

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2022/1221 DER KOMMISSION**vom 14. Juli 2022****zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter Kraftfahrzeugräder aus Aluminium mit Ursprung in Marokko**

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 7,

nach Anhörung der Mitgliedstaaten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN**1.1. Einleitung**

- (1) Am 17. November 2021 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) nach Artikel 5 der Grundverordnung eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren bestimmter Kraftfahrzeugräder aus Aluminium (aluminium road wheels, im Folgenden „ARW“) mit Ursprung in Marokko (im Folgenden „betroffenes Land“) ein. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽²⁾ (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“).
- (2) Die Kommission leitete die Untersuchung infolge eines Antrags ein, den der Verband der Europäischen Hersteller von Fahrzeugrädern (im Folgenden „Antragsteller“ oder „EUWA“) am 4. Oktober 2021 eingereicht hatte. Er wurde im Sinne des Artikels 5 Absatz 4 der Grundverordnung im Namen des Wirtschaftszweigs der Union gestellt. Die mit dem Antrag vorgelegten Nachweise für das Vorliegen von Dumping und für eine dadurch verursachte bedeutende Schädigung rechtfertigten die Einleitung einer Untersuchung.

1.2. Zollamtliche Erfassung

- (3) Die Kommission ordnete mit der Durchführungsverordnung (EU) 2022/934 der Kommission ⁽³⁾ (im Folgenden „Erfassungsverordnung“) die zollamtliche Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware an.

1.3. Interessierte Parteien und Antrag auf Anonymität

- (4) In der Einleitungsbekanntmachung forderte die Kommission die interessierten Parteien auf, mit ihr Kontakt aufzunehmen und bei der Untersuchung mitzuarbeiten. Die Kommission unterrichtete gezielt den Antragsteller, ihr bekannte Unionshersteller, die ihr bekannten ausführenden Hersteller und die Behörden von Marokko sowie ihr bekannte Einführer und bekanntermaßen betroffene Verwender und Verbände über die Einleitung der Untersuchung und forderte sie zur Mitarbeit auf.
- (5) Die Antragsteller und zwei mitarbeitende Verwender beantragten, ihre Namen vertraulich zu behandeln, da sie befürchteten, dass sie Vergeltungsmaßnahmen durch Abnehmer ausgesetzt sein könnten. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass tatsächlich ein ernstes Risiko für Vergeltungsmaßnahmen bestand, und akzeptierte, dass die Namen der Antragsteller und der beiden mitarbeitenden Verwender nicht offengelegt werden sollten. 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.

1.4. Stellungnahmen zur Einleitung der Untersuchung

- (6) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, zur Einleitung der Untersuchung Stellung zu nehmen und eine Anhörung vor der Kommission und/oder dem Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren zu beantragen.

⁽¹⁾ ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

⁽²⁾ Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren bestimmter Kraftfahrzeugräder aus Aluminium mit Ursprung in Marokko (ABl. C 464 vom 17.11.2021, S. 19).

⁽³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2022/934 der Kommission vom 16. Juni 2022 zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren bestimmter Kraftfahrzeugräder aus Aluminium mit Ursprung in Marokko (ABl. L 162 vom 17.6.2022, S. 27).

- (7) Vier Parteien beantragten eine Anhörung durch die Kommissionsdienststellen und wurden angehört: der Verband der Europäischen Automobilhersteller (im Folgenden „ACEA“), EUWA, Dika Morocco Africa S.A.R.L (im Folgenden „Dika“) und Hands 8 S.A. (im Folgenden „Hands“).
- (8) Dika und die marokkanischen Behörden brachten vor, die im Antrag angegebenen Zahlen seien veraltet, da zwischen dem Untersuchungszeitraum und dem Zeitpunkt der Einleitung der Untersuchung fast acht Monate vergangen seien. Zudem fiel der vom Antragsteller gewählte Untersuchungszeitraum genau mit dem Höhepunkt der COVID-19-Pandemie zusammen. Darüber hinaus überstieg der vom Antragsteller angegebene Bezugszeitraum die im entsprechenden Leitfaden ⁽⁴⁾ beschriebene übliche Praxis der Kommission um ein Jahr. Dika vertrat die Auffassung, dass dieser Beschluss als ungerecht und voreingenommen angesehen werden könne und dass die Verwendung veralteter Zahlen keine Anscheinsbeweise für Dumping, Schädigung oder Schadensursache im Sinne des Artikels 5 Absatz 4 der Grundverordnung darstellen könne.
- (9) Die Kommission stellte zunächst fest, dass in dem von Dika genannten Leitfaden ausdrücklich darauf hingewiesen wird, dass er als allgemeine Empfehlung dienen soll, aber kein rechtsverbindliches Dokument darstellt und dass sein Inhalt nicht verbindlich ist ⁽⁵⁾. Darüber hinaus enthält Artikel 5 der Grundverordnung keine konkrete Festlegung der Zeitspanne zwischen dem Antrag und den vorgelegten Daten. In jedem Fall endete der Untersuchungszeitraum des Antrags am 31. März 2021, während der Antrag am 4. Oktober 2021 eingereicht wurde. Darüber hinaus übermittelte der Antragsteller bis zum 30. Juni 2021 ⁽⁶⁾ zusätzliche Daten zur Schädigung. Folglich waren die vom Antragsteller vorgelegten Daten auf dem neuesten Stand und so nah wie möglich am Tag des Antragsesingangs. Was den Einwand in Bezug auf den Bezugszeitraum und den Untersuchungszeitraum betrifft, so wählt die Kommission üblicherweise einen Untersuchungszeitraum von einem Jahr und drei vorangegangenen Kalenderjahren aus, um die für die Beurteilung der Schädigung relevanten Entwicklungen zu untersuchen. Die Tatsache, dass der Antrag Informationen für ein weiteres Jahr enthielt, bedeutet nicht, dass veraltete Daten verwendet wurden, die die Beurteilung unlauter oder voreingenommen machen würden. Vielmehr wurden Informationen über den jüngsten verfügbaren Zeitraum vorgelegt, d. h. bis zum 31. März 2021. Dieser Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (10) Dika brachte vor, dass der Antrag keine Beweise enthalte, die die Verwendung eines rechnerisch ermittelten Normalwerts gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Grundverordnung rechtfertigten. Darüber hinaus behauptete die Partei, dass die rechnerische Ermittlung des Normalwerts fehlerhaft sei. Daher hätte die Kommission zu dem Schluss gelangen müssen, dass der Antrag keine ausreichenden Beweise für das Vorliegen von Dumping enthalte, und gemäß Artikel 5 der Grundverordnung hätte der Antrag abgelehnt werden müssen.
- (11) Dika erklärte, dass der Antragsteller nicht den marokkanischen Inlandsverkaufspreis für ARW zugrunde gelegt habe, obwohl er diese Preise hätte kennen können, da der Wirtschaftszweig der Union selbst ARW nach Marokko exportiere. Darüber hinaus behauptete Dika, der Antragsteller habe die Abschlüsse der ausführenden Hersteller aus den Jahren 2018 und 2019 herangezogen, um zu dem Schluss zu gelangen, dass es keine Verkäufe im normalen Handelsverkehr gegeben habe, während diese Abschlüsse aus einem Zeitraum vor dem im Antrag gewählten Untersuchungszeitraum stammten.
- (12) Die Kommission teilte diese Auffassung nicht. Der Antragsteller in dieser Untersuchung ist der EUWA und nicht seine einzelnen Mitglieder. Da es sich bei dem Antragsteller weder um einen Hersteller noch um einen Ausführer handelt, hatte er keinen Zugang zu solchen Daten. Zudem werden Rechnungen im Allgemeinen als vertrauliche Geschäftsdaten betrachtet. Der Antragsteller musste sich daher auf öffentliche Informationen über die Inlandsverkaufspreise in Marokko stützen, die zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht verfügbar waren. Was die Verwendung der Abschlüsse der Jahre 2018 und 2019 für die marokkanischen ausführenden Hersteller angeht, so waren dies die einzigen Abschlüsse, die dem Antragsteller zum Zeitpunkt der Antragstellung zur Verfügung standen. Der Antragsteller konnte daher auf der Grundlage der nach vernünftigem Ermessen verfügbaren Informationen nur den Schluss ziehen, dass die bekannten marokkanischen ausführenden Hersteller keine Inlandsverkäufe im normalen Handelsverkehr getätigt haben. Die rechnerische Ermittlung des Normalwerts war daher gerechtfertigt. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (13) Dika brachte auch Argumente zu angeblichen grundlegenden Mängeln bei der Ermittlung des Normalwerts vor. Diese Argumente betreffen die Wahl der Radgröße, die Verwendung der Preise für Aluminiumbarren auf der Grundlage von Einfuhren aus China, die Verwendung der Kostenstruktur des Unionsherstellers, den Ausschluss bestimmter Kostenfaktoren bei der Berechnung sowie die Anwendung einer Gewinnspanne von 6 %.

⁽⁴⁾ Kommission, *How to Make an Anti-Dumping Complaint*, A Guide (Die Antragstellung bei Antidumpingverfahren — Ein Leitfaden), S. 7-8., aber auch S. 13, S. 27, S. 29, S. 52, S. 59 und S. 67; abrufbar unter: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/december/tradoc_112295.pdf.

⁽⁵⁾ Ebd., S. 3.

⁽⁶⁾ Vgl. Randnummer 108 des Antrags und dessen Anhang D2.

- (14) Die Kommission widersprach diesen Argumenten. Die Annahmen des Antragstellers zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts stützten sich auf die Markterfahrung und das Wissen des Antragstellers sowie auf öffentlich zugängliche Informationen. Die Tatsache, dass die interessierte Partei mit diesen Annahmen nicht einverstanden ist, ändert nichts daran, dass sie für die Zwecke der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts im Antrag nicht entkräftet werden. Die Zahlen, auf denen der Normalwert basierte, wurden — wie durch die Analyse der Beweise durch die Kommissionsdienststellen bestätigt wurde — ausreichend belegt. Selbst nachdem die Kommission bei der Prüfung des Antrags bestimmte Berichtigungen vorgenommen hat, wie sie von der interessierten Partei vorgeschlagen wurden, lagen weiterhin hinreichende Beweise für das Vorliegen von Dumping vor.
- (15) Dika und die marokkanischen Behörden behaupteten, dass der Antragsteller bei seiner Analyse der Schädigung nicht berücksichtigt habe, dass der Markt in Erstausrüster (im Folgenden „OEM“) und Anschlussmärkte (im Folgenden „AM“) unterteilt sei und die einzelnen Märkte wiederum in die verschiedenen Radtypen, d. h. untere und obere Marktsegmente.
- (16) Die Kommission kam zu dem Ergebnis, dass für OEM- und AM-Räder aus Aluminium zwar unterschiedliche Absatzkanäle bestünden, die Waren jedoch über die gleichen physischen und technischen Eigenschaften verfügten und somit austauschbar seien. OEM und AM sollten darum als unterschiedliche Absatzkanäle, nicht als unterschiedliche Segmente betrachtet werden.
- (17) Bezüglich der beiden Absatzkanäle wurden nach Schätzung des Antragstellers marokkanische Ausfuhren wahrscheinlich fast ausschließlich an die Abnehmer von OEM geliefert. Dies bestätigte sich bei der anschließenden Analyse, die die Kommission anhand der ihr vorliegenden Informationen durchführte. Das gleiche Ergebnis zeigte sich bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern, die fast ausschließlich an OEM-Abnehmer verkauften (rund 99,6 %).
- (18) Hinsichtlich der verschiedenen Radtypen stellte die Kommission fest, dass der Antrag zwar keine vollständige Schadensanalyse nach den verschiedenen ARW-Typen, aber Berechnungen der Preisunterbietung und der Zielpreisunterbietung für zehn repräsentative Radtypen umfasste.
- (19) Dieser Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (20) Dika, Hands und die marokkanischen Behörden brachten vor, dass die Entwicklung der marokkanischen Einfuhren keine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursache oder zu verursachen drohe, da sie im Zeitraum vom 1. April 2020 bis zum 31. März 2021 nur 2,8 % des Unionsmarkts ausgemacht und nicht zu einem Preisrückgang oder zur Verhinderung einer Preiserhöhung geführt hätten.
- (21) Der spezifischen Schadensanalyse im Antrag war zu entnehmen, dass ausreichende Beweise vorlagen, dass der Unionsmarkt (sowohl in absoluten als auch in relativen Zahlen) zunehmend von aus Marokko stammenden Einfuhren durchdrungen ist und dass diese Einfuhren Preise aufweisen, mit denen die Preise des Wirtschaftszweigs der Union deutlich unterboten werden. Dies führte offenbar zu einer bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union, was sich beispielsweise im Rückgang seiner Verkäufe und seines Marktanteils, in einer Verschlechterung der Finanzergebnisse oder im Niveau der Preise des Wirtschaftszweigs der Union niederschlägt. Dieser Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (22) Dika behauptete, bestimmte, im Antrag enthaltene Schadensindikatoren wie die Produktionskapazität, die Unionspreise und der Unionsverbrauch, reichten nicht aus, um auf das Vorliegen einer Schädigung im Untersuchungszeitraum zu schließen. Auch angesichts der von den Automobilherstellern in der Europäischen Union eingeführten „Just-in-time“-Lieferkettenmodelle, bei denen die ARW-Hersteller flexibel sein und über Kapazitäten verfügen müssen, um auf sehr kurzfristige Anfragen zu reagieren, ist die volle Kapazitätsauslastung für ARW-Hersteller keine Option.
- (23) Die Kommission weist darauf hin, dass die Feststellung einer bedeutenden Schädigung, die zur Einleitung einer Untersuchung gegeben sein muss, eine Prüfung unter anderem der in der Grundverordnung beschriebenen relevanten Faktoren erfordert. In Artikel 5 der Grundverordnung wird jedoch nicht ausdrücklich verlangt, dass alle in Artikel 3 Absatz 5 genannten Schadensindikatoren sich verschlechtert haben müssen, damit eine bedeutende Schädigung für die Zwecke der Einleitung einer Untersuchung hinreichend begründet ist. Nach dem Wortlaut von Artikel 5 Absatz 2 der Grundverordnung muss der Antrag Informationen über die Entwicklung der Menge der angeblich gedumpten Einfuhren, die Auswirkungen dieser Einfuhren auf die Preise der gleichartigen Ware auf dem Unionsmarkt und die sich daraus ergebenden Auswirkungen der Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union enthalten, wie sie sich aus den einschlägigen (nicht unbedingt allen) Faktoren ergeben. Der Antrag enthielt diese Informationen, die auf das Vorliegen einer Schädigung hindeuteten. Dementsprechend vertrat die Kommission die Auffassung, dass der Antrag ausreichende Beweise für eine Schädigung enthielt, und wies das Vorbringen zurück.

- (24) Dika und Hands brachten vor, dass die Einführung von Antidumpingmaßnahmen nicht im Interesse der Union liegen könne.
- (25) Was Letzteres betrifft, so ist das Unionsinteresse kein relevantes Kriterium zur Beurteilung, ob ein Antrag die Einleitung eines Antidumpingverfahrens nach Artikel 5 der Grundverordnung rechtfertigt. Daher wurden diese Stellungnahmen in Bezug auf Vorbringen zur Einleitung des Verfahrens nicht berücksichtigt.
- (26) Dika, Hands und die marokkanischen Behörden brachten vor, dass der Antragsteller keine anderen Faktoren berücksichtigt habe, z. B. den angeblich fehlenden Wettbewerb zwischen in der Union hergestellten und marokkanischen ARW aufgrund verschiedener Marktsegmente, Einfuhren aus Drittländern, die Folgen der COVID-19-Pandemie.
- (27) Die Analyse des Antrags durch die Kommission bestätigte, dass die genannten Elemente unbegründet, sachlich unzutreffend oder nicht ausreichend waren, um die Schlussfolgerung infrage zu stellen, dass hinreichende Beweise im Antrag darauf hindeuteten, dass die Einfuhren der betroffenen Ware zu gedumpten Preisen in die Union gelangten und die Unionshersteller durch sie eine bedeutende Schädigung erleiden. Diese Aspekte waren auf der Grundlage der besten Beweise, über die der Antragsteller damals verfügte, ermittelt worden und hinreichend repräsentativ und zuverlässig. Darüber hinaus wurden die Vorbringen von Dika, den marokkanischen Behörden und ACEA im Laufe der Untersuchung eingehend geprüft und werden im Folgenden näher behandelt.
- (28) Auf dieser Grundlage bestätigte die Kommission, dass der Antragsteller ausreichende Beweise für das Vorliegen von Dumping, einer Schädigung und eines ursächlichen Zusammenhangs erbracht hat und somit die Anforderungen nach Artikel 5 Absatz 2 der Grundverordnung erfüllt sind.

1.5. Stichprobenverfahren

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

1.5.1. Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller

- (30) In der Einleitungsbekanntmachung gab die Kommission bekannt, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission bildete eine endgültige Stichprobe aus drei Unionsherstellern. Nach Artikel 17 der Grundverordnung wurden für die Auswahl der Stichprobe die größten repräsentativen Produktionsmengen der gleichartigen Ware in der Union im Untersuchungszeitraum, d. h. vom 1. Oktober 2020 bis zum 30. September 2021, herangezogen. Diese vorläufige Stichprobe umfasste drei Unionshersteller mit Sitz in drei verschiedenen Mitgliedstaaten. Auf die Stichprobe entfielen nahezu 20 % der geschätzten Gesamtproduktionsmenge der gleichartigen Ware in der Union, wobei auch eine gute geografische Verteilung gewahrt wurde. Die Kommission forderte die interessierten Parteien auf, sich zu der vorläufigen Stichprobe zu äußern, doch es gingen keine Stellungnahmen dazu ein.

1.5.2. Bildung einer Stichprobe der Einführer

- (31) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, forderte die Kommission unabhängige Einführer zur Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen auf.
- (32) Keiner der bekannten unabhängigen Einführer stellte die benötigten Informationen zur Verfügung und stimmte der Einbeziehung in die Stichprobe zu.

1.5.3. Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller in Marokko

- (33) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, wurden alle ausführenden Hersteller in Marokko gebeten, die in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Informationen zu übermitteln. Ferner ersuchte sie die Vertretung des Königreichs Marokko bei der Europäischen Union, etwaige andere ausführende Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit bei der Untersuchung interessiert sein könnten.
- (34) Nur zwei ausführende Hersteller im betroffenen Land, auf die praktisch alle Einfuhren von Kraftfahrzeugen aus Aluminium aus Marokko entfielen, übermittelten die angeforderten Informationen. Deshalb erachtete die Kommission die Bildung einer Stichprobe für nicht notwendig.

1.6. Fragebogenantworten und Kontrollbesuche

- (35) Die Kommission sandte Fragebogen an drei Unionshersteller, den Antragsteller und zwei ihr bekannte Verwender sowie an zwei ausführende Hersteller in den betroffenen Ländern. Dieselben Fragebogen wurden am Tag der Untersuchungseinleitung auch online ⁽⁷⁾ bereitgestellt.
- (36) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie für die vorläufige Ermittlung von Dumping, der Schädigung und des Unionsinteresses benötigte, und prüfte sie. Angesichts der COVID-19-Pandemie und der von verschiedenen Staaten eingeführten Eindämmungsmaßnahmen konnte die Kommission nicht alle Kontrollbesuche nach Artikel 16 der Grundverordnung durchführen.
- Kontrollbesuche nach Artikel 16 der Grundverordnung wurden in den Räumlichkeiten von zwei in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern, einem Verwender ⁽⁸⁾ und in den Räumlichkeiten der folgenden ausführenden Hersteller in Marokko durchgeführt: HANDS 8 S.A. („Hands“)
 - DIKA MOROCCO AFRICA S.A.R.L („Dika“)
- (37) Zudem führte die Kommission in Einklang mit der Bekanntmachung über die Folgen des Ausbruchs des COVID-19 (Coronavirus) für Antidumping- und Antisubventionsuntersuchungen ⁽⁹⁾ Fernabgleiche bei dem mit Dika verbundenen Unternehmen CITIC Dicastal Co., Ltd („CITIC“) und einem Unionshersteller durch.

1.7. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum

- (38) Die Untersuchung von Dumping und Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. Oktober 2020 bis zum 30. September 2021 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“). Die Untersuchung der für die Schadensanalyse relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

2.1. Betroffene Ware

- (39) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um Kraftfahrzeugräder aus Aluminium der HS-Positionen 8701 bis 8705, auch mit Zubehör, auch mit Reifen, mit Ursprung in Marokko, die derzeit unter den KN-Codes ex 8708 70 10 und ex 8708 70 50 (TARIC-Codes: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 und 8708 70 50 50 (im Folgenden „betroffene Ware“) eingereiht sind.
- (40) Kraftfahrzeugräder aus Aluminium werden in der Union traditionell über zwei Absatzkanäle verkauft: über OEM, bei denen es sich hauptsächlich um Automobilhersteller handelt, und über Anschlussmärkte, die z. B. Großhändler, Einzelhändler, Werkstätten usw. umfassen. Die betroffene Ware aus Marokko wurde im Bezugszeitraum ausschließlich über den OEM-Kanal verkauft. Im OEM-Absatzkanal veranstalten die Fahrzeughersteller Ausschreibungen für Kraftfahrzeugräder aus Aluminium und beteiligen sich häufig an der Entwicklung von neuen Rädern, die ihren Markennamen tragen werden. Unionshersteller und marokkanische Ausführer können in denselben Ausschreibungen zueinander im Wettbewerb stehen.

2.2. Gleichartige Ware

- (41) Die Untersuchung ergab, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften und dieselben grundlegenden Verwendungen aufweisen:
- die betroffene Ware,
 - die in Marokko hergestellte und auf dem marokkanischen Inlandsmarkt verkaufte Ware und
 - die vom Wirtschaftszweig der Union in der Union hergestellte und verkaufte Ware.
- (42) Die Kommission entschied daher in dieser Phase der Untersuchung, dass es sich bei diesen Waren um gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung handelt.

⁽⁷⁾ https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_details.cfm?id=2563

⁽⁸⁾ Wie in Erwägungsgrund 5 erwähnt, werden die Namen der Unionshersteller und der beiden Verwender aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.

⁽⁹⁾ ABl. C 86 vom 16.3.2020, S. 6.

3. DUMPING

3.1. Marokko

3.1.1. Mitarbeit der ausführenden Hersteller

- (43) Wie in Erwägungsgrund 34 dargelegt, meldeten sich zwei marokkanische ausführende Hersteller, Dika und Hands, im Rahmen der Untersuchung und beantworteten den Fragebogen. Dika hat ein verbundenes Unternehmen, CITIC, einen chinesischen Hersteller von ARW. CITIC kauft ARW von Dika und verkauft sie in der Union, in Marokko und in anderen Drittländern. Beim Fernabgleich mit CITIC wurde eine Reihe von Fehlern aufgedeckt, die ernsthafte Zweifel an der Zuverlässigkeit der Aufstellungen der Inlands- und EU-Verkäufe aufwarfen. Diese Fehler betrafen in erster Linie Differenzen zwischen den in den Verkaufsaufstellungen aufgeführten Beträgen, den Beträgen auf den Rechnungen und den tatsächlich gezahlten Beträgen.
- (44) Während des Kontrollbesuchs am 1. April 2022 bei Dika vor Ort legte das Unternehmen nach Abschluss des Fernabgleichs mit CITIC eine überarbeitete Fassung der Verkaufsaufstellungen vor, einschließlich einer Erklärung für die festgestellten Abweichungen. Zu diesem Zeitpunkt gab es keine Gelegenheit mehr, die überarbeiteten Verkaufsaufstellungen zu überprüfen oder abzugleichen. Darüber hinaus zeigte eine vorläufige Prüfung der neu vorgelegten Daten, dass durch die vom Unternehmen vorgenommenen Änderungen nicht alle im Fernabgleich genannten Abweichungen berichtigt wurden, während gleichzeitig die Gesamtzahl der Änderungen deutlich höher war, als auf der Grundlage des Fernabgleichs erwartet. Art und Anzahl der Fehler, die teils auch nach der Überarbeitung vorhanden waren, waren so beschaffen, dass sich die Kommission nicht auf die Richtigkeit der Verkaufsaufstellungen stützen konnte. Daher konnte die Kommission nicht die für die Ermittlung einer Dumpingspanne für das Unternehmen erforderlichen Informationen prüfen.
- (45) Gemäß Artikel 18 Absatz 4 der Grundverordnung wurden Dika und das mit Dika verbundene Unternehmen mit einem Schreiben vom 5. Mai 2022 über die Absicht der Kommission, die bereitgestellten Informationen nicht zu berücksichtigen, unterrichtet, und es wurde den Unternehmen Gelegenheit gegeben, weitere Erläuterungen vorzubringen (im Folgenden „Schreiben bezüglich Artikel 18“).
- (46) Das Unternehmen antwortete am 12. Mai 2022 auf das Schreiben der Kommission. In seiner Antwort erklärte das Unternehmen, dass es seine Verkäufe in den Verkaufsaufstellungen entsprechend seinen Buchführungsgrundsätzen verbucht habe. Das Unternehmen behauptete daher im Gegensatz zu den während des Fernabgleichs und des Kontrollbesuchs vor Ort abgegebenen Erklärungen, dass die ursprünglichen Verkaufsaufstellungen, deren Gesamtwerte mit dem SAP-Rechnungsführungssystem des Unternehmens in Einklang gebracht werden konnten, vollständig und genau seien, keine Fehler enthielten und keine Überarbeitung erforderten. Die Änderungen, die das Unternehmen nach dem Fernabgleich vorgenommen habe, seien der Kommission tatsächlich lediglich vorgelegt worden, um die uneingeschränkte Mitarbeit von CITIC an der Untersuchung nachzuweisen. Das Unternehmen erklärte daraufhin, dass die Kommission die ursprüngliche, nicht überarbeitete Version der Verkaufsaufstellungen verwenden solle. Alternativ könne die Kommission die zusammen mit dem Schreiben übermittelten, überarbeiteten Verkaufsaufstellungen verwenden, da die Mängel nicht zu übermäßigen Schwierigkeiten bei einer ausreichend genauen Feststellung führen dürften. Diese Verkaufsaufstellungen ähnelten denen, die bei dem Kontrollbesuch vor Ort vorgelegt wurden und bei denen zuvor fehlende Daten ergänzt, einige Fehler korrigiert und Erklärungen hinzugefügt worden waren. Einige Fehler waren jedoch weiterhin enthalten: Für eine Reihe von Transaktionen wurde immer noch nicht der tatsächlich erhaltene Betrag angegeben, und die Kommission hatte keine Möglichkeit, die überarbeiteten Verkaufsaufstellungen, die das Unternehmen zusammen mit seiner Antwort auf das Schreiben bezüglich Artikel 18 übermittelt hatte, abzugleichen oder zu prüfen. Für den Fall, dass die Kommission auf der Anwendung von Artikel 18 der Grundverordnung bestehe, erklärte das Unternehmen, dass die Kommission die Jahresabschlüsse von CITIC als verfügbare unvollständige Informationen heranziehen sollte.
- (47) Die Kommission widersprach den Argumenten, die das Unternehmen in seiner Antwort auf das Schreiben bezüglich Artikel 18 vorgebracht hatte. Im Antidumping-Fragebogen an ausführende Hersteller wurde ausdrücklich die Bereitstellung von Verkaufsaufstellungen für jedes einzelne Geschäft verlangt. In den mit dem Fragebogen zur Verfügung gestellten Tabellenvorlagen wurden die auf der Rechnung ausgewiesenen Daten (Rechnungsmenge, Rechnungswert, damit zusammenhängende Gutschriften usw.) eindeutig angefordert. Das Unternehmen räumte selbst ein, dass es die Aufstellungen der Verkäufe nicht auf Rechnungsbasis erstellt hatte. Es erstellte sie vielmehr auf der Grundlage seiner eigenen Rechnungslegungspraktiken. Darüber hinaus brachte das Unternehmen vor, dass jede Differenz zwischen dem Rechnungswert und dem tatsächlich erhaltenen Preis in den Verkaufsaufstellungen in der Regel entweder als Skonto, Rabatt, Gutschrift oder auf andere Weise ausgewiesen werde. Die Untersuchung ergab jedoch, dass diese Differenzen in den Verkaufsaufstellungen des Unternehmens nicht systematisch berücksichtigt wurden.

- (48) Wie in Erwägungsgrund 44 dargelegt, konnten die überarbeiteten Verkaufsaufstellungen nicht rechtzeitig abgeglichen oder überprüft werden. Wie dem Unternehmen im Vorfeld des Fernabgleichs und im Schreiben vom 11. März 2022 zur Ankündigung des Kontrollbesuchs und im Einklang mit der Bekanntmachung über die Folgen des Ausbruchs des COVID-19 (Coronavirus) für Antidumping- und Antisubventionsuntersuchungen⁽¹⁰⁾ erläutert wurde, bestand der Zweck des Fernabgleichs darin, Gewissheit in Bezug auf die vom Unternehmen in seinen Antworten auf den Fragebogen übermittelten Informationen zu erlangen. Diese Gewissheit wurden im Rahmen des Fernabgleichs in Bezug auf die Verkaufsaufstellungen nicht erlangt. Ein zusätzlicher Fernabgleich mit CITIC, wie vom Unternehmen in seiner Antwort auf das Schreiben bezüglich Artikel 18 vorgeschlagen, sollte nicht als Möglichkeit dazu dienen, die nicht rechtzeitig erfolgten Angaben oder die Fehler, die bereits beim ersten fristgemäß durchgeführten Fernabgleich festgestellt wurden, zu korrigieren.
- (49) Darüber hinaus wurden einige Änderungen, die im Rahmen des Fernabgleichs erörtert wurden, in den überarbeiteten Tabellen nicht berücksichtigt. Mit seiner Antwort auf das Schreiben bezüglich Artikel 18 hatte das Unternehmen eine neue überarbeitete Aufstellung der Verkäufe vorgelegt, in der zusätzliche Änderungen vorgenommen wurden, die ebenfalls weder abgeglichen noch überprüft werden konnten. Die Kommission war daher der Auffassung, dass das Unternehmen die angeforderten Informationen nicht innerhalb der für die Untersuchung gesetzten Fristen vorlegte. Die vom Unternehmen vorgeschlagene Alternative, den Jahresabschluss von CITIC als verfügbare unvollständige Informationen zu verwenden, war nicht akzeptabel. Bei Verwendung der Jahresabschlüsse könnte die Kommission keinen Normalwert und keinen Ausführpreis in der Detailliertheit und Genauigkeit ermitteln, die in der Grundverordnung gefordert werden, da die Jahresabschlüsse nicht für eine Analyse auf Grundlage der Waren oder Geschäftsvorgänge geeignet sind.
- (50) Da Dika und das verbundene Unternehmen CITIC keine Informationen vorlegten, die es der Kommission ermöglicht hätten, zu einer hinreichend genauen Feststellung zu gelangen, und da keine überprüfbaren Informationen, die eine solche Feststellung hätten ermöglichen können, vorgelegt wurden, beschloss die Kommission, die Angaben des Unternehmens in Bezug auf die Aufstellungen der Inlandsverkäufe und der EU-Verkäufe nicht zu berücksichtigen. Da diese Informationen für die Ermittlung des Normalwerts und des Ausführpreises von entscheidender Bedeutung waren, war die Kommission nicht in der Lage, eine individuelle Dumpingspanne für das Unternehmen zu berechnen.
- (51) Dementsprechend ließ die Kommission die von diesem ausführenden Hersteller vorgelegten Informationen vorläufig unberücksichtigt und bestätigte die Verwendung der verfügbaren Informationen zu diesem ausführenden Hersteller auf der Grundlage des Artikels 18 Absatz 1 der Grundverordnung.

3.1.2. Normalwert

- (52) Aufgrund der in Abschnitt 3.1.1 beschriebenen Anwendung des Artikels 18 Absatz 1 der Grundverordnung galt die nachstehende Beschreibung der Berechnung der Dumpingspanne nur für den verbleibenden marokkanischen ausführenden Hersteller Hands.
- (53) Nach Artikel 2 Absatz 1 der Grundverordnung stützt sich der Normalwert auf die Preise, die im normalen Handelsverkehr von unabhängigen Abnehmern im Ausfuhrland gezahlt wurden oder zu zahlen sind. Die Kommission stellte jedoch fest, dass der mitarbeitende ausführende Hersteller keine Inlandsverkäufe getätigt hatte. Die geringe Zahl der Verkäufe von ARW an Abnehmer in Marokko erfolgte im Untersuchungszeitraum an einen Automobilhersteller in einer zollfreien Wirtschaftszone („zone d'accélération industrielle“, ehemals auch als „zone franche“ oder „zone franche d'exportation“ bezeichnet), ähnlich der Wirtschaftszone, in der der mitarbeitende Hersteller ansässig war. Dieser Automobilhersteller kaufte die ARW für den Fahrzeugbau. Anschließend wurde das Fahrzeug und nicht die ARW aus der zollfreien Zone versandt, um entweder im Inland verkauft oder ausgeführt zu werden. Der endgültige Bestimmungsort des Fahrzeugs war jedoch höchstwahrscheinlich nicht der Inlandsmarkt. Eine Studie aus dem Jahr 2020 ergab, dass 90 % aller in Marokko hergestellten Fahrzeuge für den Exportmarkt⁽¹¹⁾ bestimmt sind, was auch durch Angaben marokkanischer Automobilhersteller⁽¹²⁾ bestätigt wurde. Außerdem müssen die in diesen Zonen ansässigen Gesellschaften nach dem Gesetz 19-94 über Freihandelszonen mindestens 70 % ihres Umsatzes durch Ausfuhren erzielen⁽¹³⁾.

⁽¹⁰⁾ ABl. C 86 vom 16.3.2020, S. 6.

⁽¹¹⁾ Henri-Louis Védie, „L'automobile: une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique“, Policy Center for the New South, Policy Paper 20/34, November 2020 (abrufbar unter: https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/PP%20-%2020-34%2028Henri-louis%20Vedie%29_0.pdf).

⁽¹²⁾ Beispielsweise exportierte die Renault-Gruppe mehr als 95 % ihrer Produktion an ihrem Standort Tanger (siehe <https://www.tac.ma/news/english-1m-vehicles-exported-from-tangermed/>).

⁽¹³⁾ Siehe „LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION“, Bulletin Officiel vom 15.2.1995, Nr. 4294, S. 117-121.

- (54) Wie oben erläutert, handelte es sich bei dem Verkauf von ARW durch den mitarbeitenden ausführenden Hersteller an diesen Abnehmer in Marokko um einen Verkauf von einer Wirtschaftszone in eine andere. Unternehmen mit Geschäftssitz in diesen Wirtschaftszonen in Marokko sind von den normalerweise im marokkanischen Staatsgebiet geltenden Zollgesetzen und -vorschriften befreit, und Waren, die in die Wirtschaftszone verbracht werden, gelten als Ausfuhren⁽¹⁴⁾. Da die ARW in einer Wirtschaftszone hergestellt und anschließend in eine andere Wirtschaftszone verkauft und versandt wurden, sind die ARW nie in das marokkanische Zollgebiet gelangt und konnten daher nicht als inländischer Verkauf angesehen werden.
- (55) Selbst wenn die Verkäufe in der zollfreien Wirtschaftszone in Marokko als Inlandsverkäufe angesehen würden, waren sie jedenfalls weder repräsentativ noch wurden sie im normalen Handelsverkehr im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 der Grundverordnung getätigt.
- (56) Was dies betrifft, prüfte die Kommission zunächst, ob die gesamten Inlandsverkäufe des mitarbeitenden ausführenden Herstellers nach Artikel 2 Absatz 2 der Grundverordnung repräsentativ waren. Die Inlandsverkäufe gelten als repräsentativ, wenn die Gesamtmenge der Inlandsverkäufe der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer auf dem Inlandsmarkt mindestens 5 % der Gesamtmenge der Ausfuhrverkäufe der betroffenen Ware in die Union im Untersuchungszeitraum entsprach. Auf dieser Grundlage waren die Verkäufe des mitarbeitenden ausführenden Herstellers in Marokko nicht repräsentativ.
- (57) Danach ermittelte die Kommission je Warentyp den Anteil der gewinnbringenden Verkäufe an unabhängige Abnehmer auf dem Inlandsmarkt im Untersuchungszeitraum, um darüber zu befinden, ob sie die tatsächlichen Inlandsverkäufe zur Bestimmung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 4 der Grundverordnung heranziehen soll. Die Analyse der Inlandsverkäufe ergab, dass keiner der Inlandsverkäufe gewinnbringend war und somit nicht im normalen Handelsverkehr erfolgte.
- (58) Da es auf dem Inlandsmarkt also keine Verkäufe gleichartiger Ware gab, wurde der Normalwert von der Kommission im Einklang mit Artikel 2 Absätze 3 und 6 der Grundverordnung rechnerisch ermittelt.
- (59) Gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Grundverordnung wird der Normalwert der gleichartigen Ware, wenn es keine Inlandsverkäufe im normalen Handelsverkehr gibt, auf der Grundlage der Herstellkosten im Ursprungsland zuzüglich eines angemessenen Betrags für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten („VVG-Kosten“) und für Gewinne ermittelt. In Artikel 2 Absatz 6 der Grundverordnung heißt es, dass die VVG-Kosten und der Gewinn anhand der Zahlen festgesetzt werden, die der untersuchte Ausführer oder Hersteller bei der Produktion und dem Verkauf der gleichartigen Ware im normalen Handelsverkehr tatsächlich verzeichnet. Da es jedoch, wie zuvor erläutert, keine Verkäufe der gleichartigen Ware im normalen Handelsverkehr für Hands gibt, sieht Artikel 2 Absatz 6 der Grundverordnung drei alternative Methoden vor:
- a) anhand des gewogenen Durchschnitts der tatsächlichen Beträge, die für andere untersuchte Ausführer oder Hersteller bei der Produktion und dem Verkauf der gleichartigen Ware auf dem Inlandsmarkt des Ursprungslandes ermittelt wurden;
 - b) anhand der Beträge, die der betreffende Ausführer oder Hersteller bei der Produktion und dem Verkauf von Waren der gleichen allgemeinen Warengruppe auf dem Inlandsmarkt des Ursprungslandes tatsächlich verzeichnet;
 - c) anhand jeder anderen vertretbaren Methode, sofern der auf diese Weise ermittelte Gewinn nicht höher ist als der Gewinn, den andere Ausführer oder Hersteller bei Verkäufen von Waren der gleichen allgemeinen Warengruppe auf dem Inlandsmarkt des Ursprungslandes erzielen.
- (60) In Bezug auf Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe a gab es nur einen weiteren ausführenden Hersteller von Kraftfahrzeugrädern aus Aluminium in Marokko: Dika. Außerdem verkaufte Dika seine Produktion von Kraftfahrzeugrädern aus Aluminium in Marokko an in Wirtschaftszonen ansässige Automobilhersteller. Wie in den Erwägungsgründen 53 und 54 dargelegt, wurden diese Verkäufe nicht als Inlandsverkäufe betrachtet. Darüber hinaus muss der in Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe a genannte Durchschnitt ein gewogener Durchschnitt von mindestens zwei ausführenden Herstellern sein⁽¹⁵⁾. Daher konnten die Angaben von Dika nicht herangezogen werden, selbst wenn ihre Verkäufe als zuverlässig angesehen worden wären. Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe a konnte daher nicht angewandt werden.

⁽¹⁴⁾ Siehe „LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION“, Bulletin Officiel vom 15.2.1995, Nr. 4294, S. 117-121, nachfolgend geändert durch Gesetz 14.21 zur Änderung des Begriffs „zone franche“ in „zone d'accélération industrielle“. Siehe auch „Code des douanes et impôts indirects relevant de l'administration des douanes et impôts indirects approuvé par le dahir portant loi n° 1-77-339 du 25 chaoual 1397 (9 octobre 1977), tel qu'il a été modifié et complète“.

⁽¹⁵⁾ EC — Anti-dumping duties on imports of cotton-type bed linen from India (WT/DS141/R, 30.10.2000, Absätze 74 bis 77).

- (61) Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe b fordert die Produktion und den Verkauf von Waren der gleichen allgemeinen Warengruppe auf dem Inlandsmarkt des Ursprungslandes durch den betreffenden Ausführer oder Hersteller. Hands stellte jedoch nur ARW her, und keiner der Verkäufe des Unternehmens erfolgte im normalen Handelsverkehr. Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe b konnte daher ebenfalls nicht angewandt werden.
- (62) Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe c bezieht sich auf die Festsetzung von VVG-Kosten und Gewinnen anhand „jeder anderen vertretbaren Methode“. Da es in Marokko keine anderen Hersteller von ARW gab, hielt es die Kommission für angemessen, die für die Hersteller von ARW in Brasilien festgestellten VVG-Kosten und Gewinne anzuwenden. Brasilien wurde im Überprüfungsantrag, der die Grundlage für die laufende Auslaufüberprüfung betreffend ARW aus China bildete, als geeignetes repräsentatives Land vorgeschlagen⁽¹⁶⁾. Der gewogene Durchschnitt der VVG-Kosten betrug 11,49 % und der gewogene durchschnittliche Gewinn 4,89 %.
- (63) Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe c sieht auch die Anwendung einer Obergrenze für den Gewinn vor, der bei dieser Methode verwendet wird, um sicherzustellen, dass der verwendete Gewinn nicht höher ist als der Gewinn, den andere Ausführer oder Hersteller bei Verkäufen von Waren der gleichen allgemeinen Warengruppe auf dem Inlandsmarkt des Ursprungslandes erzielen. Außer Dika und Hands, deren Gewinne nicht verwendet werden konnten, da sie auf dem marokkanischen Inlandsmarkt keine Verkäufe tätigten, gab es keine anderen marokkanischen Hersteller von ARW. Darüber hinaus lagen der Kommission keine Informationen über die Gewinne vor, die von möglichen Herstellern oder Ausführern von Fahrzeugteilen aus Aluminium oder von Aluminiumerzeugnissen für die Automobilindustrie in Marokko erzielt wurden.
- (64) Nach Auffassung der Kommission gehören ARW zur gleichen allgemeinen Warengruppe wie andere Aluminiumerzeugnisse, z. B. Aluminiumstrangpresserzeugnisse oder Aluminiumprofile. Für diese Produkte wird derselbe Hauptrohstoff (Aluminium) verwendet, der den größten Teil der Herstellkosten dieser Erzeugnisse ausmacht. Zudem umfassen die verschiedenen Herstellungsverfahren das Schmelzen oder Erhitzen des Aluminiums, um es in die gewünschte Form zu bringen. Der gewogene durchschnittliche Gewinn der sieben marokkanischen Hersteller solcher Aluminiumerzeugnisse, für die Finanzdaten für das Jahr 2020 vorlagen, betrug 4,16 %. Dieser Prozentsatz wurde als Obergrenze für den Gewinn der brasilianischen Hersteller von Kraftfahrzeugrädern aus Aluminium verwendet.
- (65) Anschließend wurde der Normalwert rechnerisch ermittelt, indem zu den Herstellkosten von Hands die in Erwägungsgrund 62 genannten VVG-Kosten und Gewinne hinzugerechnet wurden, die jedoch auf 4,16 % begrenzt wurden.

3.1.3. Ausführpreis

- (66) Bei seinen Ausfuhren in die Union exportierte der mitarbeitende ausführende Hersteller entweder direkt an unabhängige Abnehmer oder über ein verbundenes Unternehmen, das als Einführer agierte.
- (67) Bei direkten Verkäufen an unabhängige Abnehmer in der Union wurde der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung anhand der für die betroffene Ware bei Ausfuhrverkäufen in die Union tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preise ermittelt.
- (68) Bei Verkäufen der betroffenen Ware in die Union über ein als Einführer fungierendes verbundenes Unternehmen wurde der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung anhand des Preises ermittelt, zu dem die eingeführte Ware erstmals an unabhängige Abnehmer in der Union weiterverkauft wurde. In diesem Fall wurden Berechtigungen für alle zwischen der Einfuhr und dem Weiterverkauf entstandenen Kosten, einschließlich VVG-Kosten, und für alle entstandenen Gewinne vorgenommen. Die Gewinne beruhten auf den normalerweise von unabhängigen Einführern erzielten Gewinnen, da der tatsächliche Gewinn des verbundenen Einführers aufgrund der Beziehung zwischen dem mitarbeitenden ausführenden Hersteller und dem verbundenen Einführer nicht als zuverlässig angesehen wurde. Da bei dieser Untersuchung kein unabhängiger Einführer mit der Kommission zusammenarbeitete, verwendete die Kommission den in der letzten Auslaufüberprüfung in Bezug auf ARW aus China ermittelten Gewinn⁽¹⁷⁾.

3.1.4. Vergleich

- (69) Die Kommission verglich den Normalwert und den Ausführpreis des mitarbeitenden ausführenden Herstellers auf der Stufe ab Werk.

⁽¹⁶⁾ Bekanntmachung der Einleitung einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Außerkrafttretens der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren bestimmter Fahrzeugräder aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C 29 vom 20.1.2022, S. 34).

⁽¹⁷⁾ 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) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 18 vom 24.1.2017, S. 1).

- (70) Soweit es im Interesse eines fairen Vergleichs gerechtfertigt war, nahm die Kommission nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung Berichtigungen des Normalwerts und/oder des Ausführpreises zur Berücksichtigung von Unterschieden vor, die die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten. Berichtigungen wurden für Transport-, Versicherungs-, Umschlags- und Ladekosten, Verpackungskosten, Kreditkosten, Rabatte sowie andere Unkosten vorgenommen.

3.1.5. Dumpingspanne

- (71) Beim mitarbeitenden ausführenden Hersteller verglich die Kommission nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung den gewogenen durchschnittlichen Normalwert jedes Typs der gleichartigen Ware mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausführpreis des entsprechenden Typs der betroffenen Ware.
- (72) Bei allen anderen ausführenden Herstellern in Marokko ermittelte die Kommission die Dumpingspanne nach Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen. Zu diesem Zweck bestimmte die Kommission den Grad der Mitarbeit der ausführenden Hersteller. Die Mitarbeit entspricht der Menge der Ausfuhren der mitarbeitenden ausführenden Hersteller in die Union, ausgedrückt als Anteil an den Gesamteinfuhren aus dem betroffenen Land in die Union im Untersuchungszeitraum, die auf der Grundlage der Eurostat-Datenbank Comext ermittelt wurden.
- (73) Wie in Abschnitt 3.1.1 erläutert, gab es nur einen mitarbeitenden marokkanischen ausführenden Hersteller. Da die Ausfuhren von ARW dieses Unternehmens im Untersuchungszeitraum weniger als 50 % der Gesamteinfuhren von ARW in die Union ausmachten, wurde der Umfang der Mitarbeit in diesem Fall als gering angesehen. Auf dieser Grundlage entschied die Kommission, dass es angemessen war, die residuale Dumpingspanne in Höhe der höchsten Dumpingspanne festzusetzen, die für die von dem mitarbeitenden ausführenden Hersteller in repräsentativen Mengen verkauften Warentypen ermittelt wurde. Die Ausführverkäufe dieser Warentypen machten rund 50 % aller Ausfuhren des mitarbeitenden ausführenden Herstellers in die Union aus.
- (74) Die vorläufigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Unternehmen	Vorläufige Dumpingspanne
HANDS 8 S.A.	8,0 %
Alle übrigen Unternehmen	16,5 %

4. SCHÄDIGUNG

4.1. Definition des Wirtschaftszweigs der Union und der Unionsproduktion

- (75) Die gleichartige Ware wurde im Untersuchungszeitraum von rund 30 Herstellern in der Union produziert. Diese Hersteller bilden den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (76) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum wurde auf etwa 64,3 Mio. Stück geschätzt. Die Kommission ermittelte diese Zahlen auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen über den Wirtschaftszweig der Union, wie beispielsweise anhand der Antwort auf den makroökonomischen Fragebogen, der vom Antragsteller vorgelegt wurde. Wie in Erwägungsgrund 30 dargelegt, entfielen auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller fast 20 % der Gesamtproduktionsmenge der bekannten Unionshersteller der gleichartigen Ware.

4.2. Unionsverbrauch

(77) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 1

Unionsverbrauch (Stück)

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Verbrauch insgesamt (in Tsd. Stück)	77 873	73 797	59 530	64 311
Index (2018 = 100)	100	95	76	83

Quelle: Eurostat-Datenbank Comext, EUWA und überprüfte Fragebogenantworten.

- (78) Die Kommission ermittelte den Unionsverbrauch auf der Grundlage der Gesamtverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union innerhalb der Union, zuzüglich der Gesamteinfuhren aus Drittländern in die Union. Die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt wurden anhand des Antrags festgestellt und auf der Grundlage der in den Antworten der Unionshersteller in der Stichprobe für den Untersuchungszeitraum bereitgestellten Daten angepasst. Bei den Einfuhren stützte sich die Kommission auf die Eurostat-Datenbank Comext. Da die Eurostat-Datenbank Comext jedoch nur das Gewicht der Einfuhren und nicht die Anzahl der eingeführten Kraftfahrzeuigräder aus Aluminium enthält, musste das Gewicht in Stück umgerechnet werden. Im Antrag wandte der Antragsteller den Umrechnungskoeffizienten an, der in der letzten Untersuchung für dieselbe Ware ⁽¹⁸⁾ verwendet wurde (d. h. 10,9 kg pro Stück). Die Gültigkeit dieses Umrechnungskoeffizienten wurde anhand der Fragebogenantworten der marokkanischen und der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller überprüft. Die Untersuchung ergab, dass das derzeit geltende gewogene Durchschnittsgewicht 11,3 kg pro Stück beträgt, da sich der Markttrend in Richtung eines größeren Raddurchmessers entwickelt, wodurch sich ein höheres Gewicht pro Rad ergab. Daher wurde dieser Koeffizient bei der Ermittlung des Unionsverbrauchs pro Stück zugrunde gelegt.
- (79) Wie bereits in Erwägungsgrund 16 dargelegt, ist der Unionsmarkt ungleich auf zwei Absatzkanäle, nämlich OEM und AM, aufgeteilt. Die große Mehrheit der Verkäufe wird über den OEM-Kanal getätigt, dessen Marktanteil 90 % beträgt. Dementsprechend ist der AM-Kanal, der nur rund 10 % der Verkäufe ausmacht, nur in begrenztem Maße von Bedeutung für die Gesamtbeurteilung des Unionsmarkts. Angesichts der Tatsache, dass die marokkanischen Hersteller — ebenso wie die drei in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller — für ihre Verkäufe ausschließlich den OEM-Kanal nutzen, fällt der AM-Kanal noch weniger ins Gewicht. Die Unionshersteller verkauften ihre Ware fast ausschließlich über den OEM-Kanal (rund 99,6 % ihrer Verkäufe). Folglich hatte dies in dem vorliegenden Fall keine Auswirkungen auf die Preisvergleichsanalyse. Diese wurde auf mikroökonomischer Ebene auf der Grundlage der von den ausführenden Herstellern und den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern vorgelegten Daten durchgeführt. Daher gelangte die Kommission zu der vorläufigen Entscheidung, den Verbrauch für die Zwecke dieser Untersuchung nicht auf die beiden Absatzkanäle aufzuteilen.
- (80) Der Unionsverbrauch ging zwischen 2018 und 2019 um 5 % zurück und zwischen 2019 und 2020 um 19 %. Im Jahr 2020 ging die Produktion der Automobilindustrie aufgrund der COVID-19-Pandemie um rund 4,2 Mio. Fahrzeuge zurück, was sich direkt auf die vorgelagerten Lieferanten auswirkte, da die Verkäufe von ARW im Jahr 2020 im Vergleich zu 2019 um 14 Mio. zurückgingen. Der Produktionsrückgang war im zweiten Quartal 2020 besonders ausgeprägt, aber der Markt erholte sich in den folgenden Monaten wieder. Auf dem Markt wurden wieder 5 Mio. Räder mehr verkauft: Das bedeutet einen Anstieg von 59 Mio. im Jahr 2020 auf 64 Mio. im Untersuchungszeitraum. Der Verbrauch erreichte jedoch aufgrund des Mangels an Halbleitern, die von Automobilherstellern verwendet werden, nicht das Niveau von 2019.

4.3. Einfuhren aus dem betroffenen Land

4.3.1. Menge und Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land

(81) Die Kommission ermittelte die Einfuhrmenge auf der Grundlage der Eurostat-Datenbank Comext. Der Marktanteil der Einfuhren wurde auf der Grundlage des Anteils dieser Einfuhren am gesamten Unionsverbrauch ermittelt.

⁽¹⁸⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/109.

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

Tabelle 2

Einfuhrmenge (in Stück) und Marktanteil

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Menge der Einfuhren aus Marokko (in Tsd. Stück)	0	15,7	1 038	2 516
Index (2019 = 100)	—	100	6 611	16 025
Marktanteil (in %)	—	0,0	1,7	3,9
Index (2019 = 100)	—	100	8 196	18 389

Quelle: Eurostat-Datenbank Comext.

- (83) Während Marokko im Jahr 2019 nur wenige Tausend Stück exportierte, stiegen die Ausfuhren über das Jahr 2020 und den Untersuchungszeitraum von 1 Mio. auf 2,5 Mio. Stück. In der Erfassungsverordnung wurde darauf hingewiesen, dass sich das Wachstum in den Monaten nach dem Ende des Untersuchungszeitraums auf demselben Niveau wie im Untersuchungszeitraum bewegte. Wie in Erwägungsgrund 79 dargelegt, betrafen diese Verkäufe ausschließlich den OEM-Kanal.

4.3.2. Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land: Preisunterbietung und Verhinderung von Preiserhöhungen

- (84) Die Kommission ermittelte die Einfuhrpreise auf der Grundlage der Eurostat-Datenbank Comext. Die Preisunterbietung bei den Einfuhren wurde anhand der Daten von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern und den mitarbeitenden Unionsherstellern ermittelt.
- (85) Der gewogene Durchschnittspreis der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 3

Durchschnittspreise der Einfuhren aus Marokko

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
In EUR/Stück	—	39,2	42,6	44,7
Index (2019 = 100)	—	100	109	114

Quelle: Eurostat-Datenbank Comext.

- (86) Der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus Marokko stieg zwischen 2020 und dem Untersuchungszeitraum um rund 2 EUR pro Stück. Ein Teil des Verkaufspreises ist jedoch an den Aluminiumpreis an der Londoner Metallbörse (London Metal Exchange, im Folgenden „LME“) gekoppelt, der sich in diesem Zeitraum erheblich erhöhte, nämlich um rund 25 %.
- (87) Die Kommission ermittelte die Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum, indem sie folgende Faktoren miteinander verglich:
- (88) die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt unmittelbar in Rechnung gestellt wurden, und zwar berichtigt auf die Stufe ab Werk, und
- (89) die entsprechenden gewogenen Durchschnittspreise je Warentyp der Einfuhren von Hands, die dem ersten unabhängigen Abnehmer auf dem Unionsmarkt in Rechnung gestellt wurden, auf der Grundlage des CIF-Preises (Kosten, Versicherung, Fracht) und mit angemessenen Berichtigungen zur Berücksichtigung von Zöllen und nach der Einfuhr angefallenen Kosten.

- (90) Der Preisvergleich wurde für jeden Warentyp getrennt für Geschäftsvorgänge auf derselben Handelsstufe nach gegebenenfalls erforderlichen Berichtigungen und unter Abzug von Rabatten und Preisnachlässen vorgenommen. Das Ergebnis des Vergleichs wurde ausgedrückt als Prozentsatz des von den Unionsherstellern in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum theoretisch erzielten Umsatzes. Es ergab sich eine gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne von 26,9 % durch die Einfuhren auf den Unionsmarkt.
- (91) Zudem stellte die Kommission fest, dass es zur Verhinderung von Preiserhöhungen kam. Wie aus Tabelle 7 ersichtlich ist, verkaufte der Wirtschaftszweig der Union im Jahr 2020 zu und im Untersuchungszeitraum unter Herstellkosten. In diesen Jahren fand eine starke Durchdringung mit gedumpten Einfuhren statt, und der Wirtschaftszweig der Union verlor Marktanteile. Somit verhinderten die niedrigen Preise gedumpfter Einfuhren, dass der Wirtschaftszweig der Union seine Verkaufspreise erhöhte, was zu Verlusten während des Untersuchungszeitraums führte.

4.4. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

4.4.1. Allgemeine Bemerkungen

- (92) Nach Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung umfasste die Prüfung der Auswirkungen der gedumpten Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union eine Bewertung aller Wirtschaftsindikatoren, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum relevant waren.
- (93) Wie in Erwägungsgrund 30 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (94) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die Kommission bewertete die makroökonomischen Indikatoren anhand der Daten in der Fragebogenantwort die makroökonomischen Indikatoren betreffend. Die Daten bezogen sich auf alle Unionshersteller. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Die Daten bezogen sich auf die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Beide Datensätze wurden als repräsentativ für die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union angesehen.
- (95) Die makroökonomischen Indikatoren sind: Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Wachstum, Beschäftigung, Produktivität, Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping.
- (96) Bei den mikroökonomischen Indikatoren handelt es sich um durchschnittliche Stückpreise, Stückkosten, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.

4.4.2. Makroökonomische Indikatoren

4.4.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

- (97) Die Gesamtproduktion der Union, die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 4

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Produktionsmenge (in Tsd. Stück)	59 182	57 097	44 718	48 752
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	96	76	82
Produktionskapazität (in Tsd. Stück)	62 614	62 475	61 619	61 294
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	100	98	98

Kapazitätsauslastung (in %)	95	91	73	80
Index (2018 = 100)	100	97	77	84

Quelle: EUWA und in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (98) Insgesamt ging die Produktionsmenge des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum um 18 % zurück. Zwischen 2018 und 2019 sank sie leicht, nämlich um 4 %. Während der COVID-19-Pandemie im Jahr 2020 nahm die Produktion um 12,3 Mio. Stück ab und stieg im Untersuchungszeitraum wieder um 4 Mio. Stück.
- (99) Während die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union um 2 % abnahm, folgte die Kapazitätsauslastung demselben negativen Trend wie die Produktion und sank um Bezugszeitraum um 15 %.

4.4.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 5

Verkaufsmenge und Marktanteil

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt (in Tsd. Stück)	57 501	55 502	43 110	45 391
Index (2018 = 100)	100	97	75	79
Marktanteil (in %)	73,8	75,2	72,4	70,6
Index (2018 = 100)	100	102	98	96

Quelle: EUWA und in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (101) Die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt ging im Bezugszeitraum um 21 % zurück. Sie stieg zwischen 2018 und 2019 um 3 % und nahm dann im Jahr 2020 um 12 Mio. Stück ab. Im Untersuchungszeitraum stiegen die Verkäufe wieder um 2,2 Mio. Stück an.
- (102) Der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union stieg zwischen 2018 und 2019 leicht an und ging 2020 und im Untersuchungszeitraum weiter zurück.

4.4.2.3. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 6

Beschäftigung und Produktivität

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Zahl der Beschäftigten	17 816	17 866	16 963	16 790
Index (2018 = 100)	100	100	95	94

Produktivität (Stück/ Beschäftigter)	3 322	3 196	2 636	2 904
Index (2018 = 100)	100	96	79	87

Quelle: EUWA und in die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (104) Während die Zahl der Beschäftigten im Untersuchungszeitraum um 6 % sank, nahm die Produktivität um 13 % ab. Der Rückgang der Produktivität ist hauptsächlich auf den Rückgang der Produktionsmenge im Bezugszeitraum zurückzuführen. Eine sinkende Produktivität weist auf erhöhte Arbeitskosten pro produziertem ARW hin.

4.4.2.4. Wachstum

- (105) Wie in den Abschnitten 4.4.2.1 bis 4.4.2.3 erläutert, sanken die Produktionsmenge und die Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum um 18 % bzw. 16 %, was zu höheren Fixkosten pro Stück und einer geringeren Produktivität führte. Die Gesamtkosten des Wirtschaftszweigs stiegen im Bezugszeitraum um 1,7 EUR/Stück (+ 3,4 %). Der durchschnittliche Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union sank jedoch um 3,3 EUR/Stück (- 6,1 %).
- (106) Darüber hinaus gingen die Verkaufsmengen auf dem Unionsmarkt zwischen 2018 und dem Untersuchungszeitraum um 21 % und der Marktanteil um 5 % zurück. Somit verschlechterte sich die finanzielle Leistungsfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union. Wie in Abschnitt 4.4.3.1 erläutert, war er mit höheren Herstellkosten konfrontiert, ohne jedoch seine Verkaufspreise entsprechend anpassen zu können.
- (107) Daher waren die Wachstumsaussichten des Wirtschaftszweigs der Union gefährdet.

4.4.2.5. Höhe der Dumpingspanne und Erholung von früherem Dumping

- (108) Alle Dumpingspannen lagen deutlich über der Geringfügigkeitsschwelle. Die Auswirkungen der Höhe der tatsächlichen Dumpingspannen auf den Wirtschaftszweig der Union waren angesichts der Menge und der Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land erheblich.
- (109) ARW unterliegen Antidumpingmaßnahmen gegen China, die 2010 verhängt wurden⁽¹⁹⁾. In der letzten Auslaufuntersuchung⁽²⁰⁾ kam die Kommission zu dem Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union nicht mehr bedeutend geschädigt wurde und sich somit von dem früheren Dumping erholt hatte. Dies wurde 2018 und 2019 bestätigt, als sich die finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union deutlich verbesserte, bevor die Einfuhren aus Marokko begannen und anschließend erheblich anstiegen.
- (110) Folglich bestätigte die Kommission, dass sich der Wirtschaftszweig der Union von dem früheren Dumping durch Einfuhren aus China erholt hat, bevor die gedumpten Einfuhren aus Marokko auf den Unionsmarkt gelangten.

4.4.3. Mikroökonomische Indikatoren

4.4.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

- (111) Die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Stück, die die Unionshersteller der Stichprobe unabhängigen Abnehmern in der Union in Rechnung stellten, entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

⁽¹⁹⁾ 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 (ABl. L 282 vom 28.10.2010, S. 1).

⁽²⁰⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/109, Erwägungsgrund 169.

Tabelle 7

Verkaufspreise in der Union

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Durchschnittlicher Verkaufspreis je Stück auf dem Unionsmarkt (in EUR/Stück)	53,9	52,3	49,3	50,6
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	97	92	94
Herstellkosten pro Stück (EUR/Stück)	49,9	48,2	49,3	51,6
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	97	99	104

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (112) Die durchschnittlichen Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union gingen im Bezugszeitraum um 6 % zurück, obwohl die durchschnittlichen Herstellkosten im Zeitraum zwischen 2018 und dem Untersuchungszeitraum um 4 % anstiegen. Der Wirtschaftszweig der Union war nicht in der Lage, die Verkaufspreise zu erhöhen, um die gestiegenen Herstellkosten zu decken.
- (113) Die vom Wirtschaftszweig der Union getätigten Verkäufe der gleichartigen Ware auf dem Unionsmarkt beruhten auf mehrjährigen Verträgen mit Abnehmern aus dem Bereich der Automobilherstellung, in denen die Mengen und Preise festgelegt wurden. Die Automobilhersteller organisieren im Wege von Ausschreibungen einen harten Wettbewerb zwischen den Lieferanten und wählen die beiden Lieferanten aus, die nach mehreren Wettbewerbsrunden die besten Bedingungen bieten, in denen sich die EU-Hersteller u. a. mit marokkanischen Herstellern, die niedrige Preise anbieten, abstimmen müssen. Infolgedessen konnte der Wirtschaftszweig der Union den Anstieg der Herstellkosten nicht weitergeben. Der Wirtschaftszweig der Union hat zwar während der Erfüllung des Jahresvertrags nur einen minimalen Spielraum, um die Verkaufspreise vor dem Hintergrund steigender Rohstoffpreise zu erhöhen, sollte aber grundsätzlich in der Lage sein, seine Verkaufspreise zu erhöhen, wenn er die Verträge für das folgende Jahr aushandelt. Aufgrund des Preisdrucks durch die Einfuhren gelang dies dem Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum jedoch nicht. Wie in Abschnitt 4.4.3.4 erläutert, führte dies zu einem Rückgang der Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union.

4.4.3.2. Arbeitskosten

- (114) Die durchschnittlichen Arbeitskosten der Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 8

Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	35 216	35 700	33 084	35 951
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	101	94	102

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (115) Die durchschnittlichen Arbeitskosten je Beschäftigten des Wirtschaftszweigs der Union nahmen im Bezugszeitraum leicht (um 2 %) zu, wobei 2019 ein geringer Anstieg und 2020 ein Rückgang um 6 % hauptsächlich wegen Produktionsstillständen aufgrund der COVID-19-Pandemie verzeichnet wurde.

4.4.3.3. Lagerbestände

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

Tabelle 9

Lagerbestände

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Schlussbestände (in Tsd. Stück)	556	439	492	776
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	79	88	140
Schlussbestände als Prozentsatz der Produktion (in %)	0,9	0,8	1,1	1,6
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	89	122	177

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

- (117) Die Lagerbestände stiegen im Bezugszeitraum um 40 %. Sie sanken im Jahr 2019 um 21 %, im Jahr 2020 um 12 % und erholten sich im Untersuchungszeitraum um + 57 %. Wie in Erwägungsgrund 113 dargelegt, sind im Wirtschaftszweig für ARW in der Union mehrjährige Rahmenverträge zwischen den Herstellern und Abnehmern üblich, in denen die Mengen und die Preise festgelegt werden. Diese Rahmenverträge werden im Wege von Bestellungen entsprechend dem Bedarf des Abnehmers umgesetzt. Demzufolge kann der Wirtschaftszweig der Union seine Produktion und seine Lagerbestände planen. Daher sind Lagerbestände kein wichtiger Indikator für die Bewertung der Leistung des Wirtschaftszweigs der Union.

4.4.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite (ROI) und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

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

Tabelle 10

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	7,5	8,2	0,4	- 1,6
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	109	5	- 21
Cashflow (in Tsd. EUR)	81 153	82 495	31 805	22 956
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	102	39	28
Investitionen (in Tsd. EUR)	37 788	30 757	19 848	21 845
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	81	53	58
Kapitalrendite	12,0	9,1	0,3	- 0,5
<i>Index (2018 = 100)</i>	100	76	3	- 4

Quelle: In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller.

- (119) 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.
- (120) Die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union stieg zwischen 2018 und 2019 von 7,5 % auf 8,2 %, ging dann aber von 2020 bis zum Untersuchungszeitraum, in dem Verluste gemeldet wurden, drastisch zurück (- 1,6 %). Der Wirtschaftszweig der Union war nicht in der Lage, die Verkaufspreise zu erhöhen, um die gestiegenen Herstellkosten zu decken, und machte daher Verluste.
- (121) Unter Nettocashflow ist die Fähigkeit der Unionshersteller zu verstehen, ihre Tätigkeiten selbst zu finanzieren. Im Bezugszeitraum war der Nettocashflow mit einem deutlichen Rückgang von rund 72 % rückläufig. Daher hatte der Wirtschaftszweig der Union Schwierigkeiten, seine Tätigkeiten selbst zu finanzieren, was ein weiterer Hinweis auf seine verschlechterte finanzielle Lage ist.
- (122) Die Kapitalrendite ist der Gewinn in Prozent des Nettobuchwerts der Investitionen. Sie folgte einem ähnlich negativen Trend wie die Rentabilität und der Nettocashflow. Die Kapitalrendite ging zwischen 2018 und dem Untersuchungszeitraum erheblich zurück und wurde im Untersuchungszeitraum negativ. Daher konnte der Wirtschaftszweig der Union nicht genügend Gewinne erwirtschaften, um seine Investitionen zu decken. Tatsächlich erhielt der Wirtschaftszweig der Union seine Investitionen im Bezugszeitraum aufrecht, hauptsächlich aufgrund der Notwendigkeit, rechtliche Anforderungen und die Marktanforderungen zu erfüllen, und er konnte aus diesen Investitionen keine Rendite erzielen. Die negative Entwicklung der Kapitalrendite im Bezugszeitraum deutet ferner darauf hin, dass sich die allgemeine finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union erheblich verschlechterte.
- (123) Die Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller wurden durch ihre verschlechterte finanzielle Lage beeinträchtigt. Der erhebliche Rückgang der Rentabilität und des Nettocashflows ließ die Liquiditätslage des Wirtschaftszweigs der Union und seine Fähigkeit, Kapital zur Finanzierung seiner betrieblichen Tätigkeit und der erforderlichen Investitionen zu beschaffen, als äußerst bedenklich erscheinen.

4.4.4. Schlussfolgerungen zur Schädigung

- (124) Die Wirtschaftsindikatoren haben sich im Bezugszeitraum sowohl auf Makro- als auch auf Mikroebene allgemein verschlechtert.
- (125) Zwar blieb die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Union stabil, doch ging die Kapazitätsauslastung zwischen 2018 und dem Untersuchungszeitraum um 16 % zurück, was zu höheren Fixkosten pro Tonne ARW führte. Die Verkaufsmengen und der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union folgten derselben Tendenz und gingen im Bezugszeitraum zurück.
- (126) Die finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union verschlechterte sich hauptsächlich aufgrund der gestiegenen Herstellkosten, die nicht durch einen entsprechenden Anstieg seiner Verkaufspreise gedeckt werden konnten.
- (127) Die durchschnittlichen Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union gingen im Bezugszeitraum um 6 % zurück, obwohl die durchschnittlichen Herstellkosten im selben Zeitraum um 9 % anstiegen. Der Preisdruck durch die gedumpte Einfuhren zu niedrigeren Preisen führte ab 2020 zu Verlusten, die während des Untersuchungszeitraums weiter zunahmten. Während die Nettoinvestitionen um 42 % zurückgingen, fiel die Kapitalrendite im Bezugszeitraum negativ aus. Auch die Entwicklung des Cashflows verlief negativ, was die Fähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union beeinträchtigte, seine Tätigkeiten selbst zu finanzieren. Die Zahl der Beschäftigten ging im selben Zeitraum um 6 %, die Produktivität jedoch sogar um 13 % zurück, was zu höheren Arbeitskosten je Stück ARW führte.
- (128) Wie oben dargelegt, haben sich Wirtschaftsindikatoren wie Rentabilität, Cashflow und Kapitalrendite im Bezugszeitraum erheblich verschlechtert. Dies hatte negative Auswirkungen auf die Fähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union, seine Tätigkeiten selbst zu finanzieren, notwendige Investitionen zu tätigen und Kapital zu beschaffen, wodurch sein Wachstum behindert und sogar sein wirtschaftliches Überleben bedroht wurde.
- (129) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erlitten hat

5. SCHADENSURSACHE

- (130) Im Einklang mit Artikel 3 Absatz 6 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob die gedumpte Einfuhren aus den betroffenen Ländern eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachten. Ferner prüfte die Kommission nach Artikel 3 Absatz 7 der Grundverordnung, ob andere bekannte Faktoren den Wirtschaftszweig der Union zur gleichen Zeit geschädigt haben könnten. Die Kommission stellte sicher, dass eine etwaige Schädigung durch andere Faktoren als die gedumpte Einfuhren aus dem betroffenen Land nicht den gedumpte Einfuhren zugerechnet wird. Dabei handelt es sich um folgende Faktoren: Einfuhren aus anderen Drittländern, die COVID-19-Pandemie, die Entwicklung der Herstellkosten, die Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union und die Auswirkungen mehrjähriger Verträge.

5.1. Auswirkungen der gedumpten Einfuhren

5.1.1. Menge und Marktanteil der gedumpten Einfuhren aus dem betroffenen Land

- (131) Die Kommission untersuchte gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Grundverordnung die Entwicklung des Volumens der Einfuhren aus dem betroffenen Land und ihre Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union.
- (132) Die Menge der Ausfuhren aus dem betroffenen Land stieg im Bezugszeitraum weiter, nämlich von 16 376 Stück im Jahr 2019 auf 1 Mio. Stück 2020 und 2,5 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum. Dieser erhebliche Anstieg setzte sich während der COVID-19-Pandemie sogar fort.
- (133) Der Marktanteil der Einfuhren aus Marokko ist von 0,0 % im Jahr 2018 auf 3,9 % im Untersuchungszeitraum gestiegen. Folglich kam es zu einem erheblichen Anstieg der gedumpten Einfuhren im Sinne des Artikels 3 Absatz 3 der Grundverordnung.

5.1.2. Preis der gedumpten Einfuhren aus dem betroffenen Land und Auswirkungen auf die Preise

- (134) Der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus Marokko stieg zwischen 2019 und dem Untersuchungszeitraum um 14 %. Dieser Anstieg ist jedoch möglicherweise nur teilweise auf den Anstieg des Aluminiumpreises an der LME im selben Zeitraum zurückzuführen. Aluminium ist der wichtigste Rohstoff für ARW. Wie in Erwägungsgrund 90 erläutert, unterboten die Einfuhren aus Marokko die Preise des Wirtschaftszweigs der Union um 8,0 %. In jedem Fall führten die erheblichen Einfuhrmengen zu niedrigen Preisen auch zu einem Rückgang der Preise des Wirtschaftszweigs der Union, da er, wie in Erwägungsgrund 113 erläutert, gezwungen war, um wettbewerbsfähig zu bleiben, seine Preise so weit zu senken, dass die Preise die Herstellkosten nicht mehr deckten.

5.1.3. Ursächlicher Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus Marokko und der bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union

- (135) Die gestiegenen Einfuhrmengen aus Marokko gemeinsam mit ihren niedrigen durchschnittlichen Verkaufspreisen wirkten sich negativ auf die finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union aus. Außerdem führte die Teilnahme der marokkanischen Hersteller an den Ausschreibungen der Automobilhersteller zu einem generellen Rückgang der Marktpreise. Der Wirtschaftszweig der Union war nicht in der Lage, seine Verkaufspreise zu erhöhen, um die steigenden Rohstoffkosten an die Abnehmer weiterzugeben, da er unlauterem Wettbewerb durch Einfuhren der betroffenen Ware ausgesetzt war. Die Strategie des Wirtschaftszweigs der Union bestand darin, die Produktionsmengen und Marktanteile aufrechtzuerhalten, um die Fixkosten zu decken, was zulasten seiner Rentabilität ging. Daher verhinderten die Einfuhren zu niedrigen Preisen aus Marokko Preiserhöhungen des Wirtschaftszweigs der Union in der ansonsten zu erwartenden Höhe im Sinne des Artikels 3 Absatz 3 der Grundverordnung.
- (136) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen stellte die Kommission vorläufig fest, dass die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union im Sinne des Artikels 3 Absatz 6 der Grundverordnung durch die gedumpte Einfuhren aus dem betroffenen Land verursacht wurde.

5.2. Auswirkungen anderer Faktoren

5.2.1. Einfuhren aus Drittländern

- (137) Die Menge der Einfuhren aus anderen Drittländern entwickelte sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 11

Einfuhren aus Drittländern

Land		2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Türkei	Menge (in Tsd. Stück)	7 983	7 632	7 010	8 364
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	96	88	105
	Marktanteil (in %)	10,3	10,3	11,8	13,0
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	101	115	126
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	53,6	51,9	49,7	51,1
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	97	93	95
China	Menge (in Tsd. Stück)	3 734	3 493	2 230	2 205
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	94	60	59
	Marktanteil (in %)	4,8	4,7	3,7	3,4
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	98	77	71
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	50,1	50,3	49,3	53,9
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	100	98	108
Thailand	Menge (in Tsd. Stück)	2 228	1 911	1 527	1 487
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	86	69	67
	Marktanteil (in %)	2,9	2,6	2,6	2,3
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	90	90	79
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	52,3	50,8	49,0	50,3
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	97	94	96
Südkorea	Menge (in Tsd. Stück)	1 813	1 577	1 460	1 065
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	87	81	59
	Marktanteil (in %)	2,3	2,1	2,5	1,7
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	91	109	74
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	52,2	52,9	50,9	53,5
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	101	97	102
Andere Drittländer	Menge (in Tsd. Stück)	4 612	3 663	3 151	3 279
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	79	68	71
	Marktanteil (in %)	5,9	5,0	5,3	5,1
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	85	90	86

	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	69,1	74,9	71,1	75,9
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	108	103	110
Drittländer insgesamt, außer Marokko	Menge (in Tsd. Stück)	20 372	18 278	15 380	16 402
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	90	75	81
	Marktanteil (in %)	26,2	24,8	25,8	25,5
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	95	98	97
	Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	56,2	56,1	54,1	56,5
	<i>Index (2018 = 100)</i>	100	100	96	101

Quelle: Eurostat-Datenbank Comext.

- (138) Auf die Einfuhren aus anderen Drittländern entfiel ein Marktanteil von 26,2 % im Jahr 2018 und von 25,5 % im Untersuchungszeitraum. Die Menge dieser Einfuhren nahm im Bezugszeitraum um 19 % ab, und ihr Marktanteil folgte mit einem Rückgang um 3 % teilweise demselben Trend. Ihr durchschnittlicher Einfuhrpreis stieg um 1 %, lag höher als der Durchschnittspreis des Wirtschaftszweigs der Union (+ 12 %) und erheblich höher als der Durchschnittspreis der Einfuhren aus dem betroffenen Land (+ 26 %). Das einzige Land, das seinen Marktanteil im Bezugszeitraum von 10,3 % auf 13,0 % erhöhte, war die Türkei. Allerdings waren die durchschnittlichen Preise der Türkei geringfügig höher als die des Wirtschaftszweigs der Union (+ 1,0 %) und erheblich höher als die Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land (+ 14 %).
- (139) Daher zog die Kommission vorläufig den Schluss, dass die Einfuhren aus anderen Drittländern nicht zur Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beitrugen.

5.2.2. Die COVID-19-Pandemie

- (140) Im Jahr 2020 ging die Produktion der Automobilindustrie aufgrund der COVID-19-Pandemie um rund 4,2 Mio. Fahrzeuge zurück, was sich direkt auf die vorgelagerten Lieferanten auswirkte. Entsprechend gingen die Verkäufe von ARW im Jahr 2020 gegenüber 2019 um 14 Mio. zurück. Der Produktionsrückgang war im zweiten Quartal 2020 besonders ausgeprägt, aber der Markt erholte sich in den folgenden Monaten wieder. Auf dem Markt wurden wieder 5 Mio. Räder mehr verkauft: Das bedeutet einen Anstieg von 60 Mio. im Jahr 2020 auf 65 Mio. im Untersuchungszeitraum. Der Verbrauch erreichte jedoch hauptsächlich aufgrund des Mangels an Halbleitern, die von Automobilherstellern verwendet werden, nicht das Niveau von 2019. Der Anstieg der Nachfrage im Untersuchungszeitraum kam allerdings nicht dem Wirtschaftszweig der Union zugute, sondern vor allem den marokkanischen Einfuhren (2,6 Mio. Einfuhren im Untersuchungszeitraum und 4 % des Marktanteils). Abgesehen davon, dass sich Einfuhren aus Marokko in Bezug auf die Verkaufsmengen durchsetzten, sorgten sie für einen Abwärtsdruck auf die Preise. Dies hinderte die Unionshersteller daran, den Kostenanstieg an ihre Abnehmer weiterzugeben, was zu einer deutlichen Umsatzreduktion und noch größeren Verlusten im Vergleich zu 2020 führte.
- (141) Was dies betrifft, hatte die COVID-19-Pandemie in der Tat negative Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Union, insbesondere im Jahr 2020, als Produktionsstätten des Wirtschaftszweigs der Union vorübergehend geschlossen werden mussten. Von der Erholung des Markts nach der COVID-19-Pandemie profitierte der Wirtschaftszweig der Union jedoch wegen der gestiegenen Einfuhren aus dem betroffenen Land zu gedumpten Preisen nicht.
- (142) Daher gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die COVID-19-Pandemie den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus dem betroffenen Land und der bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht abschwächte.

5.2.3. Ausführleistung des Wirtschaftszweigs der Union

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

Tabelle 12

Ausfuhrleistung der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

	2018	2019	2020	Untersuchungszeitraum
Ausfuhrmenge (in Tsd. Stück)	3 454	2 892	2 138	2 719
Index (2018 = 100)	100	84	62	79
Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	67,3	68,7	60,6	66,5
Index (2018 = 100)	100	102	90	99

Quelle: EUWA für Ausfuhrmengen und Durchschnittspreise aus überprüften Fragebogenantworten.

- (144) Auf Ausfuhrverkäufe an unabhängige Abnehmer entfielen 5,6 % der Gesamtproduktion des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum. Im Bezugszeitraum schwankten die Ausfuhrmengen — nach einem Rückgang um 38 % im Zeitraum von 2018 bis 2020 nahmen sie im Untersuchungszeitraum wieder zu. Insgesamt sanken die Ausfuhrverkäufe im Bezugszeitraum um 21 %. Der Ausfuhrpreis pro Stück war erheblich höher als die Unionspreise im gesamten Bezugszeitraum.
- (145) Im Untersuchungszeitraum setzte der Wirtschaftszweig der Union über 95 % seiner Produktion auf dem Unionsmarkt ab. Obwohl der Rückgang der Ausfuhrleistung zur Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beigetragen haben könnte, kam die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass diese Entwicklung angesichts des hohen Anteils der Verkäufe in der Union im Vergleich zu den Ausfuhrverkäufen nicht den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpte Einfuhren aus dem betroffenen Land und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union abschwächte.

5.2.4. Die Auswirkung von mehrjährigen Verträgen und die Entwicklung der Herstellkosten

- (146) Die vom Wirtschaftszweig der Union getätigten Verkäufe der gleichartigen Ware auf dem Unionsmarkt beruhten auf mehrjährigen Verträgen mit Abnehmern aus dem Bereich der Automobilherstellung, in denen die Preise für die Dauer der Produktion eines bestimmten Autotyps festgelegt wurden. Der Wirtschaftszweig der Union hat während der Erfüllung des Jahresvertrags einen minimalen Spielraum, um die Verkaufspreise vor dem Hintergrund steigender Rohstoffpreise zu erhöhen. Grundsätzlich sollte der Wirtschaftszweig der Union seine Verkaufspreise jedoch erhöhen können, wenn er die Verträge für das folgende Jahr aushandelt. Wie in Abschnitt 4.4.3.1 erläutert, stiegen die durchschnittlichen Herstellkosten des Wirtschaftszweigs der Union zwischen 2018 und dem Untersuchungszeitraum zwar um 9 %, der durchschnittliche Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt blieb jedoch stabil.
- (147) Wie Tabelle 7 zu entnehmen ist, hatte der Wirtschaftszweig der Union trotz der Jahresverträge keine Schwierigkeiten, zu Preisen zu verkaufen, die seine Herstellkosten in den Jahren 2018 und 2019 deckten, als es keine Einfuhren aus Marokko gab. Als die Einfuhren im Jahr 2020 begannen und im Untersuchungszeitraum aufgrund des von ihnen ausgeübten Preisdrucks erheblich stiegen, war der Wirtschaftszweig der Union jedoch nicht mehr in der Lage, seine Verkaufspreise in den letzten Jahresverträgen ausreichend anzupassen, um die steigenden Herstellkosten zu decken. Infolgedessen erzielte der Wirtschaftszweig der Union im Jahr 2020 nur sehr geringe Gewinne und verzeichnete im Untersuchungszeitraum Verluste.
- (148) Daher hatte es nicht den Anschein, dass die durch die Jahresverträge bedingte zeitliche Verzögerung zwischen dem Anstieg der Rohstoffkosten und dem Anstieg der Verkaufspreise den Wirtschaftszweig der Union daran hinderte, seine Verkaufspreise im Bezugszeitraum an die steigenden Herstellkosten anzupassen. Dementsprechend gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die Festsetzung der Verkaufspreise in Jahresverträgen den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpte Einfuhren und der festgestellten Schädigung nicht abgeschwächt hat.

5.2.5. Verbrauch

- (149) Verwendern zufolge hatte der Einbruch des Unionsmarkts für ARW die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursacht.

- (150) Wie in Erwägungsgrund 139 dargelegt, ging der Unionsverbrauch im Bezugszeitraum um 13 Mio. Stück zurück, was einem Rückgang um 17 % entspricht. Die Zahlen der Unionsverkäufe spiegelten die Entwicklung des Unionsverbrauchs wider. Als jedoch der Verbrauch im Untersuchungszeitraum wieder anstieg und gegenüber 2020 um 8 % zunahm, konnte der Wirtschaftszweig der Union davon wegen der Einfuhren aus Marokko nicht profitieren. Der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union sank nämlich um 2,9 Prozentpunkte, von 71,7 % im Jahr 2020 auf 68,8 % im Untersuchungszeitraum, während der Marktanteil der Einfuhren aus Marokko von 1,7 % im Jahr 2020 auf 3,9 % im Untersuchungszeitraum, d. h. um 129 % stieg. Somit lag die Ursache für die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union eher in der Verhinderung einer Preiserhöhung aufgrund der niedrigpreisigen gedumpten Einfuhren als im mengenmäßigen Rückgang aufgrund des rückläufigen Verbrauchs.
- (151) Daher kam die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass der Rückgang der Marktnachfrage um 17 % nicht als Schadensursache angesehen werden kann, die den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der festgestellten Schädigung abschwächt.

5.3. Schlussfolgerung zur Schadensursache

- (152) Die Verschlechterung der finanziellen Lage des Wirtschaftszweigs der Union fiel zeitlich mit dem mengenmäßigen Anstieg der Einfuhren von ARW aus dem betroffenen Land zusammen, die zu gedumpten Preisen getätigt wurden.
- (153) Die Auswirkungen aller bekannten Faktoren, die Einfluss auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union haben, wurden von der Kommission von den schädigenden Auswirkungen der gedumpten Einfuhren unterschieden und abgegrenzt. Die Auswirkungen der Einfuhren aus anderen Drittländern, der COVID-19-Pandemie und des Nachfragerückgangs, der Entwicklung der Herstellkosten, der Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union und der mehrjährigen Verträge wurden berücksichtigt.
- (154) Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass die gedumpten Einfuhren aus dem betroffenen Land eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachten und dass die anderen Faktoren, ob getrennt oder gemeinsam betrachtet, den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der bedeutenden Schädigung nicht abzuschwächen vermochten.

6. HÖHE DER MAßNAHMEN

- (155) Zur Festsetzung der Höhe der Maßnahmen prüfte die Kommission, ob ein Zoll, der niedriger ist als die Dumpingspanne, ausreichend wäre, um die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpten Einfuhren zu beseitigen.

6.1. Schadensspanne

- (156) Die Schädigung würde beseitigt, wenn der Wirtschaftszweig der Union durch Verkauf zu einem Zielpreis im Sinne des Artikels 7 Absätze 2c und 2d der Grundverordnung eine Zielgewinnspanne erzielen könnte.
- (157) Gemäß Artikel 7 Absatz 2c der Grundverordnung berücksichtigte die Kommission bei der Ermittlung der Zielgewinnspanne folgende Faktoren: die Höhe der Rentabilität vor dem Anstieg der Einfuhren aus dem betroffenen Land, die Höhe der zur Deckung sämtlicher Kosten und Investitionen sowie sämtlicher Ausgaben in Verbindung mit Forschung und Entwicklung (FuE) und Innovation erforderlichen Rentabilität sowie das unter normalen Wettbewerbsbedingungen zu erwartende Rentabilitätsniveau. Diese Gewinnspanne sollte nicht niedriger als 6 % sein.
- (158) In einem ersten Schritt legte die Kommission einen Grundgewinn fest, mit dem sämtliche Kosten unter normalen Wettbewerbsbedingungen gedeckt werden. Dafür zog die Kommission die Gewinne heran, die von den Unionsherstellern in der Stichprobe erzielt wurden, bevor die unlauteren Einfuhren aus Marokko zunahmen und den Wirtschaftszweig der Union zu schädigen begannen. Diese Gewinnspanne wurde auf 7,9 % festgesetzt, was dem durchschnittlichen Gewinn entspricht, den der Wirtschaftszweig der Union in den Jahren 2018 und 2019 erzielte.
- (159) Der Wirtschaftszweig der Union legte Beweise dafür vor, dass sein Investitions-, Forschungs- und Entwicklungs- sowie Innovationsniveau im Bezugszeitraum unter normalen Wettbewerbsbedingungen höher gewesen wäre. Tatsächlich wurde festgestellt, dass die Vorbringen des Wirtschaftszweigs der Union gerechtfertigt waren. Um dies in der Zielgewinnspanne zu berücksichtigen, berechnete die Kommission die Differenz zwischen den Investitions-, Forschungs- und Entwicklungs- sowie Innovationskosten (im Folgenden „IRI-Kosten“) unter normalen Wettbewerbsbedingungen, wie sie vom Wirtschaftszweig der Union bereitgestellt und von der Kommission anhand der tatsächlichen IRI-Kosten im Bezugszeitraum überprüft wurden. Diese Differenz, ausgedrückt als Prozentsatz des Umsatzes, betrug 0,4 %.

- (160) Dieser Prozentsatz von 0,4 % wurde zu dem unter Erwägungsgrund 158 genannten Grundgewinn von 7,9 % hinzugerechnet, was zu einer Zielgewinnspanne von 8,3 % führte.
- (161) Gemäß Artikel 7 Absatz 2d der Grundverordnung prüfte die Kommission als letzten Schritt die künftigen Kosten aus multilateralen Umweltübereinkünften und den dazugehörigen Protokollen, deren Vertragspartei die Union ist, und den in Anhang Ia der Grundverordnung aufgeführten Übereinkommen der IAO, die dem Wirtschaftszweig der Union während der Anwendung der Maßnahme gemäß Artikel 11 Absatz 2 entstehen werden. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise ermittelte die Kommission zusätzliche Kosten in Höhe von 0,5 EUR/Stück. Diese zusätzlichen Kosten wurden zu dem im vorstehenden Erwägungsgrund genannten nicht schädigenden Preis hinzugerechnet.
- (162) Auf dieser Grundlage berechnete die Kommission einen gewogenen durchschnittlichen nicht schädigenden Preis von 55,9 EUR/Stück für die gleichartige Ware des Wirtschaftszweigs der Union, indem sie die vorgenannte angestrebte Gewinnspanne auf die Herstellkosten der Unionshersteller der Stichprobe im Untersuchungszeitraum anwandte und dann die Berichtigungen nach Artikel 7 Absatz 2d für jeden Warentyp hinzufügte.
- (163) Danach ermittelte die Kommission die Höhe der Schadensspanne anhand eines Vergleichs des gewogenen durchschnittlichen Einfuhrpreises der in die Stichprobe einbezogenen, mitarbeitenden ausführenden Hersteller in Marokko, wie er bei den Preisunterbietungsberechnungen ermittelt wurde, mit dem gewogenen durchschnittlichen nicht schädigenden Preis der gleichartigen Ware, die von den Unionsherstellern in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum auf dem Unionsmarkt verkauft wurde. Die sich aus diesem Vergleich ergebende Differenz wurde als Prozentsatz des gewogenen durchschnittlichen CIF-Einfuhrwerts ausgedrückt.
- (164) Die Schadensbeseitigungsschwelle für „alle übrigen Unternehmen“ wird genauso festgelegt wie die Dumpingspanne für diese Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 73).

Land	Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Schadensspanne (in %)
Marokko	Hands	8,0	44,0
	Alle übrigen Unternehmen	16,5	51,6

7. INTERESSE DER UNION

7.1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (165) Die Antidumpingmaßnahmen werden für die Unionshersteller positive Auswirkungen haben, da sie den Wirtschaftszweig der Union in die Lage versetzen werden, seine Verkaufspreise anzupassen, um die gestiegenen Herstellkosten zu decken. Daher würde der Wirtschaftszweig der Union zu einer tragfähigen Situation zurückkehren, die es ihm ermöglichen würde, künftige Investitionen zu tätigen, insbesondere um ökologische und soziale Anforderungen zu erfüllen.
- (166) Ohne Maßnahmen wird die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union fortbestehen, und seine finanzielle Lage, insbesondere in Bezug auf Rentabilität, Kapitalrendite und Cashflow, dürfte sich weiter verschlechtern, insbesondere in Anbetracht des Anstiegs der gedumpte Einfuhren aus dem betroffenen Land, der sich nach dem Untersuchungszeitraum fortsetzte, wodurch seine Lebensfähigkeit gefährdet sein dürfte.

7.2. Interesse der unabhängigen Einführer und der Verwender

- (167) Bei der Einleitung der Untersuchung wurden die Einführer kontaktiert. Allerdings arbeitete keiner an der Untersuchung mit.
- (168) Was die Verwender betrifft, so arbeiteten zwei Automobilhersteller und ihr Verband — der Verband der Europäischen Automobilhersteller (ACEA) — mit.

- (169) Die Automobilhersteller sind die Abnehmer des Wirtschaftszweigs der Union für ARW. Sie beziehen bereits rund 70 % ihres Bedarfs an ARW vom Wirtschaftszweig der Union. Einfuhren aus dem betroffenen Land machten im Untersuchungszeitraum einen Marktanteil von 3,9 % auf dem Unionsmarkt aus, und Einfuhren aus anderen Drittländern hatten einen Marktanteil von 25,5 % mit einem höheren Preisniveau als der Wirtschaftszweig der Union. Dementsprechend haben die Automobilhersteller neben dem Wirtschaftszweig der Union und Marokko auch andere Bezugsquellen. Dies wurde auch durch die Tatsache bestätigt, dass die Käufe von ARW aus Marokko rund 30 % der gesamten ARW-Käufe der beiden Verwender im Untersuchungszeitraum ausmachten. Auf der Grundlage der Daten der beiden Verwender, die den Fragebogen beantworteten, entfielen auf ARW rund 0,5 % ihrer Herstellkosten. Daher kam die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass die Auswirkungen der Maßnahmen auf ARW für die Automobilhersteller begrenzt sind.
- (170) ACEA brachte vor, dass die Einfuhren aus Marokko dem strategischen Bedarf der Automobilhersteller in der Union entsprochen hätten, den die ARW-Hersteller in der Union nicht erfüllen könnten, da diese sich bewusst dafür entschieden hätten, ihre Produktionskapazitäten nicht zu erhöhen. Daher haben die Automobilhersteller keine andere Wahl, als ihre Zulieferung zu diversifizieren und sich auch auf verschiedene Einfuhrquellen zu stützen.
- (171) Wie in Erwägungsgrund 40 dargelegt, ist der Wirtschaftszweig der Union für ARW ein Lieferant der Automobilhersteller, und seine Tätigkeit hängt von den Ausschreibungen dieser großen Unternehmen ab. Die Benennung der ARW-Lieferanten und damit die tatsächlichen Lieferungen von Rädern erfolgen Jahre vor der Automobilproduktion, was der ARW-Industrie Zeit zur Anpassung ihrer industriellen Produktion geben dürfte. Falls erforderlich, könnte der Wirtschaftszweig der Union für ARW seine Kapazität relativ kurzfristig erhöhen, da die geforderte Investition nicht die Schmelzöfen oder Lackieranlagen betrifft, sondern leicht zu installierende Gießanlagen. Wenn die ARW-Hersteller in der Union nicht in zusätzliche Produktionskapazitäten investierten, war dies eher auf einen Mangel an künftigen Aufträgen seitens der Automobilhersteller zurückzuführen. Daher bestand für den Wirtschaftszweig der Union kein ausreichender Anreiz, in zusätzliche Kapazitäten zu investieren, da keine erhöhte Nachfrage nach seiner Produktion absehbar war. Darüber hinaus belief sich der Unionsverbrauch im Untersuchungszeitraum auf 64,31 Mio. Die Gesamtkapazität des Wirtschaftszweigs der Union betrug 61,29 Mio. Stück, während sich die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum auf 48,75 Mio. Stück und die Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union auf 2,71 Mio. Stück beliefen. Der Wirtschaftszweig der Union verfügte also über eine ausreichende Produktionskapazität, um die gesamte Nachfrage in der Union nach ARW abzudecken. Dieser Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (172) ACEA brachte vor, dass der Wirtschaftszweig der Union für ARW die von den Automobilherstellern festgelegten Anforderungen an Kapazitätsreserven nicht erfülle (der Wirtschaftszweig der Union habe eine hohe Kapazitätsauslastung von über 95 % angegeben) und die Automobilhersteller zwingen, ihre Bezugsquellen zu diversifizieren, insbesondere aus Marokko.
- (173) Die Kommission stellte fest, dass keine Beweise dafür vorgelegt wurden, dass der Wirtschaftszweig der Union für ARW aufgrund eines Problems im Zusammenhang mit seiner Produktionskapazität Ausschreibungen verloren hat oder dass der Wirtschaftszweig der Union für ARW nach kommerziellen Bestellungen der Automobilhersteller nicht lieferte. Darüber hinaus betrug die für den Untersuchungszeitraum ermittelte Kapazitätsauslastung 80 %. Dem Vorbringen wurde daher nicht gefolgt.
- (174) ACEA brachte vor, dass die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie die Lieferketten unterbrochen hätten und die Automobilhersteller mit einem Gesamtverlust von 4,2 Mio. Fahrzeugen, was 22,9 % der Unionsproduktion im Jahr 2019 entspreche, besonders stark von der COVID-19-Pandemie betroffen gewesen seien. Die Rentabilität der Automobilhersteller wurde beeinträchtigt. Dies habe sich in ähnlicher Weise auf die Automobilzulieferer ausgewirkt.
- (175) Die Kommission stellte fest, dass die meisten Automobilhersteller Gewinne für das Geschäftsjahr 2021 meldeten, die den üblichen Prozentsatz der Vorjahre überstiegen ⁽²¹⁾.
- (176) Es liegen keine sonstigen Informationen vor, aus denen hervorgeht, dass Maßnahmen nennenswerte negative Auswirkungen auf die Verwender hätten, die die positiven Effekte der Maßnahmen auf den Wirtschaftszweig der Union überwiegen würden.

⁽²¹⁾ Aktenvermerk zu Geschäftsberichten für das Jahr 2021, die einige Automobilhersteller veröffentlichten.

7.3. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (177) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass in diesem Stadium der Untersuchung keine zwingenden Gründe für die Annahme bestehen, dass die Einführung von Maßnahmen gegenüber den Einfuhren von ARW mit Ursprung in Marokko dem Unionsinteresse zuwiderlaufen würde.

8. VORLÄUFIGE ANTIDUMPINGMAßNAHMEN

- (178) Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Kommission zu Dumping, Schädigung, Schadensursache, Höhe der Maßnahmen und Unionsinteresse sollten vorläufige Maßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpte Einfuhren zu verhindern.
- (179) Auf dieser Grundlage sollten die folgenden vorläufigen Antidumpingzölle, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, eingeführt werden:

Land	Unternehmen	Vorläufiger Antidumpingzoll
Marokko	HANDS 8 S.A.	8,0 %
	Alle übrigen Unternehmen	16,5 %

- (180) Der in dieser Verordnung aufgeführte unternehmensspezifische Antidumpingzollsatz wurde anhand der Feststellungen dieser Untersuchung festgesetzt. Mithin spiegelt er die Lage des betreffenden Unternehmens während dieser Untersuchung wider. Dieser Zollsatz gilt ausschließlich für die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in dem betroffenen Land, die von der namentlich genannten juristischen Person hergestellt wurden. Einfuhren der betroffenen Ware, die von anderen, im verfügbaren Teil dieser Verordnung nicht ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle gelten.
- (181) Damit die ordnungsgemäße Einziehung der Antidumpingzölle gewährleistet ist, sollte der Antidumpingzoll für „alle übrigen Unternehmen“ nicht nur für die an dieser Untersuchung nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller gelten, sondern auch für die Hersteller, die im Untersuchungszeitraum keine Ausfuhren in die Union getätigt haben.
- (182) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle erforderlich. Die Unternehmen, für die ein unternehmensspezifischer Antidumpingzoll gilt, müssen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorlegen. Die Rechnung muss den in Artikel 1 Absatz 3 dieser Verordnung dargelegten Anforderungen entsprechen. Auf Einfuhren, für die keine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, sollte der für „alle übrigen Unternehmen“ geltende Antidumpingzoll erhoben werden.
- (183) Auch wenn die Vorlage dieser Rechnung erforderlich ist, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die unternehmensspezifischen Antidumpingzölle auf die Einfuhren anwenden können, stellt diese Rechnung nicht das einzige von den Zollbehörden zu berücksichtigende Element dar. So müssen die Zollbehörden der Mitgliedstaaten — auch wenn ihnen eine Rechnung vorgelegt wird, die alle in Artikel 1 Absatz 3 dieser Verordnung dargelegten Anforderungen erfüllt — ihre üblichen Prüfungen durchführen und können, wie in allen anderen Fällen, zusätzliche Dokumente (Versandpapiere usw.) verlangen, um die Richtigkeit der Angaben in der Erklärung zu überprüfen und sicherzustellen, dass die anschließende Anwendung des niedrigeren Zollsatzes unter Einhaltung der Zollvorschriften gerechtfertigt ist.
- (184) Sollten sich die Ausfuhren eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Zollsätze gelangen, nach der Einführung der betreffenden Maßnahmen beträchtlich erhöhen, so könnte allein schon der mengenmäßige Anstieg als Veränderung des Handelsgefüges aufgrund der Einführung von Maßnahmen im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter diesen Umständen kann, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden. Im Rahmen dieser Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, den/die individuellen Zollsatz/Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.

- (185) Statistiken zu Kraftfahrzeugrädern aus Aluminium werden häufig in Stückzahlen ausgedrückt. In der Kombinierten Nomenklatur in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates ⁽²²⁾ über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif ist jedoch keine solche zusätzliche Einheit für Kraftfahrzeugräder aus Aluminium vorgesehen. Es muss daher dafür gesorgt werden, dass bei Einfuhren der betroffenen Ware nicht nur das Gewicht in Kilogramm oder Tonnen in der Anmeldung zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr angegeben wird, sondern auch die Stückzahl.

9. ZOLLAMTLICHE ERFASSUNG

- (186) Wie in Erwägungsgrund 3 erwähnt, veranlasste die Kommission die zollamtliche Erfassung der betroffenen Ware. Die zollamtliche Erfassung erfolgte im Hinblick auf eine etwaige rückwirkende Erhebung von Zöllen nach Artikel 10 Absatz 4 der Grundverordnung.
- (187) Angesichts der im vorläufigen Stadium getroffenen Feststellungen sollte die zollamtliche Erfassung der Einfuhren eingestellt werden.
- (188) In diesem Stadium des Verfahrens wurde keine Entscheidung über eine mögliche rückwirkende Anwendung von Antidumpingmaßnahmen getroffen.

10. INFORMATIONEN IM VORLÄUFIGEN STADIUM

- (189) Im Einklang mit Artikel 19a der Grundverordnung unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien über die geplante Einführung der vorläufigen Zölle. Diese Auskünfte wurden auch über die Website der GD Handel der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Den interessierten Parteien wurden drei Arbeitstage dafür eingeräumt, zur Richtigkeit der Berechnungen, über die sie unterrichtet worden waren, Stellung zu nehmen. Bei der Kommission ging keine Stellungnahme von Beteiligten ein. Stellungnahmen nach der Vorunterrichtung bezüglich anderer Aspekte der Untersuchung, die sich nicht auf die Richtigkeit der Berechnungen beziehen, werden im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung berücksichtigt werden.

11. SCHLUSSBESTIMMUNG

- (190) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Verwaltung fordert die Kommission die interessierten Parteien auf, innerhalb einer vorgegebenen Frist schriftlich Stellung zu nehmen und/oder eine Anhörung vor der Kommission zu beantragen. Interessierte Parteien können auch eine Anhörung bei der Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren beantragen.
- (191) Die Feststellungen zur Einführung vorläufiger Zölle sind vorläufiger Natur und können im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Es wird ein vorläufiger Antidumpingzoll eingeführt auf Einfuhren von Kraftfahrzeugrädern aus Aluminium der KN-Positionen 8701 bis 8705, auch mit Zubehör, auch mit Reifen, mit Ursprung in Marokko, die derzeit unter den KN-Codes ex 8708 70 10 und ex 8708 70 50 (TARIC-Codes: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 und 8708 70 50 50) eingereiht werden.

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

Land	Unternehmen	Vorläufiger Antidumpingzoll	TARIC-Zusatzcode
Marokko	HANDS 8 S.A.	8,0 %	C873
	Alle übrigen Unternehmen	16,5 %	C999

⁽²²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1).

- (3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze für das in Absatz 2 genannte Unternehmen setzt voraus, dass den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorgelegt wird; diese muss eine Erklärung enthalten, die von einer dafür zuständigen, mit Name und Funktion ausgewiesenen Person des rechnungsstellenden Unternehmens datiert und unterzeichnet wurde und deren Wortlaut wie folgt lautet: „Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung aufgeführten und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] [betroffene Ware] von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in Marokko hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.“ Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für alle übrigen Unternehmen geltende Zollsatz Anwendung.
- (4) Die Überführung der in Absatz 1 genannten Ware in den zollrechtlich freien Verkehr in der Union ist von der Leistung einer Sicherheit in Höhe des vorläufigen Zolls abhängig.
- (5) Bei Vorlage einer Anmeldung zur Überführung der in Absatz 1 genannten Ware in den zollrechtlich freien Verkehr ist im entsprechenden Feld der Anmeldung die Stückzahl der eingeführten Waren unbeschadet der in der Kombinierten Nomenklatur festgelegten zusätzlichen Einheit einzutragen.
- (6) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollbestimmungen Anwendung.

Artikel 2

- (1) Stellungnahmen interessierter Parteien zu dieser Verordnung sind innerhalb von 15 Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung schriftlich an die Kommission zu übermitteln.
- (2) Anhörungen bei der Kommission sind von interessierten Parteien innerhalb von 5 Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu beantragen.
- (3) Anhörungen bei der Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren sind von interessierten Parteien innerhalb von 5 Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu beantragen. Anträge, die nach Ablauf dieser Frist eingereicht werden, werden von der Anhörungsbeauftragten geprüft; sie kann entscheiden, diese Anträge anzunehmen, falls dies angemessen ist.

Artikel 3

- (1) Die Zollbehörden werden angewiesen, die zollamtliche Erfassung der Einfuhren nach Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2022/934 einzustellen.
- (2) Angaben über Waren, die innerhalb von 90 Tagen vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung in den zollrechtlich freien Verkehr der EU übergeführt wurden, werden bis zum Inkrafttreten etwaiger endgültiger Maßnahmen oder bis zur Einstellung dieses Verfahrens aufbewahrt.

Artikel 4

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

Artikel 1 gilt für die Dauer von sechs Monaten.

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

Brüssel, den 14. Juli 2022

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN