischen Inlandsmarkt sogar noch attraktiver werden würde, wenn die Maßnahmen außer Kraft gesetzt werden würden. Außerdem sei darauf hingewiesen, dass die wichtigsten Ausführer bereits Geschäftsbeziehungen in der Union aufgebaut haben, d. h. die Ausfuhrmengen können schnell erhöht werden, wenn die aktuellen Zollsätze geändert werden sollten.
- (91) Aus der Analyse der inländischen Verkäufe und Marktbedingungen in der VR China kann daher geschlossen werden, dass der Inlandsmarkt die Kapazitätsreserven nicht absorbieren kann und dass aufgrund signifikanter Preisunterschiede eine Umorientierung der inländischen Verkäufe in die Union wahrscheinlich ist.

⁽¹⁾ Es ergeben sich die folgenden separaten, länderspezifischen Zahlen: Der Unionsmarkt war bei 7 Warentypen von den korrespondierenden 20 im Falle Kanadas, bei 7 Warentypen von den korrespondierenden 15 im Falle Indiens, bei 40 Warentypen von den korrespondierenden 54 im Falle Japans und bei 6 Warentypen von den korrespondierenden 12 im Falle Mexikos teurer. Die Mengen dieser Warentypen machen 1 263 052 Räder im Falle Japans, 721 220 Räder im Falle Indiens, 107 740 Räder im Falle Mexikos und 224 364 Räder im Falle Kanadas aus. Die Summe dieser vier beträgt 2 316 376. Die Gesamtmenge der Verkäufe der vier Gruppen in der Stichprobe an diese vier Bestimmungsländer entspricht 10 384 797 Stück, von denen wahrscheinlich 22,3 % (2,3 Mio.) umgeleitet werden würden. Bei der Schätzung der wahrscheinlichen Umleitung aus der VR China wurden diese 22,3 % auf die gesamten chinesischen Ausfuhren in diese vier Bestimmungsländer übertragen, wie in der chinesischen Ausfuhrdatenbank angegeben, d. h. 2 350 161 Tonnen (etwa 21,5 Mio. Stück), wodurch man auf eine wahrscheinliche Umleitung von 4,8 Mio. Stück kommt.

⁽²⁾ 8,9 Mio. Stück aus den USA und 4,8 Mio. Stück aus den vier weiteren Bestimmungsländern.

⁽³⁾ In der Studie von McKinsey „Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020“, abrufbar unter <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/>, wird geschätzt, dass die chinesische Automobilindustrie zwischen 2011 und 2020 jährlich um 8 % wachsen wird.

- (92) Demnach kam die Kommission zu dem Schluss, dass tatsächlich das Risiko einer Umorientierung beträchtlicher Ausfuhrmengen und Mengen inländischer Verkäufe in die Union zu gedumpten Preisen besteht, wenn die Maßnahmen außer Kraft treten sollten.
- (93) Nach der Unterrichtung behauptete eine interessierte Partei, dass das Ergebnis, demzufolge das geschätzte Wachstum der chinesischen Inlandsnachfrage nach Aluminiumrädern die verfügbaren Kapazitätsreserven wahrscheinlich nicht absorbieren würde, nicht korrekt ist, da die Schätzungen für Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung fehlerhaft seien. Die interessierte Partei stellte außerdem die Verlässlichkeit des Vergleichs der Durchschnittspreise infrage, da die Kommission selbst darauf hingewiesen habe, dass ein Vergleich der Durchschnittspreise nicht die Preisunterschiede zwischen den Warentypen berücksichtige.
- (94) Die Stellungnahmen in Bezug auf die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastungsraten wurden in den Abschnitten 3.1 und 3.2 behandelt. Die Zahlen, wie infolge der Analyse der Stellungnahmen bestätigt, wurden nicht in dem Umfang geändert, dass auch die Schlussfolgerung in Erwägungsgrund 89 zu ändern wäre.
- (95) Die Tatsache, dass der Vergleich der Durchschnittspreise weniger verlässlich ist als der Vergleich auf Warenebene, ändert nicht die Schlussfolgerung, dass die Lücke zwischen den Preisniveaus dennoch signifikant ist. Dies zusammen mit der signifikanten Größe des Inlandmarkts zeigt in der Tat eine Wahrscheinlichkeit, dass einige Verkäufe in den Unionsmarkt umgeleitet würden, wenn die Maßnahmen außer Kraft treten sollten, selbst wenn jene auf Grundlage der verfügbaren Informationen nicht genau quantifiziert werden können. Daraus ergibt sich, dass die abgegebenen Stellungnahmen den Schlussfolgerungen nicht widersprechen, und diese daher bestätigt werden.

4. Schlussfolgerung zu Dumping und zur Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings

- (96) Es wurde festgestellt, dass alle vier chinesischen ausführenden Hersteller in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum der Überprüfung Dumping praktizierten. Darüber hinaus wird angesichts der beträchtlichen Kapazitätsreserven in der VR China sowie der Attraktivität des Unionsmarkts im Vergleich zu einigen Drittmärkten und dem Inlandmarkt die Auffassung vertreten, dass die chinesischen ausführenden Hersteller den Unionsmarkt wahrscheinlich (wieder) mit beträchtlichen Mengen von Aluminiumrädern zu gedumpten Preisen überschwemmen würden, wenn die Maßnahmen außer Kraft gesetzt werden sollten.

D. DEFINITION DES WIRTSCHAFTSZWEIGS DER UNION

- (97) Der Wirtschaftszweig der Union hat seit der Ausgangsuntersuchung keine größeren strukturellen Veränderungen erfahren. Die gleichartige Ware wurde im Untersuchungszeitraum der Überprüfung von etwa fünfzig der Kommission bekannten Unionsherstellern hergestellt. Sie bilden den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (98) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum der Überprüfung wurde mit 50,5 Mio. Stück veranschlagt. Die Unternehmen, die den Überprüfungsantrag unterstützten, sind für mehr als 85 % der gesamten Unionsproduktion im UZÜ verantwortlich. Wie bereits in Erwägungsgrund 17 erwähnt, entfielen auf die Unionshersteller in der Stichprobe über 30 % der gesamten Unionsproduktion der gleichartigen Ware.

E. LAGE AUF DEM UNIONSMARKT

1. Vorbemerkungen

- (99) Die gesamte Unionsproduktion wurde auf Grundlage aller verfügbaren Informationen bestimmt, einschließlich der Informationen im Überprüfungsantrag, der bei allen der Kommission bekannten Unionsherstellern vor und nach der Einleitung der Untersuchung gesammelten Daten und der von den Herstellern in der Stichprobe erhaltenen Informationen. Dieses Datenmaterial ließ zudem Rückschlüsse auf die Existenz und das Produktionsniveau der Hersteller zu, die nicht an der Untersuchung mitarbeiteten.
- (100) Wie in der Ausgangsuntersuchung und in Erwägungsgrund 28 erwähnt, wurde die Ware über zwei Absatzkanäle verkauft, nämlich an das OEM-Segment und das AM-Segment.
- (101) Einige interessierte Parteien bekräftigten die in der Ausgangsuntersuchung erhobenen Einwände, dass im Rahmen der Analyse der Schädigung zwischen Aluminiumrädern für das OEM-Segment einerseits und Aluminiumrädern für das AM-Segment andererseits unterschieden werden sollte. Diese Einwände basierten auf der Tatsache, dass die chinesischen Einfuhren zur Zeit der Ausgangsuntersuchung hauptsächlich im AM-Segment erfolgten, während der Wirtschaftszweig der Union besonders im OEM-Segment dominierte.

- (102) In der Untersuchung wurde festgestellt, wie in den Erwägungsgründen 113 und 114 dargelegt, dass sich die chinesischen ausführenden Hersteller offenbar seit der Ausgangsuntersuchung von dem AM-Segment hin zum OEM-Segment orientierten. Daher war keine gesonderte Analyse der Auswirkungen der chinesischen Einfuhren auf die Situation des Wirtschaftszweigs der Union nach Segment mehr erforderlich.
- (103) Im Einklang mit der Ausgangsuntersuchung und um ein möglichst umfassendes Bild von der Situation des Wirtschaftszweigs der Union im UZÜ zu erhalten, wurden jedoch auch einige Schadensindikatoren auf Grundlage der verfügbaren Informationen gesondert analysiert; die verschiedenen Segmente wurden ebenfalls in der Analyse der Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung berücksichtigt.
- (104) In Bezug auf das in Erwägungsgrund 101 erwähnte Vorbringen führte eine interessierte Partei weiter aus, dass die Segmente auf Grundlage der Art der Abnehmerunterschieden werden sollten, da die Abnehmer im OEM-Segment einen anderen Warentyp kaufen, d. h. sogenannte „Räder mit Fahrzeugmarke“, als die Abnehmer im AM-Segment, in dem die Abnehmer sogenannte „Räder mit einer eigenen Marke“ kaufen. Die Frage, ob die Räder in Neufahrzeugen verbaut (OEM) oder separat für den Ersatz der Originalräder (AM) verkauft werden, sei nach Ansicht dieser Partei von untergeordneter Bedeutung.
- (105) Das Vorbringen dieser Partei basierte auf der falschen Annahme, dass die Kommission „Räder mit Fahrzeugmarke“, die über die Absatzkanäle der Automobilhersteller oder ihre autorisierten Händler verkauft werden, als Verkäufe im AM-Segment klassifiziert. Die Kommission betrachtete jedoch alle „Räder mit Fahrzeugmarke“ unabhängig davon, ob sie in Neufahrzeugen verbaut werden oder gesondert verkauft werden, als Verkäufe an das OEM-Segment, was in Einklang mit dem Einwand der Partei steht.

2. Unionsverbrauch

- (106) Im Bezugszeitraum entwickelte sich der Unionsverbrauch wie folgt:

Tabelle 2

Unionsverbrauch

	2012	2013	2014	UZÜ
Gesamtverbrauch (in 1 000 Stück)	59 361	60 528	66 457	70 047
Index (2012 = 100)	100	102	112	118

Quelle: Überprüfungsantrag, Eurostat, überprüfte Fragebogenantworten.

- (107) Der Unionsverbrauch wurde ermittelt, indem zu den Verkäufen von Unionsherstellern auf dem Unionsmarkt auf der Grundlage von Eurostat-Daten Einfuhren aus China und anderen Drittländern addiert wurden. Die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt wurden anhand des Überprüfungsantrags festgestellt und auf Grundlage der in den Antworten der Unionshersteller in der Stichprobe für den UZÜ bereitgestellten Daten angepasst.
- (108) Der Unionsverbrauch stieg im Bezugszeitraum kontinuierlich und insgesamt um 18 %, d. h. von 59,3 Mio. Stück im Jahr 2012 auf 70,0 Mio. Stück im UZÜ. Dieser Verbrauchsanstieg spiegelt die Steigerung der Automobilproduktion in der Union und die gestiegene Durchdringungsrate von Aluminiumrädern in Neufahrzeugen wider. Der wachsende Verbrauch stellt eine signifikante Änderung im Vergleich zu der im Rahmen der Ausgangsuntersuchung beobachteten Entwicklung dar, als der Verbrauch zwischen 2006 und dem Untersuchungszeitraum (im Folgenden „UZ“) der Ausgangsuntersuchung um 16 % zurückging, d. h. von 58,6 Mio. Stück auf 49,5 Mio. Stück.

- (109) Der Unionsverbrauch wurde auch unter gesonderter Betrachtung des OEM- und des AM-Segments analysiert. Die Mengen und Marktanteile wurden auf Grundlage der von den ausführenden Herstellern in der Stichprobe, den mitarbeitenden Herstellern im Vergleichsland und den Unionsherstellern in der Stichprobe bereitgestellten Informationen sowie anhand des Antrags geschätzt. In der nachstehenden Tabelle wird die Entwicklung des Verbrauchs nach Segment im UZÜ im Vergleich zum UZ der Ausgangsuntersuchung dargestellt.

Tabelle 3

Verbrauch nach AM- und OEM-Segment

Stück (in 1 000)	UZ Ausgangsuntersuchung	UZÜ
Verbrauch OEM	34 915	65 168
<i>Index (UZ = 100)</i>	100	188
OEM-Anteil am Gesamtverbrauch (in %)	71	93
Verbrauch AM	14 592	4 879
<i>Index (UZ = 100)</i>	100	33
AM-Anteil am Gesamtverbrauch (in %)	29	7
Gesamtverbrauch	49 508	70 047
<i>Index (UZ = 100)</i>	100	141

Quelle: Antrag, Eurostat, geprüfte Fragebogenantworten, Durchführungsverordnung (EU) Nr. 964/2010.

- (110) Seit dem UZ der Ausgangsuntersuchung stieg der Verbrauch im OEM-Segment um 88 %, d. h. von etwa 35 Mio. Stück auf etwa 65 Mio. Stück, während der Verbrauch im AM-Segment um beinahe 70 % von etwa 15 Mio. Stück auf etwa 5 Mio. Stück im UZÜ zurückging. Dies zeigt, dass der Gesamtzuwachs beim Verbrauch seit dem UZ der Ausgangsuntersuchung vollständig auf die Verbrauchszunahme im OEM-Segment zurückzuführen ist, während der Verbrauch im AM-Segment seit dem UZ der Ausgangsuntersuchung signifikant abnahm. Während das OEM-Segment im UZ der Ausgangsuntersuchung bereits vorherrschend war, gewann es weiter an Bedeutung und machte im UZÜ 93 % des Gesamtverbrauchs aus, während das AM-Segment 7 % des Gesamtverbrauchs im Vergleich zu 29 % im UZ der Ausgangsuntersuchung ausmachte.
- (111) Es sei darauf hingewiesen, dass im OEM-Segment im Allgemeinen ein größerer Wettbewerb herrscht, da die Verkäufe auf einem größeren Markt mit mehr Akteuren und einer größeren Anzahl von miteinander im Wettbewerb stehenden Lieferanten erfolgen. Die Präsenz in diesem Segment ist außerdem von längerer Dauer. Die Untersuchung ergab, dass die Wirtschaftsbeteiligten, die in dem OEM-Segment Fuß fassen konnten, tendenziell in diesem Segment bleiben und nicht leicht in das AM-Segment wechseln. Dies liegt an den präzisen und strengen Anforderungen der Abnehmer im OEM-Segment, nicht nur was die Qualität und das Design von Aluminiumrädern angeht, sondern auch im Hinblick auf die Qualität der Prozesse und Qualifikationen, die für eine Tätigkeit als verlässlicher Lieferant erforderlich sind. Die Waren werden generell erst nach einer Test- und Prozessauditphase gekauft; anschließend kann die Vertragsbeziehung zwischen Käufer und Verkäufer für mehrere Jahre andauern. Gleichzeitig sollte darauf hingewiesen werden, dass alle OEM-Anwender gewöhnlich mehrere von ihnen genehmigte Lieferanten haben und daher zwischen ihnen relativ leicht wechseln können, wenn einer von ihnen einen wettbewerbsfähigeren Preis bietet.

3. Menge, Preise und Marktanteil der Einfuhren aus der VR China

3.1. Menge und Marktanteil der Einfuhren aus der VR China

Tabelle 4

Menge und Marktanteile der Einfuhren aus der VR China

	2012	2013	2014	UZÜ
Menge der Einfuhren (in 1 000 Stück)	3 371	2 436	2 439	2 237
Index (2012 = 100)	100	72	72	66
Marktanteil (in %)	5,7 %	4,1 %	3,7 %	3,2 %

Quelle: Eurostat.

- (112) Die Einfuhrmengen aus der VR China gingen im Bezugszeitraum von 3,3 Mio. Stück im Jahr 2012 auf 2,2 Mio. Stück im UZÜ zurück, d. h. um 34 %, was einem Marktanteilsverlust von 5,7 % auf 3,2 % entspricht, d. h. einem Rückgang um 2,5 Prozentpunkte. Während die Einfuhrmengen und der Marktanteil Chinas zurückgingen, gelang es den chinesischen ausführenden Herstellern trotz der geltenden Maßnahmen, einen nicht zu vernachlässigenden Marktanteil zu halten. Die Kommission weist darauf hin, dass bei einem Teil der chinesischen Einfuhren (zwischen 21 % und 28 % im Bezugszeitraum) das Verfahren der aktiven Veredelung genutzt wurde, sodass sie nicht dem Antidumpingzoll unterlagen.
- (113) Darüber hinaus wurde im Rahmen der Schätzung der Entwicklung von Einfuhrmenge und Marktanteil Chinas zwischen dem OEM- und dem AM-Segment für den UZÜ im Vergleich zum UZ der Ausgangsuntersuchung unterschieden, wie nachstehende Tabelle zeigt:

Tabelle 5

Einfuhren aus China und Marktanteile nach OEM- und AM-Segment

	UZ Ausgangsuntersuchung	UZÜ
OEM-Segment		
Gesamteinfuhren aus China OEM (in 1 000 Stück)	1 183	1 606
Index (UZ = 100)	100	136
Anteil an Gesamteinfuhren (in %)	19	72
Marktanteil am Verbrauch OEM (in %)	3,4	2,5
Marktanteil am Gesamtverbrauch (in %)	2,3	2,3
AM-Segment		
Gesamteinfuhren aus China AM (in 1 000 Stück)	4 954	631
Index (UZ = 100)	100	13
Anteil an Gesamteinfuhren (in %)	81	28
Marktanteil am Verbrauch AM (in %)	33,9	12,9
Marktanteil am Gesamtverbrauch (in %)	10,0	0,9

Quelle: Antrag, Eurostat, geprüfte Fragebogenantworten, Durchführungsverordnung (EU) Nr. 964/2010.

- (114) Die Entwicklung der Einfuhrmengen aus China unterteilt nach Segment folgte der allgemeinen Entwicklung in Richtung eines stark gestiegenen Verbrauchs im OEM-Segment, wie in den Erwägungsgründen 109 bis 111 gezeigt. Trotz der insgesamt rückläufigen Einfuhren von Aluminiumrädern aus China (siehe Tabelle 3) haben die chinesischen ausführenden Hersteller ihre Einfuhrmengen im OEM-Segment gesteigert. Konkret stiegen die Einfuhrmengen im OEM-Segment von 1,183 Mio. Stück im UZ der Ausgangsuntersuchung auf 1,606 Mio. Stück im UZÜ, d. h., den chinesischen ausführenden Herstellern gelang es, ihre Einfuhren um 0,4 Mio. Stück zu steigern, was einer Steigerung von 63 % im Vergleich zum UZ der Ausgangsuntersuchung entspricht.
- (115) Insgesamt machten die Einfuhren aus China im OEM-Segment 72 % aller Einfuhren während des UZÜ aus, während im UZ der Ausgangsuntersuchung die Situation umgekehrt war und die chinesischen Einfuhren im OEM-Segment nur 19 % aller Einfuhren in die Union ausmachten.
- (116) Trotz der Steigerung der Verkaufsmengen im OEM-Segment nahm der Marktanteil in diesem Segment um 0,9 Prozentpunkte ab, was auf den stärkeren Verbrauchsanstieg in diesem Segment zurückzuführen ist. Der Marktanteil der chinesischen Einfuhren am Gesamtverbrauch blieb konstant, was auch an der stärkeren Zunahme des Gesamtverbrauchs liegt.
- (117) Daraus folgt, dass die Gesamtabnahme der chinesischen Einfuhrmengen ausschließlich an einer Abnahme der Einfuhren im AM-Segment liegt. In diesem Segment sanken die chinesischen Einfuhren in der Tat beträchtlich, d. h. um beinahe 90 %, was sich in einer Abnahme des Marktanteils des AM-Verbrauchs von 34 % im UZ der Ausgangsuntersuchung auf 13 % im UZÜ der aktuellen Überprüfung zeigte. Insgesamt nahm der Anteil der Einfuhren im AM-Segment am Gesamtverbrauch von 10,0 % im UZ der Ausgangsuntersuchung auf 0,9 % im UZÜ der aktuellen Überprüfung ab.
- (118) Diese Verlagerung der chinesischen ausführenden Hersteller vom AM-Segment hin zum OEM-Segment begann bereits während der letzten beiden Jahre der Ausgangsuntersuchung (d. h. im Jahr 2008 und im UZ, siehe Erwägungsgrund 89 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 964/2010). Trotz der Abnahme der Marktanteile erhielten die chinesischen ausführenden Hersteller ihre Verkaufsmengen und ihren Kundenstamm im OEM-Segment seit der Ausgangsuntersuchung aufrecht.

3.2. Einfuhrpreise und Preisunterbietung

Tabelle 6

Durchschnittspreis der Einfuhren aus der VR China

	2012	2013	2014	UZÜ
Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	40,68	36,16	39,74	46,24
Index (2012 = 100)	100	89	98	114

Quelle: Eurostat.

- (119) Die durchschnittlichen Einfuhrpreise aus der VR China sanken zunächst von 40,68 EUR/Stück im Jahr 2012 auf 36,16 EUR/Stück im Jahr 2013, stiegen 2014 jedoch wieder auf 39,74 EUR/Stück. Im UZÜ stiegen sie weiter, bis sie 46,24 EUR/Stück erreichten. Insgesamt lag die Steigerung zwischen 2012 und dem UZÜ bei 14 %. Dieser Gesamtpreisanstieg steht im Einklang mit den globalen Preisentwicklungen und einem allgemeinen Trend in Richtung größerer und technisch höher entwickelter Räder.
- (120) Anhand der Preise der Stichprobenunternehmen des Wirtschaftszweigs der Union und der Preise der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller für Einfuhren aus dem betroffenen Land wurden die Verkaufspreise auf dem Unionsmarkt verglichen. Die maßgeblichen Verkaufspreise der Stichprobenunternehmen des Wirtschaftszweigs der Union waren die Preise für den Verkauf an unabhängige Abnehmer, erforderlichenfalls berichtigt auf die Stufe ab Werk, also ohne Frachtkosten innerhalb der Union und nach Abzug von Preisnachlässen und Rabatten.
- (121) Verglichen wurden diese Preise mit den von den in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern in Rechnung gestellten Preisen, abzüglich Preisnachlässen und erforderlichenfalls auf den gebührend um nach der Einfuhr angefallene Kosten berichtigten CIF-Preis frei Grenze der Union gebracht.

- (122) Nach Hinzurechnung der geltenden Zölle und Antidumpingzölle zu den CIF-Preisen der Einfuhren wurde festgestellt, dass die Preise der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller im Durchschnitt höher waren als die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt. Dasselbe Ergebnis galt für die Einfuhren der nicht in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller.
- (123) Bei der Betrachtung der Einfuhrpreise der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller ohne die Antidumpingzölle würden sie die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union im Durchschnitt um 8 % unterbieten. Bei getrennter Betrachtung des OEM-Segments und des AM-Segments ist das Ergebnis mit Preisunterbietungsspannen der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller von 8,7 % im OEM-Segment und 12,4 % im AM-Segment noch ausgeprägter. In Bezug auf die nicht in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wäre das Ergebnis basierend auf Eurostat-Daten eine durchschnittliche Preisunterbietungsspanne von 7,5 %; dieser Vergleich erfolgt auf der Basis von Durchschnittswerten, da Eurostat nicht zwischen Warentypen unterscheidet.
- (124) Schließlich wurde ein Preisvergleich in Bezug auf die chinesischen Einfuhren im Rahmen des Verfahrens der aktiven Veredelung vorgenommen, die 20,6 % aller chinesischen Einfuhren während des UZÜ ausmachten. Dieser Preisvergleich erfolgte zwischen den durchschnittlichen chinesischen Einfuhrpreisen im Rahmen des Verfahrens der aktiven Veredelung (auf Grundlage von Eurostat-Daten, da die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller keine Verkäufe in die Union im Rahmen des Verfahrens der aktiven Veredelung meldeten) mit den durchschnittlichen Verkaufspreisen der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im UZÜ. Das Ergebnis war eine durchschnittliche Preisunterbietungsspanne von 7,6 %. Dieser Vergleich erfolgte auf der Basis von Durchschnittswerten, da bei den Eurostat-Daten nicht zwischen Warentypen unterschieden wird, wie in Erwägungsgrund 123 erwähnt. Darüber hinaus war die Gesamteinfuhrmenge im Rahmen des Verfahrens der aktiven Veredelung sehr niedrig und machte lediglich 0,6 % des gesamten Unionsverbrauchs im UZÜ aus.
- (125) Laut einer interessierten Partei waren die Preise für an das AM-Segment verkaufte Aluminiumräder im Allgemeinen beträchtlich niedriger als die Preise für an das OEM-Segment verkaufte Aluminiumräder. Darüber hinaus könne ein korrekter Preisvergleich im OEM-Segment nur auf „Ausschreibungsebene“ erfolgen, auf der im Allgemeinen auch nach Abzug des Antidumpingzolls keine Preisunterbietung herrsche.
- (126) Eine Auswahl der Daten aus einzelnen Ausschreibungen kann die von der Kommission durchgeführte Analyse auf Grundlage der vollständigen Daten, d. h. Verkaufsverzeichnis mit Transaktionen und Preisvergleiche nach Warentyp, nicht ersetzen. Dieser Vergleich zeigt die größtmögliche Anzahl der Daten der tatsächlich stattgefundenen Transaktionen. Wie in Erwägungsgrund 123 erklärt, zeigt die Analyse auf Grundlage der vollständigen Daten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und der Unionshersteller eine Preisunterbietung von 8,7 % im OEM-Segment und 12,4 % im AM-Segment, was die Preisunterbietung in beiden Segmenten bei Betrachtung der Preise ohne Antidumpingzölle bestätigt. Daher wird dieses Argument zurückgewiesen.
- (127) Nach der Unterrichtung forderte dieselbe Partei die Kommission zudem auf, zu erläutern, wie sie die Vergleichbarkeit der Preise der chinesischen Inlandsverkäufe, der Ausfuhren in die Union und der Ausfuhren in Drittländer sicherstellte. Diese Methode wird in den Erwägungsgründen 123 und 126 erläutert.

4. Einfuhren aus anderen Drittländern

Tabelle 7

Einfuhren aus anderen Drittländern

	2012	2013	2014	UZÜ
Türkei	6 189	6 879	8 316	9 218
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	111	134	149
Marktanteil (in %)	10,4	11,4	12,5	13,2
Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	45,57	45,32	43,89	48,50
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	99	96	106

	2012	2013	2014	UZÜ
Sonstige Drittländer (ohne die Türkei)	7 104	6 778	8 177	8 696
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	95	115	122
Marktanteil (in %)	12,0	11,2	12,3	12,4
Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	51,27	51,23	52,66	58,88
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	100	103	115
Andere Drittländer insgesamt	13 294	13 657	16 493	17 914
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	103	124	135
Marktanteil (in %)	22,4	22,6	24,8	25,6
Durchschnittspreis (in Euro/Stück)	48,62	48,25	48,24	53,54
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	99	99	110

Quelle: Eurostat.

- (128) Während des Bezugszeitraums stiegen die Einfuhren aus anderen Drittländern in die Union kontinuierlich von rund 13,2 Mio. Stück im Jahr 2012 auf rund 17,9 Mio. Stück im UZÜ an, d. h. um 35 %. Da der Unionsverbrauch während desselben Zeitraums nur um 18 % anstieg (siehe Erwägungsgrund 107 und Tabelle 1, stieg der entsprechende Marktanteil der anderen Drittländer in geringerem Umfang, d. h. von 22,4 % im Jahr 2012 auf 25,6 % im UZÜ bzw. um 3,2 Prozentpunkte.
- (129) Durchschnittlich lagen die Einfuhrpreise aus anderen Drittländern als China über den chinesischen Einfuhrpreisen und stiegen während des Bezugszeitraums um 10 % an.
- (130) Die Türkei ist der größte Einführer in die Union nach der VR China. Die Einfuhrmenge aus der Türkei stieg von rund 6,1 Mio. Stück im Jahr 2012 auf etwa 9,2 Mio. im UZÜ, d. h. um 49 %. Dieser Anstieg führte zu einer Steigerung des Marktanteils von 10,4 % im Jahr 2012 auf 13,2 % im UZÜ, d. h. um 2,8 Prozentpunkte. Die durchschnittlichen Einfuhrpreise aus der Türkei lagen während des gesamten Bezugszeitraums über den durchschnittlichen Einfuhrpreisen aus China. Sie stiegen von 45,57 EUR/Stück im Jahr 2012 auf 48,50 EUR/Stück im UZÜ, was einem Anstieg um 6 % entsprach.
- (131) Der Marktanteil für Einfuhren aus Drittländern mit Ausnahme der Türkei verbuchte nur eine geringe Zunahme von 12,0 % im Jahr 2012 auf 12,4 % im UZÜ. Die Preise für Einfuhren aus Drittländern waren im gesamten Bezugszeitraum höher als die Preise für Einfuhren aus der VR China.

5. Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union

5.1. Allgemeine Bemerkungen

- (132) Nach Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung prüfte die Kommission alle Wirtschaftsfaktoren und -indizes, die die Lage des Wirtschaftszweigs der Union beeinflussen.
- (133) Wie in Erwägungsgrund 17 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.

- (134) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die Kommission bewertete die makroökonomischen Indikatoren in Bezug auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union auf Grundlage der von dem Antragsteller im Überprüfungsantrag bereitgestellten Informationen und der Daten der Unionshersteller in der Stichprobe, die basierend auf den in den Antworten der Unionshersteller in der Stichprobe bereitgestellten Daten für den UZÜ angepasst wurden. Mikroökonomische Indikatoren bewertete die Kommission lediglich in Bezug auf die Unternehmen in der Stichprobe, und zwar anhand der Fragebogenangaben der Unionshersteller in der Stichprobe. Beide Datenmengen wurden als repräsentativ für die Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union angesehen.
- (135) Die folgenden makroökonomischen Indikatoren wurden untersucht: Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Wachstum, Beschäftigung, Produktivität und Höhe der Dumpingspanne.
- (136) Die folgenden mikroökonomischen Indikatoren wurden untersucht: Durchschnittsstückpreise, Stückkosten, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.

5.2. Makroökonomische Indikatoren

5.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

Tabelle 8

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2012	2013	2014	UZÜ
Produktionsmenge (in 1 000 Stück)	44 124	45 516	49 638	50 571
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	103	112	115
Produktionskapazität (in 1 000 Stück)	49 808	51 644	53 510	55 178
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	104	107	111
Kapazitätsauslastung (in %)	89	88	93	92
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	99	105	103

Quelle: Überprüfungsantrag, überprüfte Fragebogenantworten.

- (137) Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung der Union insgesamt entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:
- (138) Die Produktion nahm im Bezugszeitraum zu. Insgesamt stieg die Produktionsmenge von 44,1 Mio. Stück im Jahr 2012 auf 50,5 Mio. Stück im UZÜ, d. h. um 15 % während des Bezugszeitraums. Dieser Anstieg spiegelt die Steigerung der Automobilproduktion in der Union und die gestiegene Verwendung von Aluminiumrädern in Neufahrzeugen wider.
- (139) Die Produktionskapazität stieg von etwa 49,8 Mio. Stück im Jahr 2012 auf rund 55,1 Mio. Stück im UZÜ, d. h. um 11 % während des Bezugszeitraums.
- (140) Infolge des etwas höheren Anstiegs der Produktionsmenge als der Produktionskapazität stieg die Kapazitätsauslastung von 89 % im Jahr 2012 auf 92 % im UZÜ, d. h. um 3 Prozentpunkte während des Bezugszeitraums.

5.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 9

Verkaufsmenge und Marktanteil

	2012	2013	2014	UZÜ
Verkaufsmenge (in 1 000 Stück)	42 697	44 435	47 525	49 895
Index (2012 = 100)	100	104	111	117
Marktanteil (in %)	71,9	73,4	71,5	71,2

Quelle: Überprüfungsantrag, Eurostat, überprüfte Fragebogenantworten.

- (142) Die Verkaufsmenge stieg im Bezugszeitraum von 42,6 Mio. Stück im Jahr 2012 auf rund 49,8 Mio. Stück im UZÜ, d. h. um 17 %, was leicht unter dem in Erwägungsgrund 107 beschriebenen Verbrauchsanstieg von 18 % liegt. Berücksichtigt man jedoch dazu den parallelen Anstieg der Einfuhren aus anderen Drittländern, der in Erwägungsgrund 128 beschrieben wird, so ging der Verkaufsmengenanstieg mit einer leichten Verringerung des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union von 71,9 % im Jahr 2012 auf 71,2 % im Untersuchungszeitraum der Überprüfung einher, was einem Rückgang um 0,7 Prozentpunkte im Bezugszeitraum entspricht.

- (143) Darüber hinaus wurde im Rahmen der Schätzung der Entwicklung von Verkaufsmengen und Marktanteilen zwischen dem OEM- und dem AM-Segment für den UZÜ im Vergleich zum UZ der Ausgangsuntersuchung unterschieden, wie nachstehende Tabelle zeigt:

Tabelle 10

Verkaufsmengen und Marktanteile nach OEM- und AM-Segment

Stück (in 1 000)	UZ Ausgangsuntersuchung	UZÜ
OEM-Segment		
Verkaufsmenge OEM	28 719	46 627
Index	100	162
Marktanteil OEM (Anteil der Unionshersteller am OEM-Gesamtverbrauch) (in %)	82,3	71,6
OEM-Marktanteil am Gesamtverbrauch (in %)	58,0	66,6
AM-Segment		
Verkaufsmenge AM	7 075	3 268
Index	100	46
Marktanteil AM (Anteil der Unionshersteller am AM-Gesamtverbrauch) (in %)	48,5	67,0
AM-Marktanteil am Gesamtverbrauch (in %)	14,3	4,7

Quelle: Antrag, Eurostat, geprüfte Fragebogenantworten, Durchführungsverordnung (EU) Nr. 964/2010.

- (144) Die Verkaufsmengen im OEM-Segment stiegen um 62 % im UZÜ im Vergleich zum UZ der Ausgangsuntersuchung, während sich die Verkäufe im AM-Segment im Vergleich zum UZ der Ausgangsuntersuchung mehr als halbierten. Der Marktanteil der Unionshersteller sank im OEM-Segment um 10,9 Prozentpunkte von 82,3 % auf 71,6 % aufgrund des stärkeren Verbrauchsanstiegs in diesem Segment. Im AM-Segment stieg der Marktanteil aufgrund des schrumpfenden Markts in diesem Segment von 48,5 % auf 67,0 %. Insgesamt sank der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im AM-Segment am Gesamtverbrauch von 14,3 % im UZ der Ausgangsuntersuchung auf 4,7 % im UZÜ der aktuellen Überprüfung, während der Marktanteil des OEM-Segments am Gesamtverbrauch für den Wirtschaftszweig der Union im selben Zeitraum von 58,0 % auf 66,6 % stieg. Die Entwicklung in den beiden Segmenten entspricht dem allgemeinen Trend auf dem Unionsmarkt, der die Steigerung der Automobilproduktion in der Union und die gestiegene Durchdringungsrate von Aluminiumrädern in Neufahrzeugen widerspiegelt, wie in Erwägungsgrund 108 erwähnt.

5.2.3. Wachstum

- (145) Obwohl der Unionsverbrauch im Bezugszeitraum um 18 % zunahm, erhöhte sich die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union etwas weniger, d. h. um 17 %, was sich in einem leichten Marktanteilsrückgang um 0,7 Prozentpunkte ausdrückte.

5.2.4. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 11

Beschäftigung und Produktivität

	2012	2013	2014	UZÜ
Anzahl der Mitarbeiter	12 227	12 673	13 689	14 265
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	104	112	117
Produktivität (in 1 000 Stück/Mitarbeiter)	3 609	3 592	3 626	3 545
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	100	100	98

Quelle: Überprüfungsantrag.

- (147) Die Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Union erhöhte sich im Bezugszeitraum insgesamt um 17 %. Dies steht im Einklang mit dem Anstieg der Produktionsmenge um 15 % im Bezugszeitraum.
- (148) Während des Bezugszeitraums blieb die Produktivität, die in der Anzahl der hergestellten Stücke/Mitarbeiter ausgedrückt wird, stabil und verzeichnete im UZÜ lediglich einen leichten Rückgang von 2 %.

5.2.5. Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping

- (149) Während des Untersuchungszeitraums der Überprüfung waren die für die in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden Unternehmensgruppen festgestellten individuellen Dumpingspannen noch immer beträchtlich und lagen zwischen 8,9 % und 25,9 % (siehe Erwägungsgrund 52). Dennoch nahmen die Einfuhrmengen aus China um 44 % ab, was sich auch in einem Rückgang des chinesischen Marktanteils bemerkbar machte, der im UZÜ 3,2 % erreichte. Wie in Erwägungsgrund 122 festgestellt, unterboten die chinesischen Einfuhrpreise die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt während des UZÜ nicht und der von den chinesischen Einfuhren ausgehende Preisdruck war somit begrenzt. Die geltenden Antidumpingmaßnahmen zeigten daher positive Effekte auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union.

5.3. Mikroökonomische Indikatoren

5.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

- (150) Die durchschnittlichen Verkaufspreise, die der Wirtschaftszweig der Union unabhängigen Abnehmern in der Union in Rechnung stellte, entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 12

Durchschnittliche Verkaufspreise und Stückkosten

	2012	2013	2014	UZÜ
Durchschnittlicher Stückverkaufspreis in der Union (in EUR/Stück)	46,24	46,40	47,16	51,91
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	100	102	112
Produktionsstückkosten (in EUR/Stück)	43,10	43,13	42,82	46,76
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	100	99	109

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten.

- (151) Der durchschnittliche Stückverkaufspreis, den der Wirtschaftszweig der Union unabhängigen Abnehmern in der Union in Rechnung stellte, stieg im Bezugszeitraum um 12 %. In dem Anstieg schlug sich die Entwicklung in Richtung größerer und technisch höher entwickelter Räder nieder, wie in Erwägungsgrund 153 näher erläutert.
- (152) Insgesamt kam es im Bezugszeitraum zu einem Anstieg der Produktionsstückkosten um 9 %.
- (153) Die Untersuchung ergab, dass der Kostenanstieg hauptsächlich der technischen Entwicklung der Aluminiumräder mit einer zunehmenden Tendenz, große Räder und sogenannte „Bright-Räder“ herzustellen, die zusätzliche Produktionsschritte erfordern, zuzuschreiben ist. Die Untersuchung zeigte außerdem, dass die Preisunterschiede beim wichtigsten Rohstoff (Aluminium) zwar Einfluss auf die Stückkosten haben können, ihr Einfluss auf die Rentabilität jedoch abgeschwächt wird, da die Aluminiumpreise in den Verträgen mit OEM-Abnehmern in den meisten Fällen indiziert waren.

5.3.2. Arbeitskosten

- (154) Die durchschnittlichen Arbeitskosten des Wirtschaftszweigs der Union entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 13

Arbeitskosten

	2012	2013	2014	UZÜ
Durchschnittliche Arbeitskosten je Mitarbeiter (in EUR)	31 285	31 624	31 021	32 096
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	101	99	103

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten.

- (155) Von 2012 bis zum UZÜ stiegen die durchschnittlichen Arbeitskosten je Mitarbeiter bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern leicht um 3 %.

5.3.3. Bestandsverzeichnisse

(156) Die Lagerbestände des Wirtschaftszweigs der Union entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 14

Lagerbestände

	2012	2013	2014	UZÜ
Schlussbestände (in 1 000 Stück)	851	842	986	866
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	99	116	102
Schlussbestände als Prozentsatz der Produktion (in %)	4,5	4,2	4,6	3,9
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	92	101	87

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten.

(157) Die Lagerbestände können nicht als relevanter Schadensindikator gelten, da die Produktion von Aluminiumrädern hauptsächlich auf Bestellung erfolgt; die Lagerbestände zu einem bestimmten Zeitpunkt sind vornehmlich darauf zurückzuführen, dass Waren zwar schon verkauft, aber noch nicht ausgeliefert wurden. Aus diesem Grund wird die Entwicklung der Lagerbestände lediglich informationshalber angegeben.

(158) Insgesamt nahmen die Schlussbestände im Bezugszeitraum um 2 % zu. Die Schlussbestände als Prozentsatz der Produktion sanken leicht von 4,5 % im Jahr 2012 auf 3,9 % während des UZÜ, d. h. um 0,6 %.

5.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

Tabelle 15

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite

	2012	2013	2014	UZÜ
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	6,8	7,0	9,2	9,9
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	103	135	146
Cashflow (in 1 000 EUR)	102 147	111 918	129 833	155 044
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	110	127	152
Investitionen (in 1 000 EUR)	64 110	38 643	65 749	71 338
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	60	103	111
Kapitalrendite (in %)	18,6	20,1	27,4	31,6
<i>Index (2012 = 100)</i>	100	108	147	170

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten.

- (159) 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. Während des Bezugszeitraums nahm die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union stetig zu, da die Preise stärker stiegen als die Produktionskosten, wie in Tabelle 12, Erwägungsgrund 150, gezeigt. Somit stieg sie von 6,8 % im Jahr 2012 auf 9,9 % im UZÜ, d. h. um 3,1 Prozentpunkte während des Bezugszeitraums.
- (160) Darüber hinaus wurde die Rentabilität unter gesonderter Betrachtung des OEM- und des AM-Segments analysiert. Auf dieser Grundlage wurde die Rentabilität der Verkäufe im AM-Segment auf 13,6 % und die Rentabilität von Verkäufen im OEM-Segment auf 9,6 % geschätzt. Es wird ferner darauf hingewiesen, dass die Verkaufsmenge im AM-Segment im Vergleich zu der Verkaufsmenge im OEM-Segment im UZÜ sehr niedrig war und daher nur geringfügige Auswirkungen auf die Gesamrentabilität hatte.
- (161) Unter dem Nettocashflow ist die Fähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union zu verstehen, seine Tätigkeiten selbst zu finanzieren. Der Cashflow nahm während des gesamten Bezugszeitraums zu. Insgesamt nahm der Nettocashflow im Bezugszeitraum um 52 % im Einklang mit den gestiegenen Gewinnen zu.
- (162) Die Investitionen stiegen im Bezugszeitraum um 11 %. Von 2012 bis 2013 sanken die Gesamtinvestitionen, was mit dem Abschluss bestimmter Investitionen im Jahr 2012 zusammenhängt. Danach stiegen die Gesamtinvestitionen von 2013 bis 2014 um 43 % und von 2014 bis zum UZÜ um weitere 8 %. In einigen Fällen handelte es sich bei den Investitionen teilweise um einen Austausch veralteter Maschinen. Im Einklang mit der gestiegenen Nachfrage und einem für die kommenden Jahre prognostizierten Nachfrageanstieg wurden jedoch auch hohe Investitionen in neue Kapazitäten getätigt. Schließlich wurden auch Investitionen getätigt, um auf die gestiegenen Anforderungen der technisch höher entwickelten „Bright-Räder“ zu reagieren, die zusätzliche Maschinen und Lackierkapazität erfordern.
- (163) Die Kapitalrendite ist der Ertrag in Prozent des Nettobuchwerts der Sachanlagen. Wie die anderen Finanzindikatoren war auch die Kapitalrendite bei der Produktion und dem Verkauf der gleichartigen Ware positiv, was der Entwicklung bei der Rentabilität entspricht. Insgesamt stieg die Kapitalrendite im Bezugszeitraum um 13 Prozentpunkte.
- (164) Was die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten betrifft, so verbesserte sich durch die Erholung von vergangenen Dumpingpraktiken die Möglichkeit der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, liquide Mittel für die gleichartige Ware zu generieren und ihre Finanzlage durch Erhöhung der Innenfinanzierungsmittel zu stärken. Die Untersuchung ergab, dass sich die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten über den Bezugszeitraum insgesamt verbesserten. Dies ermöglichte den Unternehmen wiederum, in den Austausch und in die Steigerung der Produktionskapazität zu investieren, wie in Erwägungsgrund 162 erläutert.

6. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (165) Im Kontext eines steigenden Verbrauchs war der Wirtschaftszweig der Union dank der geltenden Antidumpingmaßnahmen in der Lage, sich von dem vergangenen Dumping zu erholen, und er wies im UZÜ eine gesunde Wirtschaftslage auf. Es wird daran erinnert, dass der Wirtschaftszweig der Union in der Ausgangsuntersuchung eine bedeutende Schädigung in Form eines Rückgangs der Produktions- und Verkaufsmengen aufgrund des Preisdrucks durch die chinesischen Einfuhren erlitt, was sich insbesondere in einer sinkenden Rentabilität manifestierte.
- (166) Im Bezugszeitraum der aktuellen Untersuchung wiesen fast alle Schadensindikatoren eine positive Entwicklung auf. Der Wirtschaftszweig der Union steigerte seine Verkaufs- und Produktionsmengen. Außerdem erhöhte er seine Verkaufspreise im Einklang mit der allgemeinen Preissteigerung auf dem Unionsmarkt; dies geschah in stärkerem Umfang als bei der Kostensteigerung. Die positive Entwicklung beider Mengen (von Verkäufen und Produktion) und der Preise hatte eine positive Auswirkung auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union. Dies geschah bei fast gleichbleibenden Marktanteilen, da die Einfuhren aus Drittländern, hauptsächlich aus der Türkei, auch von dem gestiegenen Verbrauch profitierten, jedoch bei höheren Preisen als die chinesischen Einfuhren. Darüber hinaus steigerte der Wirtschaftszweig der Union seine Investitionen, unter anderem in neue Kapazitäten und zur Deckung der gestiegenen Nachfrage nach „Bright-Rädern“.

- (167) Insbesondere die Rentabilität stieg von 6,8 % im Jahr 2012 auf 9,9 % im UZÜ. Die Verkaufspreise stiegen im Bezugszeitraum um 12 %, während die Stückkosten in geringerem Umfang stiegen, d. h. um 9 %, und sie blieben während des gesamten Bezugszeitraums unterhalb des durchschnittlichen Verkaufspreises. Die Produktionsmenge stieg um 15 %, die Produktionskapazität um 11 % und die Verkaufsmenge um 17 %. Während der Anstieg des Verbrauchs im Bezugszeitraum höher war (18 %), sank der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union jedoch im Bezugszeitraum leicht um 0,7 Prozentpunkte. Der Marktanteil sank von 71,9 % im Jahr 2012 auf 71,2 % im UZÜ. Die Investitionen stiegen um 11 % im Bezugszeitraum und die Kapitalrendite von 18,6 % im Jahr 2012 auf 31,6 % im UZÜ. Während die Produktivität konstant blieb, stieg die Beschäftigung im bezugszeitraum im Einklang mit den Produktions- und Verkaufsmengen, d. h. um 17 %.
- (168) Einige Schadensindikatoren wurden für das OEM- und das AM-Segment getrennt analysiert. Die Untersuchung zeigte, dass der Wirtschaftszweig der Union im Einklang mit der allgemeinen Entwicklung auf dem Unionsmarkt die Verkäufe im OEM-Segment signifikant steigerte und im AM-Segment senkte. Schätzungen zufolge war die Rentabilität sowohl im OEM- als auch im AM-Segment trotz der Abnahme der Verkaufsmenge in letzterem Segment positiv.
- (169) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union keine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erlitt.

F. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ERNEUTEN AUFTRETENS BEZIEHUNGSWEISE ANHALTENS DER SCHÄDIGUNG

- (170) Die Untersuchung ergab zugleich auch, dass die Einfuhren aus der VR China im Untersuchungszeitraum der Überprüfung zu gedumpte Preisen erfolgten und dass bei Außerkrafttreten der Maßnahmen mit einem Anhalten des Dumpings zu rechnen wäre.
- (171) Da der Wirtschaftszweig der Union keine bedeutende Schädigung erlitten hat, wurde geprüft, ob die Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung besteht, wenn die Maßnahmen gegenüber der VR China nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung außer Kraft gesetzt werden.
- (172) Zur Bestimmung der Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung wurden die folgenden Elemente analysiert: die Produktionskapazität und die Kapazitätsreserven in China, die Attraktivität des Unionsmarkts, das Ausfuhrverhalten der chinesischen ausführenden Hersteller in anderen Drittländern, einschließlich der Existenz von Antidumping- oder Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf Aluminiumräder in anderen Drittländern, die Verkäufe auf dem chinesischen Inlandsmarkt, die chinesischen Einfuhrmengen und -preise auf dem Unionsmarkt, auch im Rahmen des Verfahrens der aktiven Veredelung. Bei der Analyse wurden auch die Steigerung des Verbrauchs in der Union und die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum berücksichtigt.

Produktionskapazitäten und Kapazitätsreserven in China

- (173) Aus der Analyse in den Erwägungsgründen 55 bis 74 ergab sich, dass die verfügbaren Kapazitätsreserven in China beträchtlich sind. Die Kapazitätsreserven wurden auf 42 bis 60 Mio. Stück geschätzt. Bereits der niedrige Bereich dieser Kapazitätsreserven macht 80 % der Unionsproduktion aus, die im UZÜ 50,5 Mio. Stück entsprach. Außerdem macht sie rund 60 % des gesamten Unionsverbrauchs im UZÜ aus, der 70 Mio. Stück entsprach.

Attraktivität des Unionsmarktes

- (174) Wie in den Erwägungsgründen 77 bis 78 gezeigt, wurden von China auch beträchtliche Mengen unter anderem in die USA, nach Kanada, Indien, Japan und Mexiko ausgeführt. Die Preisniveaus der mitarbeitenden ausführenden Hersteller auf den wichtigsten Ausfuhrmärkten waren teilweise niedriger als die Preisniveaus derselben in die Union ausführenden Hersteller. Daher ist der Unionsmarkt im Vergleich attraktiv, da die chinesischen ausführenden Hersteller höhere Gewinne erzielen können. Demnach wäre der Anreiz hoch, diese Ausfuhren in den Unionsmarkt umzulenken, wenn die Maßnahmen aufgehoben werden. Die beteiligten Mengen entsprachen schätzungsweise 14 Mio. Stück im UZÜ ⁽¹⁾ oder 20 % des Unionsverbrauchs und etwa 28 % der Produktions- und Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union.

⁽¹⁾ Siehe Fußnoten 31 bis 34, in denen die beteiligten Mengen für die wichtigsten Ausfuhrmärkte berechnet wurden.

- (175) Außerdem wurde festgestellt, wie in den Erwägungsgründen 89 bis 92 in Bezug auf die Verkäufe auf dem chinesischen Inlandsmarkt beschrieben, dass der chinesische Inlandsmarkt die in China verfügbaren Kapazitätsreserven nicht absorbieren kann und dass die Umleitung der Inlandsverkäufe aufgrund der festgestellten signifikanten Preisunterschiede in die Union wahrscheinlich ist.
- (176) Die Beschaffung der Automobilindustrie in der Union im UZÜ fand bereits bei chinesischen ausführenden Herstellern statt, wodurch enge Geschäftsbeziehungen hergestellt wurden. Wie in Erwägungsgrund 111 erläutert, müssen die chinesischen Hersteller in der Tat nach spezifischen technischen Standards produzieren, die von den Kunden in der Union gefordert werden. Die vier in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller führten fast ausschließlich an das OEM-Segment aus und hatten daher bereits eine starke Präsenz in diesem Segment als vollständig zertifizierte Lieferanten.
- (177) Wie in Erwägungsgrund 113 dargelegt, lagen die Gesamteinfuhren von chinesischen ausführenden Herstellern im OEM-Segment im UZÜ bei etwa 1,6 Mio. Stück. In Anbetracht der Tatsache, dass die in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller, wie in Erwägungsgrund 14 beschrieben, etwa 40 % der gesamten chinesischen Einfuhren im UZÜ ausmachten (d. h. etwa 880 000 Stück) und des Umstands, dass diese Ausführer für den OEM-Markt zertifiziert waren, kann geschlussfolgert werden, dass nur etwa die Hälfte der Gesamteinfuhren im OEM-Sektor durch die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller erfolgten, während die andere Hälfte auf nicht in die Stichprobe einbezogene oder nicht mitarbeitende ausführende Hersteller zurückzuführen ist. Demnach handelt es sich bei einem großen Teil der anderen chinesischen ausführenden Hersteller, für die keine Informationen verfügbar waren, um zertifizierte Hersteller, die derzeit Waren an das OEM-Segment in der Union ausführen.
- (178) Demnach kann vernünftigerweise geschlussfolgert werden, dass mindestens ein Teil der chinesischen Kapazitätsreserven bereits kurzfristig für Ausfuhren in die Union zur Verfügung stehen wird.

Preisverhalten auf anderen Drittlandsmärkten

- (179) Das Preisniveau der chinesischen Ausfuhren in andere Drittlandsmärkte wurde ebenfalls analysiert, um Hinweise auf die wahrscheinlichen Preisniveaus auf dem Unionsmarkt zu erhalten, falls die Maßnahmen aufgehoben werden. Das Preisverhalten gegenüber anderen Drittlandsmärkten wurde aufgrund der großen und repräsentativen Mengen, die in diese Märkte mit unbeschränktem Zugang im Bezugszeitraum dieser Überprüfung ausgeführt wurden, als aussagekräftiger Indikator für das zukünftige Preisverhalten gegenüber der Union betrachtet. Darüber hinaus waren Daten nach Warentyp von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern verfügbar. Die Ausführpreise der in andere Drittlandsmärkte ausführenden Hersteller in der Stichprobe wurden mit den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union für die korrespondierenden Warentypen verglichen. Dieser detaillierte Preisvergleich zeigte, dass während des UZÜ die chinesischen Preise in die anderen Drittlandsmärkte bei 7,4 Mio. Stück durchschnittlich etwa 30 % niedriger waren als die Preise des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt. Dieser beträchtliche Preisunterschied in Kombination mit den großen verfügbaren Kapazitätsreserven in China stellt einen starken Anreiz für die chinesischen ausführenden Hersteller dar, die Ausfuhren rasch in den Unionsmarkt (um-)zu lenken, falls die Maßnahmen aufgehoben werden sollten.
- (180) Handelsschutzmaßnahmen gegenüber chinesischen Einfuhren von Aluminiumrädern wurden bereits in anderen wichtigen Märkten wie Australien eingeführt (Antidumping- und Ausgleichsmaßnahmen) und kürzlich auch in Indien (Antidumpingmaßnahmen), was auch bedeutet, dass der Zugang für chinesische ausführende Hersteller zu diesen Märkten beschränkt ist. Darüber hinaus wurde in der aktuellen Untersuchung festgestellt, dass das Dumping während des UZÜ in beträchtlichem Ausmaß fortgesetzt wurde. Wenn man ein ähnliches Preisverhalten auf anderen Drittlandsmärkten berücksichtigt, gibt es daher keinen Grund zur Annahme, dass sich die chinesischen Preispraktiken ändern werden, wenn die Maßnahmen in der Union außer Kraft treten sollten.
- (181) Gemäß den im Überprüfungsantrag bereitgestellten Informationen kann die wahrscheinliche Marktentwicklung in der Union bei Aufhebung der Maßnahmen auch anhand der Entwicklung in den USA gezeigt werden, wo keine Antidumpingmaßnahmen eingeleitet wurden. In den USA gewannen die chinesischen ausführenden Hersteller über 50 % des Marktanteils, was das Ergebnis von Schließungen von über 20 inländischen Herstellern war. Es wird darauf hingewiesen, dass die wichtigsten Automobilhersteller Produktionsanlagen und Einkaufsorganisationen in den USA und in der Union besitzen, d. h. dieselben Unternehmensgruppen sind auf beiden Märkten tätig und sie werden wahrscheinlich dieselben Strategien anwenden, wenn sie mit hohen Mengen an Niedrigpreiseinfuhren aus China konfrontiert sind.
- (182) Laut einer interessierten Partei betreffen die verfügbaren Kapazitätsreserven in China lediglich die Aluminiumräder für das AM-Segment; für OEM-Räder, bei denen die Nachfrage steigt, seien keine Kapazitätsreserven verfügbar. Die Menge der chinesischen OEM-Räder wäre somit beschränkt und es wäre unwahrscheinlich, dass große Mengen auf dem Unionsmarkt verkauft werden könnten, auf dem das OEM-Segment vorherrschend ist. Diese Partei stellte auch infrage, wie die chinesischen Kapazitätsreserven im OEM-Segment festgestellt wurden und welche chinesischen Hersteller als zertifiziert betrachtet wurden.

- (183) Wie in Erwägungsgrund 177 erwähnt, erfolgten rund 50 % der chinesischen Ausfuhren an das OEM-Segment in der Union durch die nicht in die Stichprobe einbezogenen oder nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller in China. Demnach handelt es sich bei einem großen Teil der chinesischen ausführenden Hersteller, für die keine Informationen verfügbar waren, um zertifizierte Hersteller, die derzeit Waren an das OEM-Segment in der Union ausführen. Demnach wurde geschlussfolgert, dass mindestens ein Teil der chinesischen Kapazitätsreserven bereits kurzfristig für Ausfuhren an das OEM-Segment der Union zur Verfügung stehen wird.
- (184) Verschiedene chinesische ausführende Hersteller wandten ein, dass die Tatsache, dass bestimmte Warentypen auf anderen Ausfuhrmärkten billiger sind, nicht als Anreiz für die chinesischen ausführenden Hersteller betrachtet werden könne, diese Ausfuhren in den Unionsmarkt (um-)zu lenken, falls die Maßnahmen aufgehoben werden sollten. Sie argumentierten, dass die Kommission bei der Analyse des chinesischen Preisverhaltens fälschlicherweise die Warentypen nicht berücksichtigt habe, für die die Preise der chinesischen Ausführer in andere Drittlandsmärkte höher gewesen seien als die desselben Typs, der von dem Wirtschaftszweig der Union auf dem Unionsmarkt verkauft worden sei, was zu einer beträchtlichen Überschätzung der potenziellen Preisunterbietung geführt habe, die sich in Wahrheit auf nur 0,45 % belaufen würde. Darüber hinaus könnten auf anderen Ausfuhrmärkten höhere Gewinne erzielt werden als bei Ausfuhren in den Unionsmarkt und die chinesischen Ausführer müssten ihre Geschäftsbeziehungen im chinesischen Inlandsmarkt und in den anderen Drittlandsmärkten pflegen. Außerdem müssten die chinesischen Ausführer in der Lage sein, ihren Abnehmern in diesen Märkten eine vollständige Warenpalette anzubieten, und hätten daher keinen Anreiz, die Ausfuhren bestimmter Warentypen in die Union umzulenken, lediglich auf der Grundlage, dass die Preise auf dem Unionsmarkt höher sind. Es bestehe folglich kein Risiko einer signifikanten Zunahme der Einfuhren aus China, wenn die Maßnahmen außer Kraft treten sollten.
- (185) Erstens bestand das Ziel der in Erwägungsgrund 179 beschriebenen Analyse der Kommission darin, die Unterschiede zwischen den Preisen auf dem Unionsmarkt einerseits und den Preisen auf anderen Drittlandsmärkten andererseits für korrespondierende Warentypen zu bestimmen, um einen Hinweis auf die wahrscheinlichen Preisniveaus der chinesischen Einfuhren auf dem Unionsmarkt zu erhalten, falls die Maßnahmen aufgehoben werden sollten, und nicht darin, die Preisunterbietungsspannen zu bestimmen. Dieser Preisunterschied zeigt außerdem, dass die chinesischen ausführenden Hersteller Zugang zum Unionsmarkt zu Preisen haben, die beträchtlich niedriger sind als die Preise des Wirtschaftszweigs der Union, aber immer noch höher als die Preise auf anderen Drittlandsmärkten. Dies stellt einen starken Anreiz für die chinesischen ausführenden Hersteller dar, Ausfuhren in den Unionsmarkt zu tätigen, auch wenn man unter anderem die großen Kapazitätsreserven in China betrachtet. Zweitens wurde das Vorbringen, dass die ausführenden Hersteller den Abnehmern in anderen Märkten eine vollständige Warenpalette anbieten müssen, nicht belegt. Die Untersuchung ergab im Gegenteil, dass das Ausschreibungsverfahren gewöhnlich für jeden Warentyp gesondert stattfindet und dass die Abnehmer ihre Beschaffung desselben Warentyps bei verschiedenen Lieferanten tätigen, was den Einwand, dass eine große Palette von Warentypen demselben Abnehmer angeboten werden muss, nicht stützt. Diese Einwände werden daher zurückgewiesen.
- (186) Dieselben Parteien wandten außerdem ein, dass die Existenz von Handelsschutzmaßnahmen gegenüber den Einfuhren chinesischer Aluminiumräder in Australien und Indien irrelevant sei und dass die Existenz von Handelsschutzmaßnahmen in bestimmten Märkten keine Schlüsse über die Preispraktiken auf anderen Märkten zuließe, da diese nur im Rahmen einer Untersuchung durch die entsprechenden Untersuchungsbehörden festgestellt werden könnten. Handelsschutzmaßnahmen würden auf Grundlage von Daten in Bezug auf einen Untersuchungszeitraum in der Vergangenheit eingeführt werden, während eine Auslaufüberprüfung auf einer in die Zukunft gerichteten Analyse basieren sollte. Schließlich seien Indien und Australien nur kleinere Ausfuhrmärkte für die chinesischen ausführenden Hersteller und trotz der Einführung von Maßnahmen seien Ausfuhren in diese Bestimmungsländer aufgrund des Mangels an ausreichender Kapazität der entsprechenden inländischen Wirtschaftszweige stabil geblieben. Daher deute die Einführung von Antidumpingmaßnahmen in diesen Ländern nicht auf eine potenzielle Umlenkung der Ausfuhren von diesen Märkten in die Union hin.
- (187) Entgegen der Behauptung zog die Kommission nicht die Untersuchungen Australiens oder Indiens heran, um die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens des Dumpings auf dem Unionsmarkt zu belegen. Die Existenz von Handelsschutzmaßnahmen auf diesen Märkten zeigt jedoch, dass der Zugang zu diesen Märkten beschränkt ist. In Bezug auf die Ausfuhren, die möglicherweise in die Union umgelenkt werden sollen, wurde Australien nicht in die geschätzten Mengen einbezogen. In Bezug auf Indien war es aufgrund der Tatsache, dass die Antidumpingmaßnahmen erst im Jahr 2015 auferlegt wurden, zu früh, um Schlüsse über die genauen Auswirkungen zu ziehen. Wie bereits erwähnt, ist es jedoch wahrscheinlich, dass mindestens ein Teil dieser Mengen in den Unionsmarkt umgeleitet wird. Darüber hinaus war Indien einer der größten Ausfuhrmärkte für die chinesischen ausführenden Hersteller während des UZÜ, die sich auf demselben Niveau bewegen wie die gesamten Ausfuhren aus der VR China in die Union im selben Zeitraum, weshalb sie nicht unerheblich sind. Daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (188) Dieselben Parteien wandten ein, dass die Tatsache, dass es keine geltenden Antidumpingmaßnahmen in den USA gebe, außerdem zeige, dass es keine unlauteren Handelspraktiken durch die chinesischen ausführenden Hersteller

auf diesem Markt gebe. Außerdem würde die Zunahme der Einfuhren aus der VR China und aus anderen Drittländern in die USA lediglich im Zusammenhang mit einem Lieferengpass bei dem inländischen Wirtschaftszweig auf dem US-Markt stehen. Der Konkurs bestimmter großer US-Hersteller im Jahr 2009 habe vielmehr an der globalen Finanzkrise gelegen als an den Einfuhren aus der VR China. Schließlich wandten diese Parteien ein, dass trotz der Tatsache, dass die wichtigsten Automobilhersteller in den USA Produktionsanlagen und Einkaufsorganisationen in den USA und in der Union besitzen, d. h., dass dieselben Unternehmensgruppen auf beiden Märkten tätig sind, es nicht wahrscheinlich sei, dass sie in beiden Märkten dieselben Strategien in Bezug auf die Einfuhren aus der VR China anwenden würden.

- (189) Erstens war es nicht die Absicht der Kommission, zu bestimmen, ob es Einfuhren zu unlauteren Preisen von chinesischen ausführenden Herstellern in die USA gibt. Die Situation in den USA zeigt jedoch, dass die Verwender die Lieferanten wechselten, als sie mit Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China mit konfrontiert wurden, und der inländische Wirtschaftszweig größtenteils von diesem Markt verschwand. Im Rahmen der Untersuchung wurde festgestellt, dass das erwartete Preisniveau der Einfuhren aus der VR China in die Union 8 % bis 30 % niedriger als das aktuelle Preisniveau des Wirtschaftszweigs der Union liegen würde, falls die Maßnahmen außer Kraft treten sollten. Ferner wurde festgestellt, dass die Ausführpreise für den Unionsmarkt wahrscheinlich massiv gedumpt waren. Die Vorbringen, dass die Schließung inländischer Hersteller in den USA und der Verlust an Marktanteilen des US-Wirtschaftszweigs nicht in Zusammenhang mit dem Aufkommen der Einfuhren aus der VR China, sondern vielmehr mit der Finanzkrise in Verbindung stehen, wurden nicht belegt und werden somit zurückgewiesen. Sogar in einer Situation des wirtschaftlichen Abschwungs gelang es den chinesischen ausführenden Herstellern in der Tat, ihre Marktanteile in den USA zu steigern. Selbst wenn die Wirtschafts- und Finanzkrise Auswirkungen auf die Lage der inländischen US-Hersteller gehabt hat, wurde diese Situation daher durch die Steigerung der Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China beträchtlich verschärft. Das Vorbringen, dass dieselben Automobilhersteller in der Union unterschiedliche Beschaffungsstrategien als in den USA hätten, ist unbegründet und wird daher zurückgewiesen. Wie in Erwägungsgrund 181 erläutert, sind die wichtigsten Automobilhersteller sowohl in den USA als auch in der Union tätig und kaufen dort Räder für ihre Produktionsanlagen; es gibt keine objektiven Gründe dafür, weshalb sie andere Strategien in Bezug auf die Einfuhren aus China anwenden sollten, wenn die Zölle aufgehoben werden und die Preise für die Verwender auf beiden Märkten auf demselben Niveau sind. Daher wird weiterhin die Auffassung vertreten, dass die Entwicklung auf dem US-Markt die wahrscheinliche Entwicklung der Marktsituation in der Union für den Fall zeigt, dass die Maßnahmen aufgehoben werden.

Chinesische Preise auf dem Unionsmarkt

- (190) Wie in Erwägungsgrund 123 erwähnt, würden die Einfuhrpreise der chinesischen ausführenden Hersteller auf dem Unionsmarkt abzüglich der Antidumpingmaßnahmen die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union um 8,0 % unterbieten. Bei getrennter Betrachtung des OEM-Segments und des AM-Segments waren die Ergebnisse noch ausgeprägter, d. h. 12,4 % im AM-Segment und 8,7 % im OEM-Segment. In Bezug auf die nicht in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller läge die Preisunterbietungsspanne basierend auf Eurostat-Daten bei 7,5 %. In Bezug auf die Einfuhren im Rahmen des Verfahrens der aktiven Veredelung wurde festgestellt, dass sich die durchschnittliche Preisunterbietungsspanne, wie in Erwägungsgrund 124 erwähnt, auf demselben Niveau (7,6 %) befindet. Es wird jedoch daran erinnert, dass, wie auch in Erwägungsgrund 124 erwähnt, Letztere auf Durchschnittspreisen basiert, wobei nicht zwischen verschiedenen Warentypen unterschieden wird, und nur einer sehr geringen Menge entspricht, nämlich 0,6 % des Unionsverbrauchs im UZÜ. Im Gegensatz dazu und wie in Erwägungsgrund 179 erwähnt, beruhte der Preisunterschied zwischen den chinesischen Preisen für die USA, für Japan und Indien und den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union auf Informationen, die von den mitarbeitenden chinesischen ausführenden Herstellern bereitgestellt wurden, und bei den Berechnungen wurden die verschiedenen Warentypen berücksichtigt. Aus diesem Grund waren diese Berechnungen genauer und wurden als ein besserer Indikator für mögliche zukünftige vorherrschende Preisniveaus der chinesischen ausführenden Hersteller angesehen, falls die Maßnahmen außer Kraft treten sollten, als die Berechnungen der Preise für Einfuhren im Rahmen des Verfahrens der aktiven Veredelung, die lediglich auf durchschnittlichen Werten beruhten.

Auswirkungen auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union

- (191) Demnach kann geschlussfolgert werden, dass bei Aufhebung der Maßnahmen die Einfuhren aus China wahrscheinlich in beträchtlichen Mengen und zu gedumpten Preisen fortgesetzt werden, die die Preise des Wirtschaftszweigs der Union wahrscheinlich stark unterbieten (in einer Spanne von 8 % bis etwa 30 %) und somit einen Preisdruck auf dem Markt ausüben werden. Es ist wahrscheinlich, dass die chinesischen ausführenden Hersteller die Strategie verfolgen würden, auf dem Unionsmarkt zu einem 8-30 % niedrigeren Preis als der Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union zu verkaufen, da sie dadurch Marktanteile auf dem attraktiven Unionsmarkt gewinnen würden und gleichzeitig zu höheren Preisen verkaufen könnten als in den USA (und anderen Drittlandsmärkten).
- (192) Der Wirtschaftszweig der Union würde dann wahrscheinlich an Produktions- und Verkaufsmengen und Marktanteilen auf dem Unionsmarkt verlieren. Diese Entwicklung hätte mit Wahrscheinlichkeit schädliche Auswirkungen auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union, da in einem derartigen Wirtschaftszweig mit unelastischer Kostenstruktur und hohen Fixkosten ein Rückgang der Produktions- und Verkaufsmengen in Kombination mit sinkenden Verkaufspreisen eindeutig negative Folgen für seine Rentabilität hätte. Dies geschah

in der Ausgangsuntersuchung, als die chinesischen Preisniveaus um 8 % sanken, was zu einer Steigerung der chinesischen Einfuhrmengen von 3,7 Mio. auf 6,1 Mio. Stück (entsprechend einer Steigerung des Marktanteils von 6,3 % auf 12,4 %) und einer bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union führte. Zu dieser Zeit reagierte der Wirtschaftszweig der Union mit einer Senkung der Produktion (- 24 %), der Verkäufe (- 21 %) und der Preise (- 6 %), was Auswirkungen auf die Rentabilität hatte, die von 3,2 % auf - 5,4 % zurückging. Die Senkung der chinesischen Preise in der Ausgangsuntersuchung entspricht der im Rahmen des UZÜ für Einfuhren durch die mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller festgestellten Preisunterbietungsspannen nach Abzug der ermittelten Antidumpingzölle. Angesichts der beträchtlich niedrigeren Preisniveaus für den US-Markt (und auf anderen Drittlandsmärkten) wird die Preissenkung der Einfuhren aus der VR China wahrscheinlich höher ausfallen, falls die Maßnahmen aufgehoben werden sollten. Im Rahmen des konservativen Szenarios, in dem die Preisniveaus der Einfuhren aus der VR China um 15 % sinken werden, würde die Auswirkung auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union wahrscheinlich beträchtlich höher ausfallen, als in der Ausgangsuntersuchung beobachtet wurde, und möglicherweise eine Senkung um 16 Prozentpunkte ausmachen.

- (193) Einige interessierte Parteien wandten ein, dass der zur Lage des Wirtschaftszweigs der Union während der Ausgangsuntersuchung hergestellte Bezug aufgrund der stark geänderten Marktumstände und des aktuellen Bedarfs an Einfuhren zur Befriedigung der Unionsnachfrage irrelevant sei. Die Nachfrage in der Union werde weiterhin steigen und die Kapazität des Wirtschaftszweigs der Union zunehmend übertreffen. Daher hätte eine Steigerung der Einfuhren nicht dieselben positiven Auswirkungen wie während des Bezugszeitraums der Ausgangsuntersuchung.
- (194) Die Untersuchung ergab in der Tat, dass sich die Situation auf dem Unionsmarkt seit der Ausgangsuntersuchung geändert hat, insbesondere wies der Verbrauch eine zunehmende Entwicklung im Bezugszeitraum der derzeitigen Untersuchung auf, während der Verbrauch während der Ausgangsuntersuchung abnahm. Andererseits ergab die Untersuchung auch, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Produktionskapazität steigerte und weiterhin steigern wird, um mit diesem Trend eines zunehmenden Verbrauchs gerecht zu werden, um somit eine Vergrößerung der Lücke zwischen dem Unionsverbrauch und seiner Kapazität zu verhindern. Außerdem zeigte die Untersuchung trotz des Vorbringens bestimmter interessierter Parteien, dass der Markt für Aluminiumräder von den Anforderungen der Abnehmer in Bezug auf bestimmte technische Eigenschaften gesteuert werde, auch, dass ein starker Preiswettbewerb zwischen den Lieferanten auf dem Markt besteht. Dies wird auch durch die Tatsache bestätigt, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht in der Lage war, in vollem Umfang vom steigenden Verbrauch zu profitieren, und seine Marktanteile mit einem leichten Rückgang im Bezugszeitraum lediglich relativ stabil halten konnte. Dies zeigt, dass die Annahme, dass dem Wirtschaftszweig der Union ein steigender Verbrauch ganz automatisch zugutekommen würde und er seine Produktionskapazität voll ausschöpfen könne, falsch ist. In der Ausgangsuntersuchung kamen gedumpte Niedrigpreiseinfuhren auf den Unionsmarkt und übernahmen Marktanteile des Wirtschaftszweigs der Union. Angesichts der ermittelten wahrscheinlichen Preisunterbietungsspannen (zwischen 8 % und 30 %) und der hohen Kapazitätsreserven in China kann davon ausgegangen werden, dass die Abnehmer und der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union sehr wahrscheinlich trotz des gestiegenen Verbrauchs von den Niedrigpreiseinfuhren übernommen werden würden. Daher stellt der Bezug zu der Ausgangsuntersuchung eine gültige Benchmark dar und die Argumente der Parteien wurden zurückgewiesen.
- (195) In dem wahrscheinlichen Szenario, dass große Einfuhrmengen aus der VR China zu niedrigen, gedumpten Preisen auf den Unionsmarkt kommen werden, wenn die Zölle aufgehoben werden, ist daher vernünftigerweise davon auszugehen, dass der Wirtschaftszweig der Union in ähnlicher Weise reagieren wird, wie in der Ausgangsuntersuchung beobachtet, d. h. mit Auswirkungen auf die Mengen und Preise. Auf Grundlage der Tatsachen dieser Untersuchung kann in der Tat geschlussfolgert werden, dass die wahrscheinliche Preissenkung (in der Größenordnung von etwa 8 % bis 30 %), die Steigerung der Produktionskosten (aufgrund des Rückgangs der Produktionsmengen) und der Rückgang der Verkaufsmengen (da China Marktanteile zurückgewinnen wird) dazu führen, dass die Rentabilität auf Null oder ins Negative und in jedem Fall unter das Gewinnziel in der Ausgangsuntersuchung (3,2 %) fällt.
- (196) Im Rahmen des konservativen Szenarios, dass das Gewinnniveau noch angemessen ist, beruhte eine weitere Erwägung auf der Berechnung eines nicht schädlichen Preises des Wirtschaftszweigs der Union auf Grundlage seiner durchschnittlichen Produktionskosten im UZÜ und dem oben genannten Gewinnziel der Ausgangsuntersuchung. Diesbezüglich wandte der Wirtschaftszweig der Union jedoch ein, dass ein Gewinnniveau von 3,2 % kein langfristiges Überleben des Wirtschaftszweigs sicherstellen würde und ein angemessenes Gewinnniveau in diesem kapitalintensiven Wirtschaftszweig vielmehr bei 10 % liegen würde. Auf Grundlage eines Gewinnziels von 3,2 % lag der berechnete nicht schädliche Preis durchschnittlich bei 48,26 EUR/Stück. Es wird daran erinnert, dass die Wahrscheinlichkeit besteht, dass die chinesischen ausführenden Hersteller in der Lage sein werden, in der Union zu Preisen zu verkaufen, die mindestens 8 % unter den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union liegen (ohne Zölle), wenn nicht sogar bis zu 30 % darunter. Selbst wenn die chinesischen Einfuhrpreise um nur 8 % sinken, müsste der Wirtschaftszweig der Union, wie oben beschrieben, seine Verkaufspreise auf ein Niveau unterhalb des nicht schädlichen Preises senken, um wettbewerbsfähig mit den Einfuhrpreisen zu bleiben, wodurch bestätigt wird, dass die wahrscheinlichen Einfuhrpreise auf schädlichem Niveau liegen. Die Lage wäre noch dramatischer, wenn die Einfuhrpreise noch weiter sinken würden, wie im Rahmen der obigen Analyse in Bezug auf die chinesischen Preise auf Drittmarkten gezeigt und was in der Tat wahrscheinlich wäre.

- (197) Dann würden vermutlich die Investitionen des Wirtschaftszweigs der Union sinken, was nicht nur Folgen für die Produktionskapazität hätte, sondern auch die technische Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Union behindern würde. Dies könnte dann wiederum zu Stilllegungen von Anlagen und zum Verlust von Arbeitsplätzen in der Union führen. Es sei darauf hingewiesen, dass diese Situation wahrscheinlich verschärft werden würde durch die in Erwägungsgrund 162 genannte Tatsache, dass der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum bereits in den Kapazitätsausbau investierte. Alle Verluste an Verkaufs- oder Produktionsmengen durch die Steigerung der installierten Produktionskapazität werden noch nachteiligere Auswirkungen auf die Wirtschaftslage in dem Wirtschaftszweig der Union haben.
- (198) Laut den interessierten Parteien würde der Wirtschaftszweig der Union seine Verkaufsmengen und Marktanteile aufrechterhalten, selbst wenn keine Maßnahmen in Kraft sind, da der Unionsmarkt für die chinesischen ausführenden Hersteller nicht attraktiv genug wäre, um ihre Ausfuhrverkäufe von anderen Drittlandsmärkten in die Union umzuleiten, wenn die Maßnahmen außer Kraft gesetzt werden sollten. Demnach zweifelten diese Parteien die beschriebenen Auswirkungen der Zunahme der Einfuhren aus der VR China auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union insbesondere in Bezug auf die Investitionen und den Verlust von Arbeitsplätzen an. Sie argumentierten, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Verkaufsmengen und Gewinnspannen angesichts seiner angeblichen Kapazitätsbeschränkungen aufrechterhalten werden könne.
- (199) Dieses Vorbringen basierte auf der Behauptung, dass die chinesischen ausführenden Hersteller höhere Gewinne auf anderen Drittlandsmärkten erzielen würden und ein wirtschaftliches Interesse daran hätten, ihre Abnehmer auf diesen Drittlandsmärkten zu halten. Diese Behauptungen wurden nicht belegt oder durch eine Untersuchung bestätigt. Entgegen dem Vorbringen zeigten die Ergebnisse der Untersuchung deutlich, dass die Einfuhren aus China, wie in den Erwägungsgründen 75 bis 96 genauer beschrieben, wahrscheinlich fortgesetzt werden, wenn keine Maßnahmen in Kraft sind. Diese Einfuhren werden wahrscheinlich zu viel niedrigeren Preisen als denen des Wirtschaftszweigs der Union erfolgen und wahrscheinlich beträchtliche Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union übernehmen, wie in den Erwägungsgründen 200 bis 242 weiter ausgeführt. Demnach werden die Behauptungen der betroffenen interessierten Parteien zu diesem Thema zurückgewiesen.
- (200) Bei der Analyse der Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung jeweils in Bezug auf das OEM- und das AM-Segment sähe die Situation angesichts des zunehmenden Wechsels der chinesischen ausführenden Hersteller in das OEM-Segment nicht viel anders aus. Es wird erwartet, dass die Marktentwicklung in Richtung OEM-Segment in Zukunft bestehen bleibt. Daher ist auch davon auszugehen, dass die zunehmende Tendenz chinesischer Einfuhren im OEM-Segment bestehen bleibt und der größte Preisdruck durch die chinesischen Einfuhren auch in diesem Segment ausgeübt werden wird. Dies wird wahrscheinlich Auswirkungen auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union und seine Lage haben, wie in den Erwägungsgründen 191 bis 197 beschrieben.
- (201) Verschiedene interessierte Parteien wandten ein, dass aufgrund des erwarteten Nachfrageanstiegs nach Aluminiumrädern sowohl in China als auch weltweit kein Risiko bestehe, dass die chinesischen Aluminiumräderausfuhren in die Union umgeleitet werden. Die chinesische Nachfrage auf dem Inlandsmarkt würde nach Ansicht dieser Parteien zwischen 2016 und 2020 schätzungsweise um 14 Mio. Stück und die globale Nachfrage um 23 Mio. Stück steigen. Auf dieser Grundlage könnten diese Märkte die chinesischen Kapazitätsreserven absorbieren.
- (202) Diese Aussagen basieren auf der Annahme, dass die globale und die chinesische Kapazität konstant bleiben werden. Es gibt jedoch Hinweise darauf, dass die Wirtschaftsbeteiligten in China und auf anderen Drittmarkten ihre Produktionskapazitäten gesteigert haben, um die steigende Nachfrage zu decken. Hinzu kommt, wie in Erwägungsgrund 89 erklärt, dass allein die vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen während des Bezugszeitraums ihre Gesamtkapazität um rund 16 Mio. Stück gesteigert haben. Darüber hinaus wurde im Rahmen der Untersuchung entdeckt, wie in den Erwägungsgründen 75 bis 82 dargelegt, dass der Unionsmarkt für chinesische Ausfuhren im Vergleich zu anderen wichtigen chinesischen Ausfuhrmärkten im Hinblick auf die Preisniveaus attraktiv ist. Dies gilt ebenfalls für den chinesischen Inlandsmarkt, auf dem die Preisniveaus durchschnittlich weit unter dem Niveau in der Union liegen. Demnach werden die chinesischen Ausfuhrer einen hohen Anreiz haben, ihre Ausfuhren in die Union zu lenken bzw. umzulenken und nicht in andere Ausfuhrmärkte oder ihren eigenen Inlandsmarkt. Darüber hinaus führte Indien, einer der wichtigsten chinesischen Ausfuhrmärkte, im Mai 2015, wie in Erwägungsgrund 78 erwähnt, Antidumpingzölle ein, weshalb die Umorientierung der Ausfuhren in die Union sehr wahrscheinlich ist, sollten die Maßnahmen außer Kraft treten. Gegen China wurden auch in Australien Antidumping- und Ausgleichsmaßnahmen eingeführt.
- (203) In jedem Fall würden die aktuellen großen Kapazitätsreserven in China, wie in Erwägungsgrund 74 dargelegt, weit über die erwartete weltweite Nachfragesteigerung hinausgehen. Auf der Grundlage dieser Erkenntnisse wurden diese Vorbringen zurückgewiesen.
- (204) Laut denselben Parteien unterboten die Einfuhren aus der VR China nicht die Preise des Wirtschaftszweigs der Union. Die chinesischen Preise für Aluminiumräder für andere Ausfuhrmärkte seien zudem höher als die Preise für die Union und daher sei der Unionsmarkt für chinesische Ausfuhren nicht attraktiv.

- (205) Wie in Erwägungsgrund 123 dargelegt, liegen die Preisunterbietungsspannen bei Berücksichtigung der Einfuhrpreise der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller ohne Antidumpingzölle durchschnittlich bei 8,0 %. Die durchschnittliche für die nicht in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern basierend auf Eurostat-Daten ermittelte Preisunterbietungsspanne lag bei 7,5 %. Außerdem wurde im Rahmen der Untersuchung ermittelt, wie in den Erwägungsgründen 75 bis 92 und Erwägungsgrund 202 dargelegt, dass der Unionsmarkt für chinesische Ausfuhren attraktiv ist. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (206) Laut verschiedenen Parteien erfolgten die chinesischen Einfuhren der betroffenen Ware während des UZÜ nur in begrenzten Mengen und hatten auf dem Unionsmarkt nur eine beschränkte Präsenz. Auf dieser Grundlage stellten diese Parteien das Ergebnis der Kommission infrage, dass die chinesischen ausführenden Hersteller ihren Kundenstamm im OEM-Segment seit der Ausgangsuntersuchung erhalten haben. Sie unterstrichen schließlich, dass die chinesischen ausführenden Hersteller Verkaufsmengen und Marktanteile im AM-Segment und insgesamt einbüßten.
- (207) Vorstehende Vorbringen widersprechen als solche nicht den Ergebnissen der Kommission in Bezug auf Marktvolumen. Es wird darauf hingewiesen, dass diese interessierten Parteien die Feststellung im Rahmen der Untersuchung nicht leugneten, dass die Verkäufe an das OEM-Segment seit dem UZ der Ausgangsuntersuchung gestiegen sind. Auf Grundlage dieser Entwicklung legten diese Parteien weder eine vernünftige Erklärung noch Belege vor, die ihr Vorbringen stützen würden, dass die chinesischen ausführenden Hersteller ihren Kundenstamm im OEM-Segment seit dem UZ der Ausgangsuntersuchung verloren hätten. Die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im UZÜ wurde in den Erwägungsgründen 132 bis 169 beschrieben. Da der Schluss gezogen wurde, dass der Wirtschaftszweig der Union keine bedeutende Schädigung während des UZÜ erlitt, ist das Vorbringen, dass die chinesischen Einfuhren keinen Druck auf den Unionsmarkt ausüben würden, hinfällig. Die wahrscheinliche Entwicklung der Einfuhren aus der VR China in die Union, wenn die Maßnahmen außer Kraft treten sollten, wurde in den Erwägungsgründen 54 bis 96 und die wahrscheinlichen Auswirkungen dieser Einfuhren wurden in den Erwägungsgründen 191 bis 200 untersucht. Die betroffenen Parteien stellten keine spezifischen Informationen in Bezug auf ihr allgemeines Vorbringen zur Verfügung und insbesondere nicht darauf, welchem(n) Teil(en) der Analyse der Kommission sie nicht zustimmen. Diese Einwände werden daher zurückgewiesen. Schließlich wird in Bezug auf das Vorbringen, dass die prognostizierte Nachfrage nach Aluminiumrädern die Kapazität des Wirtschaftszweigs der Union übersteigen werde, darauf hingewiesen, dass das Ziel der Maßnahmen nicht darin besteht, dem Wirtschaftszweig der Union einen Marktanteil von 100 % zu sichern oder auf irgendeinem Weg Einfuhren zu verhindern. Daher wird dieses Vorbringen ebenfalls zurückgewiesen.
- (208) Laut denselben Parteien werde jede Steigerung der chinesischen Einfuhren aufgrund der Lücke zwischen der Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union und der Nachfrage auf dem Unionsmarkt hauptsächlich mit Einfuhren aus anderen Quellen in Wettbewerb treten, insbesondere aus der Türkei, vor allem da die Unionshersteller sich zunehmend in Richtung technisch fortgeschrittener Waren orientieren, die angeblich nicht in China oder in anderen Drittländern hergestellt werden.
- (209) Dieser Einwand wurde nicht begründet. Im Gegenteil, die Untersuchung ergab, dass die chinesischen Hersteller sowie die Hersteller in Drittländern ebenfalls technisch fortgeschrittene Waren herstellen. Darüber hinaus lag der durchschnittliche Preis bei Einfuhren aus der Türkei, wie in den Erwägungsgründen 130 und 150 gezeigt, unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union; daher werden die Abnehmer des Wirtschaftszweigs der Union einen viel höheren Anreiz haben, sich für chinesische als für türkische Lieferanten zu entscheiden. Daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (210) Dieselben Parteien wandten außerdem ein, dass die Preise der chinesischen Einfuhren nach Deutschland (das als größter Markt für Aluminiumräder in der Union bezeichnet wurde) höher gewesen seien als die Einfuhrpreise aus der Türkei; außerdem seien die chinesischen Preise nach Eurostat-Daten höher gewesen als die Preise einer Reihe von EU-Mitgliedstaaten. Die Preisinformationen seien für den UZÜ, für 2015 und das erste Quartal 2016 bereitgestellt worden. Demnach hätten die chinesischen Einfuhren keinen Preisdruck auf den Wirtschaftszweig der Union ausgeübt. Weiterhin würden die Preisunterbietungsspannen der chinesischen Einfuhren einen abnehmenden Trend zeigen und auf dieser Grundlage könne geschlossen werden, dass im Jahr 2016 keine Preisunterbietung oder Zielpreisunterbietung stattfinden werde, selbst wenn die Antidumpingzölle von den Verkaufspreisen abgezogen werden.
- (211) Erstens beruht die Analyse der Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union, der Schädigung und der Wahrscheinlichkeit eines erneuten Auftretens der Schädigung nach Artikel 3 und Artikel 4 Absatz 1 der Grundverordnung auf der Bewertung des Unionsmarkts insgesamt und des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt. Die Verkaufspreise in bestimmten Regionen der Union können daher nicht getrennt voneinander berücksichtigt werden. Die betroffenen Parteien wandten weder ein noch zeigten sie, dass die Bedingungen nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Grundverordnung vorliegen.
- (212) Zweitens beruhte diese Behauptung in jedem Fall auf einem Vergleich der Durchschnittspreise pro Kilo ohne Berücksichtigung der Unterschiede zwischen den Warentypen. Wie in Erwägungsgrund 123 erklärt, zeigt die Analyse auf Grundlage der vollständigen und geprüften Daten der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller und der Unionshersteller in der Tat eine durchschnittliche Preisunterbietungsspanne von 8,0 %.

- (213) Drittens beruhte die Behauptung, dass die Preisunterbietungs- und die Zielpreisunterbietungsspanne im Jahr 2016 negativ werden würden, auf einer bloßen Annahme, die nicht durch Nachweise belegt wurde. Diese Einwände werden daher zurückgewiesen.
- (214) Dieselben Parteien wandten außerdem ein, dass eine Aufhebung der Antidumpingmaßnahmen nicht zu einem schädigenden Preisdruck führen würde, da eine mangelnde Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union auf ihr hohes Kostenniveau zurückzuführen sei und nicht in Verbindung mit den Rohstoffpreisen stehen würde. Sie argumentierten weiter, dass der Wirtschaftszweig der Union nach einer Rationalisierung der Produktionskosten in der Lage sein werde, eine Gewinnmarge über dem Gewinnziel zu halten. Diese Parteien wandten auch ein, dass die Steigerungen der Preise und Produktionskosten weder in Verbindung mit der technischen Entwicklung von Aluminiumrädern noch mit der Herstellung größerer Räder und sogenannter „Bright-Räder“ gebracht werden können.
- (215) Erstens zeigte die Untersuchung, wie in den Erwägungsgründen 151 und 153 erwähnt, dass die Steigerung der Verkaufspreise und Produktionskosten des Wirtschaftszweigs der Union hauptsächlich mit der wesentlichen Erhöhung des Anteils größerer Räder und sogenannter „Bright-Räder“ in Verbindung stand. Diese Schlussfolgerung beruhte auf geprüften Informationen der Unionshersteller in der Stichprobe. Die betreffenden Parteien legten keine Nachweise vor, die diesen geprüften Zahlen widersprechen oder diese in Frage stellen würden. Das diesbezügliche Vorbringen wird daher zurückgewiesen. Zweitens war die Behauptung, dass der Wirtschaftszweig der Union nach einer Rationalisierung der Produktionskosten in der Lage sein werde, eine Gewinnmarge über dem Gewinnziel zu halten, eine bloße Annahme, die nicht durch Nachweise belegt wurde. Die Untersuchung ergab, dass der Wirtschaftszweig der Union effizient arbeitet, wie sich anhand der Tatsache zeigte, dass die nominale Produktivität des Wirtschaftszweigs der Union trotz der Vergrößerung und höheren Komplexität der Aluminiumräder im Bezugszeitraum stabil blieb, wie in Tabelle 10 gezeigt. Diese Einwände werden daher zurückgewiesen.
- (216) Dieselben Parteien wandten außerdem ein, dass die chinesischen Aluminiumräderhersteller auf dem Markt für größere Räder und „Bright-Räder“ weniger wettbewerbsfähig seien als der Wirtschaftszweig der Union, da sie noch in spezielle Maschinen und Ausrüstung für die Herstellung dieser Art von Rädern in großen Mengen investieren müssten. Daher wandten diese Parteien ein, dass die Aufhebung der Antidumpingmaßnahmen keinen Einfluss auf die Rentabilität der Unionshersteller bei diesen spezifischen, technologisch fortschrittlicheren Waren hätte.
- (217) Erstens hat die Untersuchung gezeigt, dass die chinesischen ausführenden Hersteller bereits im UZÜ größere Räder und die sogenannten „Bright-Räder“ herstellten. Zweitens hat die Untersuchung gezeigt, dass sie trotz der gestiegenen Verkäufe dieser Räder insgesamt eine Minderheit in der Produktionsmenge des Wirtschaftszweigs der Union ausmachen. Schließlich kann der wahrscheinliche Einfluss der Einfuhren aus der VR China auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union nicht nach Warentyp untersucht werden, da eine solche Analyse die Lage des Wirtschaftszweigs der Union in Bezug auf die gleichartige Ware nicht korrekt berücksichtigen würde. Die Schädigung muss in der Tat nicht für jeden einzelnen Warentyp gezeigt werden. Diese Einwände werden daher zurückgewiesen.
- (218) Dieselben Parteien wandten außerdem ein, dass die chinesischen ausführenden Hersteller auch ohne Antidumpingmaßnahmen ihre Ausfuhrpreise in Bezug auf die Preise festlegen würden, die vom Markt absorbiert werden können. Daher sei es wahrscheinlich, dass diese Preise lediglich einen geringen Einfluss auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union hätten, wenn überhaupt.
- (219) Diese Behauptung wurde nicht durch Nachweise belegt und berücksichtigte auch nicht die Ergebnisse der Kommission zu möglichen Preisentwicklungen der chinesischen ausführenden Hersteller, falls die Maßnahmen außer Kraft treten sollten, wie in den Erwägungsgründen 190 und 191 beschrieben. Im Rahmen der Untersuchung wurde festgestellt, dass die wahrscheinlichen Preisniveaus 8 % bis 30 % unter den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union liegen würden, falls die Maßnahmen aufgehoben werden sollten. Die diesbezüglichen Vorbringen werden daher zurückgewiesen.
- (220) Dieselben Parteien wandten ein, dass die Antidumpingmaßnahmen einen unfairen Wettbewerbsvorteil für den Wirtschaftszweig der Union bringen würden, der angeblich seine Produktion von Waren der unteren Preisklassen nach Übersee ausgelagert hätte, was nicht im Einklang mit den Zielen der Antidumpingmaßnahmen stehen würde.
- (221) Wie in Erwägungsgrund 258 erklärt, zeigte die Untersuchung, dass die Unionshersteller nur vernachlässigbare Mengen von Aluminiumrädern eingeführt haben und nicht unbedingt alle diese Einfuhren von verbundenen Werken stammten. Demnach konnte nicht gezeigt werden, dass der Wirtschaftszweig der Union einen unfairen Wettbewerbsvorteil hinsichtlich der Produktionsanlagen in Übersee genieße, und daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.

- (222) Dieselben Parteien wandten außerdem ein, dass es unwahrscheinlich sei, dass die Aufhebung der Maßnahmen zu einem erneuten Auftreten der Schädigung führen werde, da die Erhöhung des Marktanteils und das niedrigere Preisniveau der türkischen Einfuhren im Vergleich zu den Verkaufspreisen der Unionshersteller auch nicht diese Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union gehabt hätten.
- (223) Es sei darauf hingewiesen, dass der Durchschnittspreis der Einfuhren aus der Türkei, wie in Tabelle 6 gezeigt, im UZÜ bei 48,50 EUR lag, was über dem in Erwägungsgrund 196 genannten nicht schädlichen Preis von 48,25 EUR liegt. Wie ferner in demselben Erwägungsgrund erklärt, besteht die Wahrscheinlichkeit, dass die chinesischen ausführenden Hersteller in der Lage sein werden, in der Union mindestens 8 % niedrigere Verkaufspreise als der Wirtschaftszweig der Union ohne Zölle zu bieten, wenn nicht sogar um 30 % niedriger, d. h. zu schädigenden Preisniveaus, die signifikant unter den aktuellen Einfuhrpreisen aus der Türkei liegen. Daher können die Auswirkungen der türkischen Einfuhren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union nicht als bedeutender Indikator für die wahrscheinlichen Auswirkungen der chinesischen Einfuhren für den Fall erachtet werden, dass die Maßnahmen außer Kraft treten sollten, und daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (224) Dieselben Parteien wandten ein, dass es auf Grundlage der durchschnittlichen chinesischen Einfuhrpreise während des UZÜ (Antidumpingzölle ausgenommen und zuzüglich der nach der Einfuhr angefallenen Kosten) keine Zielpreisunterbietung bei den Einfuhren aus China gab, was darauf hindeute, dass die chinesischen Einfuhrpreise bei einer Aufhebung der Maßnahmen auch nicht auf schädigende Preisniveaus festgelegt werden würden.
- (225) Dieses Vorbringen basierte auf einer falschen Analyse. Erstens haben diese Parteien die Höhe der für ihre Berechnung herangezogenen nach der Einfuhr angefallenen Kosten (5,7 %) nicht belegt und keine diesbezüglichen Nachweise übermittelt. Zweitens beruht diese Behauptung auf einem Vergleich der Durchschnittspreise ohne Berücksichtigung der verschiedenen Warentypen. Wie in Erwägungsgrund 123 erläutert, würden die Einfuhrpreise der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller ohne die Antidumpingzölle bei einem Vergleich auf Warentypebene jedoch die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union im Durchschnitt um 8,0 % unterbieten. Daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (226) Eine weitere interessierte Partei wandte ein, dass die Aufhebung des Antidumpingzolls wahrscheinlich nicht zu einem erneuten Auftreten der Schädigung führe; dabei ging sie von der Annahme aus, dass die Verkäufe auf dem Unionsmarkt hauptsächlich im OEM-Segment erfolgen würden, in dem die Nachfrage vielmehr durch die Fähigkeit der Lieferanten beeinflusst werde, die strengen Anforderungen der Automobilhersteller erfüllen zu können, und weniger durch den Preis. Diesbezüglich gebe es keinen Kapazitätsüberschuss der chinesischen ausführenden Hersteller in diesem Segment. Sie argumentierten, dass die EU-Automobilhersteller strenge Anforderungen in Bezug auf die technischen Eigenschaften, die Qualität, die Konsistenz, die Verlässlichkeit und die Nähe bei der Auswahl der Lieferanten hätten. Daher könnten die Kapazitätsreserven auf dem chinesischen Markt nicht einfach zu niedrigen Preisen in die Union verschifft werden, wenn die Maßnahmen außer Kraft treten sollten.
- (227) Andere Parteien hatten ähnliche Einwände und argumentierten, dass der Wirtschaftszweig der Union einen wesentlichen Marktanteil halten könne, da er als Lieferant von qualitativ hochwertigen technisch fortgeschrittenen Waren wie „Bright-Rädern“ wahrgenommen werde. Der Wirtschaftszweig der Union werde weiterhin gegenüber Einfuhren aus Drittländern bevorzugt, insbesondere im anspruchsvolleren OEM-Segment.
- (228) Die Untersuchung ergab, dass eine Reihe chinesischer Ausführer bereits große Räder und „Bright-Räder“ herstellen und diese ähnliche Standards in Bezug auf Eigenschaften, Qualität, Konsistenz und Verlässlichkeit erfüllen wie die Unionshersteller und von den Abnehmern im OEM-Segment in der Union zertifiziert wurden. Die chinesischen ausführenden Hersteller einschließlich der nicht in die Stichprobe einbezogenen oder nicht mitarbeitenden Hersteller sind bereits Lieferanten der Automobilhersteller sowohl für ihre Anlagen in der Union als auch in China. Daher ist die örtliche Nähe auch kein Hindernis bei der Zertifizierung, bei Ausschreibungen oder aus technischer Sicht. Das Problem der örtlichen Nähe in Bezug auf Lieferzeiten kann leicht durch Logistiklösungen wie Lager gelöst werden und ist daher kein entscheidender Faktor, der verhindern würde, dass die chinesischen Einfuhren zunehmen und eine erneute Schädigung auftritt. Dieses Argument wird daher zurückgewiesen.
- (229) Dieselbe Partei wandte auch ein, dass es keine vorhandenen Kapazitäten im OEM-Segment gebe und dass die Kapazitätsreserven in China nur Aluminiumräder für das AM-Segment betreffen würden. Dieser Einwand wurde allerdings nicht durch Beweise belegt. Im Gegenteil, die Untersuchung zeigte, dass die Hersteller von Aluminiumrädern sowohl für das OEM- als auch für das AM-Segment in denselben Produktionsanlagen produzierten und daher ihre freien Kapazitäten in beiden Segmenten gleichermaßen nutzen konnten. Dies zeigt sich, wie in Erwägungsgrund 113 erläutert, in der Tat auch anhand der Tatsache, dass die chinesischen ausführenden Hersteller zwischen dem UZ der Ausgangsuntersuchung und dem UZÜ vom AM-Segment in das OEM-Segment wechselten. Daher wird dieses Argument zurückgewiesen.

- (230) Laut einem chinesischen ausführenden Hersteller weichen die technischen Eigenschaften von durch den Wirtschaftszweig der Union hergestellten Aluminiumrädern von denen ab, die von chinesischen Ausführern hergestellt und verkauft werden. Dies würde dem Wirtschaftszweig der Union umfangreiche Verträge mit Abnehmern in der Union sichern, unabhängig davon, ob die Maßnahmen aufgehoben werden oder nicht. Darüber hinaus hätten die langfristigen Verträge der Unionshersteller mit OEM-Verwendern laut dieser Partei zur Folge, dass der Wirtschaftszweig der Union wahrscheinlich keine Verkaufsmengen und Marktanteile in der nahen Zukunft an Einfuhren aus China verlieren würde und dass somit die chinesischen Einfuhren nicht steigen werden, wenn die Maßnahmen außer Kraft treten.
- (231) Die Untersuchung zeigte, dass es keine oder nur geringe substanzielle Unterschiede zwischen Aluminiumrädern unterschiedlicher Herkunft einschließlich China gibt und dass die Aluminiumräder grundsätzlich und unabhängig von der Herkunft austauschbar sind. Es ist nicht ungewöhnlich, dass Aluminiumräder von unterschiedlichen Quellen gekauft werden, und die Untersuchung ergab, dass dieselben Abnehmer diese sowohl von dem Wirtschaftszweig der Union als auch von den chinesischen ausführenden Herstellern beziehen.
- (232) In Bezug auf die Aussage, dass die langfristigen Verträge des Wirtschaftszweigs der Union einen Anstieg der chinesischen Einfuhren verhindern würden, zeigte die Untersuchung, dass die Verträge zwischen den Unionsherstellern und den jeweiligen Verwendern im Allgemeinen keine langfristigen verbindlichen Mengenverpflichtungen beinhalten. Daher sind die existierenden Verträge als solche keine Garantie für die Aufrechterhaltung der Verkaufsmengen, so wie dies dargestellt wurde.
- (233) Die diesbezüglichen Vorbringen dieser Partei wurden daher zurückgewiesen.
- (234) Eine andere Partei wandte ein, dass der Wirtschaftszweig der Union durch die Nachfrageverschiebung hin zum OEM-Segment eine führende Position einnehmen konnte und dass Kapazitätsengpässe des Wirtschaftszweigs der Union nun zu einem beträchtlichen Lieferengpass auf dem Unionsmarkt führen würden. Laut dieser Aussage wird diese Situation voraussichtlich noch weit bis ins nächste Jahrzehnt andauern. Außerdem habe der Wirtschaftszweig der Union selbst laut dieser und anderen Parteien eingeräumt, dass seine Auftragsbücher bis 2019-2022 bereits voll sind, indem er geäußert habe, dass die Verträge für die nächsten fünf Jahre bereits abgeschlossen seien und die vollständige Kapazitätsauslastung und rentable Preise daher bis mindestens 2022 gesichert seien. Laut diesen Parteien habe die Verlagerung hin zum OEM-Segment dem Wirtschaftszweig der Union auch ermöglicht, seine Verluste von 5 % im Jahr 2009 auf Gewinne von 10 % im UZÜ zu steigern. Auf dieser Grundlage führe die Aufhebung der Antidumpingmaßnahmen wahrscheinlich nicht zu einem erneuten Auftreten der Schädigung.
- (235) Vorstehende Aussage basierte auf einer Fehlinterpretation der Aussage des Wirtschaftszweigs der Union, dass in den Auftragsbüchern Lieferungen für 2019-2022 enthalten sind. Daraus geht jedoch weder hervor, dass diese Auftragsbücher voll waren noch dass bereits Verträge für die kommenden fünf Jahre abgeschlossen worden waren, sondern lediglich dass die Auftragsbücher Lieferungen für 2019 bis 2022 enthalten. Wie in Erwägungsgrund 232 erläutert, beinhalten die Verträge zwischen den Unionsherstellern und den jeweiligen Abnehmern keine langfristigen verbindlichen Mengenverpflichtungen. Außerdem unterliegen selbst die Preise in den laufenden Verträgen regelmäßigen Überprüfungen. Daher ist die Aussage, dass eine vollständige Kapazitätsauslastung vorliegt und mindestens bis 2022 rentable Preise sichergestellt seien, nicht belegt und wird zurückgewiesen. Schließlich ist auch die Aussage nicht korrekt, dass die Steigerung der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union auf die Verlagerung hin zum OEM-Segment zurückzuführen sei. Wie in Erwägungsgrund 143 erläutert, war das OEM-Segment während des UZ der Ausgangsuntersuchung bereits das wichtigste Segment des Wirtschaftszweigs der Union, in dem, wie in Erwägungsgrund 106 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 964/2010 erwähnt, beträchtliche Verluste auch im OEM-Segment erlitten wurden. Daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (236) Laut einer interessierten Partei sind die Produktionskapazitäten der chinesischen ausführenden Hersteller aus dem OEM-Segment fast vollständig ausgelastet, sodass sie nur unwahrscheinlich ihre Verkäufe in die Union wesentlich steigern werden, wenn die Antidumpingmaßnahmen außer Kraft treten sollten. Im Allgemeinen verursache selbst eine Steigerung der Einfuhren aus China aufgrund des steigenden Verbrauchs in der Union keine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union, insbesondere angesichts der Tatsache, dass die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union die Nachfrage in der Union nicht decken könne.
- (237) Die von dieser Partei zur Stützung ihrer Aussagen vorgelegten Schätzungen für die Kapazitäten Chinas entsprachen jedoch nicht den Ergebnissen der vorliegenden Untersuchung, wie in den Erwägungsgründen 55 bis 74 dargestellt. Daher sind die Aussagen, dass es in China keine wesentlichen Kapazitätsreserven gebe und dass die Entwicklung des Unionsverbrauchs den Schaden abschwächen würde, wenn die Maßnahmen außer Kraft treten, zurückzuweisen.
- (238) Laut derselben Partei wird außerdem erwartet, dass die chinesische Automobilproduktion zwischen 2015 und 2020 gemäß dem dreizehnten Fünfjahresplan von 24,5 Mio. Stück auf 30 Mio. Stück steigen werde. Die

Steigerung der Automobilproduktion führe zu einem damit in Zusammenhang stehenden Anstieg der chinesischen Nachfrage nach Aluminiumrädern und die chinesischen Hersteller würden daher eher ihre inländischen Verkäufe steigern als ihre Ausfuhren in die Union umleiten, sollten die Antidumpingmaßnahmen außer Kraft treten.

- (239) Wie in den Erwägungsgründen 89 bis 91 dargestellt, würde eine Zunahme der Nachfrage nach Aluminiumrädern auf dem chinesischen Inlandmarkt wahrscheinlich nicht die verfügbaren Kapazitätsreserven in China absorbieren, obwohl tatsächlich ein enger Zusammenhang zwischen dem Automobil- und dem Aluminiumrädernmarkt besteht, auch wenn man die beträchtlichen Preisunterschiede auf dem chinesischen Inlandmarkt im Vergleich zum Unionsmarkt betrachtet. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (240) Verschiedene Parteien wandten ein, dass ein erneutes Auftreten der Schädigung nicht wahrscheinlich sei, da der Wirtschaftszweig der Union von dem welt- und europaweit wachsenden Verbrauch von Aluminiumrädern unabhängig von der Steigerung der chinesischen Einfuhren in die Union profitieren würde. Darüber hinaus würde es die prognostizierte Verbrauchssteigerung den chinesischen ausführenden Herstellern ermöglichen, ihre Ausfuhren an den Unionsmarkt zu erhöhen, ohne irgendeinen Preisdruck auszuüben.
- (241) Die Untersuchung ergab, dass wahrscheinlich beträchtliche Mengen von chinesischen Ausfuhren angesichts der Attraktivität des Unionsmarktes in die Union umgeleitet werden würden (Erwägungsgründe 75 bis 88). Außerdem gibt es hohe Kapazitätsreserven in China, die ebenfalls auf den Unionsmarkt umgeleitet werden könnten. Daher werden die chinesischen ausführenden Hersteller in der Lage sein, nicht nur den gesteigerten Verbrauch zu absorbieren, sondern auch die Verkaufsmengen der Unionshersteller. Daher besteht auch in dem Szenario eines gesteigerten Verbrauchs eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass die chinesischen Ausfuhren die Verkaufsmengen und den Marktanteil zum Nachteil des Wirtschaftszweigs der Union übernehmen würden. Darüber hinaus werden die Preise, wie in Erwägungsgrund 191 beschrieben und mit den in Erwägungsgrund 192 beschriebenen Folgen, wahrscheinlich 8 % bis 30 % unter dem Niveau der Preise des Wirtschaftszweigs der Union liegen, d. h., es wird mit Wahrscheinlichkeit erneut eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union auftreten. Daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (242) Die Kommission kommt somit zu dem Schluss, dass die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union im Falle des Außerkrafttretens der Maßnahmen aller Wahrscheinlichkeit nach erneut auftreten würde.

G. UNIONSINTERESSE

1. Vorbemerkungen

- (243) Nach Artikel 21 der Grundverordnung hat die Kommission geprüft, ob eine Aufrechterhaltung der bestehenden Maßnahmen gegenüber der VR China dem Interesse der Union insgesamt zuwiderlaufen würde. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wurde allen betroffenen Interessen Rechnung getragen, darunter den Interessen des Wirtschaftszweigs der Union, der Einführer, der Verwender und der Lieferanten des Wirtschaftszweigs der Union (des vorgelagerten Wirtschaftszweigs).

2. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (244) Die Untersuchung ergab, dass sich der Wirtschaftszweig der Union während des UZÜ von der Schädigung aufgrund der gedumpte Einfuhren aus China erholte. Sollten die Maßnahmen gegenüber China jedoch aufgehoben werden, würde die Schädigung jedoch wahrscheinlich erneut auftreten, da der Wirtschaftszweig der Union gedumpte Einfuhren aus China in möglicherweise beträchtlichen Mengen ausgesetzt sein würde, die einen hohen Preisdruck ausüben würden. Dies würde aus den genannten Gründen wahrscheinlich zu einer beträchtlichen Verschlechterung der Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union führen. Im Gegensatz dazu würde die Aufrechterhaltung der Maßnahmen für Sicherheit auf dem Markt sorgen und dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen, seine positive Wirtschaftslage zu bewahren und seine Investitionspläne fortzuführen, um die Produktionskapazitäten zur Deckung der steigenden Nachfrage und für die technische Entwicklung von Aluminiumrädern zu erhöhen.
- (245) Auf dieser Grundlage wurde geschlussfolgert, dass die Fortsetzung der geltenden Antidumpingmaßnahmen im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union läge.

3. Interesse der Einführer

- (246) Achtzig bekannte Einführer/Verwender wurden während der Einleitungsphase kontaktiert. Elf Unternehmen antworteten auf den Stichprobenfragebogen, von denen sechs Aluminiumräder aus China einfuhrten.

- (247) Die Untersuchung zeigte, dass drei von diesen sechs Unternehmen tatsächlich Automobilhersteller waren, bei denen Aluminiumräder für die Herstellung von Automobilen zum Einsatz kamen, und daher als Verwender in Betracht kamen, deren Situation in den Erwägungsgründen 250 bis 268 analysiert wird. Die Einfuhren der übrigen drei unabhängigen Einführer machten weniger als 2 % der Gesamteinfuhrmenge aus China während des UZÜ aus.
- (248) Nur eine der von den genannten drei unabhängigen Einführern übermittelten Antworten auf die Fragebogen war hinreichend vollständig, um für die Analyse herangezogen zu werden. Dieser Einführer tätigt seine Beschaffungen von Aluminiumrädern auch bei Lieferanten auf anderen Drittlandmärkten und der Anteil des Umsatzes der betroffenen Ware an seiner gesamten Tätigkeit war nur ein Teil davon. Daher kann davon ausgegangen werden, dass die Zölle keine großen Auswirkungen auf die Gesamttätigkeit dieses Einführers in Verbindung mit Aluminiumrädern haben. Die Tätigkeiten in Verbindung mit Aluminiumrädern waren in der Tat rentabel.
- (249) Daher gab es keine Hinweise darauf, dass die Aufrechterhaltung der Maßnahmen große negative Auswirkungen auf die Einführer haben würde, die die positiven Effekte der Maßnahmen auf den Wirtschaftszweig der Union überwiegen würden.

4. Interesse der Verwender

- (250) An etwa 70 der Kommission bekannte Verwender wurden Fragebogen versandt. Sieben Automobilhersteller übermittelten eine Antwort auf den Fragebogen. Außerdem arbeitete ein Verband für Verwender und Einführer von Aluminiumrädern mit, die auf dem OEM-Markt verkauft werden. Keine weiteren Verwender arbeiteten an der Untersuchung mit.
- (251) Die Einfuhren der mitarbeitenden Verwender machten 50,4 % der gesamten Einfuhren aus der VR China in die Union aus.
- (252) Die Untersuchung ergab, dass die Automobilhersteller insgesamt nur in begrenztem Umfang von den chinesischen Lieferanten abhängig sind und dass die meisten verwendeten Aluminiumräder von dem Wirtschaftszweig der Union gekauft wurden. Einige der mitarbeitenden Verwender führten überhaupt keine Waren aus China ein, einige führten weniger als 5 % ihres Bedarfs aus China ein und wiederum andere bis zu 10 % ihres Bedarfs. Die Untersuchung ergab außerdem, dass bestimmte Verwender das Verfahren der aktiven Veredelung für Einfuhren aus China in Anspruch nahmen, wenn auch in beschränktem Ausmaß, da sie das Endprodukt auf Auslandsmärkten verkauften.
- (253) Alle mitarbeitenden Verwender sprachen sich gegen die Maßnahmen aus, da sie Interesse an unterschiedlichen Beschaffungsquellen hätten. Laut diesen Verwendern würden diese Maßnahmen sie abhängig von einer begrenzten Anzahl von Unionsherstellern machen. Die Untersuchung zeigte jedoch, dass Einfuhren aus anderen Drittländern existieren, insbesondere aus der Türkei, die während des Bezugszeitraums stiegen. Insgesamt nahmen die Einfuhrmengen aus anderen Drittländern in die Union um 35 % während des Bezugszeitraums zu und stiegen somit schneller als der Unionsverbrauch.
- (254) Angesichts dieser Ergebnisse wird das Argument eines Mangels unterschiedlicher Beschaffungsquellen abgewiesen.
- (255) Die europäischen Automobilhersteller wandten ein, dass die Aufrechterhaltung dieser Maßnahmen dem Unionsinteresse zuwiderlaufen würde, da die Antidumpingmaßnahmen die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilhersteller in der Union negativ beeinflussen würden. Außerdem verfüge der Wirtschaftszweig der Union nicht über ausreichend verfügbare Produktionskapazität zur Deckung der Nachfrage in der Union.
- (256) Laut einer interessierten Partei führe der Wirtschaftszweig der Union außerdem Aluminiumräder aus China und anderen Drittländern ein, um die steigende Nachfrage seiner Abnehmer zu decken, der nicht allein durch die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union gedeckt werden kann.
- (257) Wie in Tabelle 7 in Erwägungsgrund 137 gezeigt, lag die Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum zwischen 88 % und 93 %. Die Untersuchung hat jedoch auch gezeigt, dass der Wirtschaftszweig der Union in eine Kapazitätssteigerung investiert hat, um die gestiegene Nachfrage in der Union zu decken, der den Erwartungen zufolge die genannten möglichen Engpässe abschwächen wird. Diese Investitionen sollen in Zukunft fortgesetzt werden.

- (258) Was die angeblichen Einfuhren des Wirtschaftszweigs der Union aus China und anderen Drittländern angeht, ergab die Untersuchung, dass die Unionshersteller in der Stichprobe lediglich vernachlässigbare Mengen an Aluminiumrädern eingeführt haben und die Einfuhren aus der Schweiz und der Türkei erfolgten, nicht jedoch aus China. Dies gilt auch für die übrigen Unionshersteller, die laut den im Antrag verfügbaren Informationen Aluminiumräder in sehr kleinen Mengen eingeführt haben, d. h. weniger als 500 Stück, was weniger als 1 % der Unionsproduktion während des UZÜ entspricht.
- (259) Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass die Einfuhren aus anderen Drittländern während des Bezugszeitraums gestiegen sind und die Antidumpingmaßnahmen daher die Verwender nicht daran hindern sollten, Aluminiumräder aus der VR China einzuführen, sondern lediglich Verzerrungen beseitigen und gleiche Wettbewerbsbedingungen für den Wirtschaftszweig Chinas und den Wirtschaftszweig der Union sicherstellen sollten. Die diesbezüglichen Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.
- (260) Im Hinblick auf die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Automobilhersteller ergab die Untersuchung, dass aufgrund des Verfahrens der aktiven Veredelung die Automobilhersteller in der Lage waren, die Zahlung von Antidumpingzöllen auf in für Ausfuhrmärkte bestimmte Fahrzeuge eingebaute Aluminiumräder zu vermeiden. Während des Bezugszeitraums schwankten die Einfuhren aus der VR China im Rahmen des Verfahrens der aktiven Veredelung zwischen 21 % und 28 % der gesamten Einfuhren aus der VR China.
- (261) Laut denselben Parteien hat die kumulative Wirkung verschiedener geltender Antidumpingzölle auf verschiedene Produktionskomponenten der Automobilhersteller wie Verbindungselemente, nicht rostenden Stahl, Walzdraht, organisch beschichteten Stahl, hochfeste Garne und Molybdändrähte zusätzlich zu den Aluminiumrädern negative Auswirkungen auf ihre Situation.
- (262) Die Untersuchung ergab, dass die Kostenauswirkung der Maßnahmen auf Aluminiumräder mit maximal 0,2 % begrenzt ist. Diese Schlussfolgerung basiert auf dem Ergebnis der aktuellen Untersuchung, dass Aluminiumräder nur etwa 1 % der Fahrzeugkosten ausmachen. Daher wird das Argument einer signifikanten negativen Kostenauswirkung als nicht wesentlich erachtet und zurückgewiesen.
- (263) In Bezug auf die kumulative Wirkung anderer geltender Antidumpingmaßnahmen auf verschiedene Produktionskomponenten haben diese Parteien keine spezifischen Belege diesbezüglich vorgebracht. Die Untersuchung konnte daher die Behauptungen nicht überprüfen und das Vorbringen musste zurückgewiesen werden.
- (264) Nach der Unterrichtung wandte eine interessierte Partei ein, dass der Mangel an verfügbaren Kapazitäten im OEM-Segment aufseiten des Wirtschaftszweigs der Union und bei Lieferanten in Drittländern beträchtliche Auswirkungen auf die Automobilhersteller in der Union habe. Sie hätten keine andere Wahl, als chinesische Aluminiumräder einzuführen und der geltende Antidumpingzoll habe direkte Kostenwirkungen auf diese Einfuhren. Darüber hinaus habe der Mangel an Kapazitäten aufseiten des Wirtschaftszweigs der Union negative Auswirkungen auf die Produktivität und die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilhersteller und die Kommission habe fälschlicherweise die Kostenauswirkung des Antidumpingzolls auf die Lage der Automobilhersteller nicht berücksichtigt.
- (265) Die Untersuchung ergab, dass der Wirtschaftszweig der Union in eine Kapazitätssteigerung investiert hat, um die gestiegene Nachfrage in der Union zu decken und mögliche Engpässe abzuschwächen. Das Vorbringen in Bezug auf den Mangel an Kapazitäten wird daher zurückgewiesen. Hinsichtlich der Kostenauswirkung ergab die Untersuchung, wie in Erwägungsgrund 262 erläutert, dass die Maßnahmen bezüglich Aluminiumrädern eine sehr beschränkte Auswirkung auf die Gesamtkosten der Automobilhersteller haben, und daher wird dieses Argument zurückgewiesen. Da das Ziel und die Folge der Antidumpingmaßnahmen nicht darin bestehen, die Anwender an der Einfuhr von Aluminiumrädern aus der VR China zu hindern, stehen die von dieser Partei geltend gemachten indirekten Kosten auch nicht direkt in Verbindung mit den Zöllen. Daher wird dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (266) Laut derselben Partei werden die geplanten Kapazitätserweiterungen nicht ausreichen, um die steigende Nachfrage bis 2020 zu decken, und der Wirtschaftszweig der Union habe die angebliche Kapazitätssteigerung seinerseits nicht belegt. In diesem Zusammenhang fragte die Partei außerdem, wie die Kommission nachgeprüft hat, dass der Wirtschaftszweig der Union in der Lage sein wird, die Nachfrage zu decken.
- (267) Wie in Erwägungsgrund 257 erläutert, hat die Untersuchung ergeben, dass der Wirtschaftszweig der Union in eine Kapazitätssteigerung investiert hat, um die gestiegene Nachfrage in der Union zu decken. Konkret wurden die von den Unionsherstellern vorgebrachten geplanten Kapazitätssteigerungen mit den Prognosen für die Automobilherstellung in der Union verglichen. Außerdem wurden die prognostizierten und laufenden Investitionspläne

durch die Unionshersteller in der Stichprobe belegt. Diese Analyse zeigte, dass die vorgesehenen Kapazitätssteigerungen höher waren als die erwarteten Nachfragesteigerungen in der Union im Zeitraum 2015-2018. Aus Vertraulichkeits- und Geheimhaltungsgründen können die individuellen Investitionspläne den interessierten Parteien nicht offengelegt werden. Aus diesem Grund werden die Behauptungen, dass die Kapazitätserweiterungen nicht ausreichen werden, um die steigende Nachfrage zu decken, und dass der Wirtschaftszweig der Union die vorgebrachte Kapazitätssteigerung seinerseits nicht belegt habe, zurückgewiesen.

- (268) Auf dieser Grundlage wird der Schluss gezogen, dass die Beibehaltung der Maßnahmen keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf die Situation der Verwender hätte.

5. Interesse der vorgelagerten Wirtschaftszweige

- (269) Die Fragebogen wurden an die Verbände und der Kommission bekannten Lieferanten von Rohstoffen/Ausrüstung in die Union sowie an 28 der Kommission bekannte einzelne Lieferanten in der Union gesendet. Der Verband der europäischen Aluminiumindustrie reichte Stellungnahmen ein.
- (270) Der Verband der europäischen Aluminiumindustrie merkte an, dass ein hohes Risiko der Überkapazität in China bestehe und die wiederholten Dumpingpraktiken seitens chinesischer ausführender Hersteller einen signifikanten negativen Effekt auf den Wirtschaftszweig der Union hätten, wenn die Antidumpingmaßnahmen aufgehoben werden würden. Dies würde wiederum die Produktion und Beschäftigung in der vorgelagerten Aluminiumwertungskette negativ beeinflussen. Daher unterstützte dieser Verband die Verlängerung der aktuellen Antidumpingmaßnahmen.
- (271) Daher wird der Schluss gezogen, dass die Beibehaltung der Maßnahmen im Interesse der vorgelagerten Wirtschaftszweige wäre.
- (272) Eine interessierte Partei wandte ein, dass die Kommission die von den Automobilherstellern begründete und materiellen Beweise unrechtmäßig außer Acht gelassen habe und stattdessen die Schlussfolgerungen auf nicht belegte Aussagen des Wirtschaftszweigs der Union gestützt habe. Die Kommission klärte während der Anhörung mit dem in Erwägungsgrund 10 genannten Anhörungsbeauftragten, dass alle vorgelegten Informationen ausreichend berücksichtigt wurden. Die von dem Wirtschaftszweig der Union vorgelegten Informationen wurden überprüft. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

6. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (273) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es keine zwingenden Gründe dafür gibt, dass die Aufrechterhaltung der Maßnahmen gegenüber den Einfuhren von Aluminiumrädern mit Ursprung in der VR China dem Interesse der Union zuwiderlaufen würde.

H. SCHLUSSFOLGERUNG UND UNTERRICHTUNG

- (274) Alle Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage beabsichtigt wurde, die geltenden Maßnahmen gegenüber der VR China aufrechtzuerhalten. Nach dieser Unterrichtung wurde ihnen ferner eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt. Die Beiträge und Stellungnahmen wurden, soweit gerechtfertigt, gebührend berücksichtigt.
- (275) Aus den obengenannten Gründen sollten nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung die Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren bestimmter Aluminiumräder mit Ursprung in der VR China, die mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 964/2010 eingeführt wurden, aufrechterhalten werden.
- (276) Der nach Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingesetzte Ausschuss hat keine Stellungnahme abgegeben —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Es wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt auf die Einfuhren von Rädern aus Aluminium für Kraftfahrzeuge der KN-Positionen 8701 bis 8705, auch mit Zubehör, auch mit Reifen, mit Ursprung in der Volksrepublik China, die derzeit unter den KN-Codes ex 8708 70 10 und ex 8708 70 50 (TARIC-Codes 8708 70 10 10 und 8708 70 50 10) eingereicht werden.

2. Der endgültige Antidumpingzollsatz auf den Nettopreis frei Grenze der Europäischen Union, unverzollt, der in Absatz 1 genannten Ware beträgt 22,3 %.
3. Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.

Artikel 2

Bei Vorlage einer Erklärung zur Überführung von Einfuhren von Rädern aus Aluminium für Fahrzeuge der KN-Position 8716, auch mit Zubehör, auch mit Reifen, die derzeit unter dem KN-Code ex 8716 90 90 eingereiht werden, in den zollrechtlich freien Verkehr ist in das entsprechende Feld der Erklärung der TARIC-Code 8716 90 90 10 einzutragen.

Die Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission monatlich über die unter diesem Code eingeführte Stückzahl und über den Ursprung der Ware.

Artikel 3

Bei Vorlage einer Erklärung zur Überführung der in den Artikeln 1 und 2 genannten Waren in den zollrechtlich freien Verkehr ist im entsprechenden Feld der Erklärung die Stückzahl der eingeführten Waren einzutragen.

Artikel 4

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 23. Januar 2017

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER
