

VERORDNUNG (EU) Nr. 404/2010 DER KOMMISSION**vom 10. Mai 2010****zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter Fahrzeugräder aus Aluminium mit Ursprung in der Volksrepublik China**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates vom 30. November 2009 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern ⁽¹⁾ („Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 7,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

A. VERFAHREN**1. Einleitung**

- (1) Am 13. August 2009 veröffentlichte die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* die Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens ⁽²⁾ betreffend die Einfuhren bestimmter Fahrzeugräder aus Aluminium („Aluräder“) mit Ursprung in der Volksrepublik China („VR China“ oder „betroffenes Land“) in die Gemeinschaft („Einleitungsbekanntmachung“).
- (2) Das Verfahren wurde aufgrund eines Antrags eingeleitet, der am 30. Juni 2009 vom Verband europäischer Hersteller von Fahrzeugrädern EUWA („Antragsteller“) im Namen von Herstellern gestellt wurde, auf die ein größerer Teil, in diesem Fall mehr als 50%, der gesamten Unionsproduktion bestimmter Aluräder entfällt. Der Antrag enthielt Beweise für das Vorliegen von Dumping bei der genannten Ware und für eine dadurch verursachte bedeutende Schädigung; diese Beweise wurden als ausreichend für die Einleitung eines Verfahrens angesehen.

2. Von dem Verfahren betroffene Parteien

- (3) Die Kommission unterrichtete den Antragsteller, die im Antrag genannten Unionshersteller, andere bekannte Hersteller in der Union, ausführende Hersteller in der VR China, Einführer, Händler, Verwender, Zulieferer und bekanntermaßen betroffene Verbände sowie die Vertreter der VR China offiziell über die Einleitung des Verfahrens. Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, innerhalb der in der Einleitungsbekanntmachung gesetzten Frist ihren Standpunkt schriftlich darzulegen und eine Anhörung zu beantragen.
- (4) Alle interessierten Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten und nachwiesen, dass besondere Gründe für ihre Anhörung sprachen, wurden gehört.
- (5) Angesichts der Vielzahl der ausführenden Hersteller in der VR China, der Einführer und Unionshersteller wurde in der Einleitungsbekanntmachung auf die Möglichkeit eines Stichprobenverfahrens nach Artikel 17 der Grundverordnung für die Untersuchung von Dumping und

Schädigung hingewiesen. Um herauszufinden, ob ein Stichprobenverfahren erforderlich ist, und dann eine Stichprobe bilden zu können, forderte die Kommission alle ausführenden Hersteller, Einführer und Unionshersteller auf, sich zu melden und die in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Angaben vorzulegen.

- (6) Insgesamt meldeten sich 36 Unternehmen oder Gruppen verbundener Unternehmen („Unternehmensgruppen“) aus der VR China und legten die angeforderten Informationen fristgerecht vor. Diese 36 Unternehmen oder Unternehmensgruppen stellten die betroffene Ware im Untersuchungszeitraum her und/oder führten sie in die Union aus; außerdem äußerten sie den Wunsch, in die Stichprobe aufgenommen zu werden. Sie wurden als mitarbeitende Unternehmen angesehen und für die Stichprobe in Betracht gezogen. Die Mitarbeit seitens der VR China lag bei über 90 %, ausgedrückt als prozentualer Anteil der Ausfuhren der mitarbeitenden chinesischen Unternehmen in die EU an den chinesischen Gesamtausfuhren in die EU.
- (7) Im Anschluss an die Anhörung der betroffenen Parteien nach Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung bildete die Kommission im Einklang mit Artikel 17 der Grundverordnung ein Stichprobe; dabei stützte sie sich auf die größte repräsentative Ausfuhrmenge, die in der zur Verfügung stehenden Zeit angemessen untersucht werden kann, und berücksichtigte gleichzeitig die geografische Verteilung der mitarbeitenden Unternehmen(sgruppen). Die Stichprobe umfasste vier Unternehmen(sgruppen), auf die 47 % der Ausfuhren der 36 mitarbeitenden Unternehmen(sgruppen) in die EU und 43 % aller Ausfuhren der VR China in die EU entfielen. Die Behörden der VR China und die chinesische Handelskammer gaben zwar ihre Zustimmung zu der von der Kommission gebildeten Stichprobe, ersuchten aber um die Einbeziehung von mindestens zwei weiteren Unternehmen(sgruppen). Da die ursprünglich gebildete Stichprobe jedoch bereits 20 Unternehmen umfasste, die 4 Unternehmensgruppen zuzurechnen waren, sah die Kommission von der Einbeziehung weiterer Unternehmen(sgruppen) ab, weil die Untersuchungen sonst nicht innerhalb der gesetzlichen Fristen hätte abgeschlossen werden können.
- (8) Fünf ausführende Hersteller in der VR China, die nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, beantragten eine unternehmensspezifische Untersuchung und übermittelten die nach Artikel 9 Absatz 6 und Artikel 17 Absatz 3 der Grundverordnung erforderlichen Informationen fristgerecht. Da die Stichprobe bereits 4 Unternehmensgruppen mit vielen beteiligten Unternehmen umfasste, schloss die Kommission im Einklang mit Artikel 17 Absatz 3 der Grundverordnung, dass den ausführenden Herstellern in der VR China, die nicht der Stichprobe angehörten, keine individuelle Behandlung zugestanden werden konnte, weil dies eine zu große Belastung darstellen und den fristgerechten Abschluss der Untersuchung verhindern würde.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 51.

⁽²⁾ ABl. C 190 vom 13.8.2009, S. 22.

- (9) Damit die ausführenden Hersteller in der VR China, sofern sie es wünschten, eine Marktwirtschaftsbehandlung („MWB“) oder eine individuelle Behandlung („IB“) beantragen konnten (Artikel 17 Absatz 3), sandte die Kommission den darum ersuchenden ausführenden Herstellern in der VR China sowie den chinesischen Behörden entsprechende Antragsformulare zu.
- (10) Die Einleitungsbekanntmachung wurde an rund 40 Unionshersteller von Alurädern versandt. Darauf erhielt die Kommission 17 Antworten. 5 Unternehmensgruppen wurden in die Stichprobe aufgenommen, da sie als repräsentativ erachtet wurden, und zwar im Hinblick auf die Gesamtproduktion der EU gemessen an der Verkaufsmenge und der Fertigung in der EU (über 75 %), ihre geografische Verteilung und die Art ihrer Tätigkeit, d. h. Erstausrüster (Original Equipment Manufacturer, „OEM“) oder sogenannte Aftermarkt-Anbieter, (Einzelheiten siehe Randnummern (19) ff.). Obwohl die EU-Hersteller der Stichprobe überwiegend das OEM-Marktsegment bedienten, betätigten sich 2 der betreffenden Hersteller auch auf dem Aftermarkt („AM“). Auch Unternehmen, die nicht am Antrag beteiligt waren, waren in der Stichprobe vertreten.
- (11) Im Laufe der Untersuchung brachten die Parteien weitere Argumente zu den angeblichen Unterschieden zwischen OEM-Segment und dem AM-Segment vor. Um zweckdienliche Informationen zu gewinnen, wurde beschlossen, zusätzlich einen (großen) Hersteller in die Stichprobe einzubeziehen, der sich im AM-Segment betätigt.
- (12) Einige Antragsteller ersuchten um Geheimhaltung ihrer Namen aus Furcht vor etwaigen Sanktionen seitens ihrer Kunden und Wettbewerber. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass tatsächlich ein beträchtliches Risiko für Vergeltungsmaßnahmen bestand, und akzeptierte folglich die Geheimhaltung der Namen. Nach der Einleitung der Untersuchung erklärten sich alle mitarbeitende Unternehmen damit einverstanden, dass sie in ihrer Eigenschaft als mitarbeitenden Unternehmen genannt werden, nicht jedoch in ihrer Eigenschaft als Antragsteller.
- (13) Die Einleitungsbekanntmachung wurde an rund 80 Einführer und Einführer/Verwender von Alurädern versandt. Es antworteten 40 Unternehmen, auf die rund ein Drittel der Gesamteinfuhren aus China entfällt. 12 Antworten stammten von Einführern, die übrigen von einführenden Verwendern. 7 Unternehmen wurden in die Stichprobe aufgenommen (5 Einführer und 2 einführende Verwender).
- (14) Die Kommission versandte Fragebogen an die 6 Unionshersteller der Stichprobe, an die ausführenden Hersteller der für die VR China gebildeten Stichprobe, an die chinesischen ausführenden Hersteller, die IB beantragten, sowie an die 7 Einführer in der Stichprobe. Weitere Fragebogen wurden an Verwender und sonstige mitarbeitende Hersteller versandt.
- (15) 4 chinesische ausführende Hersteller der Stichprobe beantworteten den Fragebogen, ferner 5 chinesische ausführende Hersteller, die eine IB (Artikel 17 Absatz 3) beantragten. Auch von den 6 Unionsherstellern in der Stichprobe, von 3 nicht mit einem ausführenden Hersteller verbundenen Einführern, 9 anderen EU-Herstellern und 13 Verwendern gingen Antworten ein. Darüber hinaus bezogen auch die chinesische Handelskammer und zwei Verwenderverbände Stellung.
- (16) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie für die vorläufige Feststellung des Dumpingtatbestands, der dadurch verursachten Schädigung sowie des Unionsinteresses benötigte, prüfte diese Informationen und führte in den Betrieben folgender Unternehmen Kontrollbesuche durch:
- (a) Unionshersteller
- Borbet-Gruppe:
Borbet Solingen GmbH — Deutschland
 - Hayes-Lemmerz-Gruppe:
Hayes Lemmerz Alukola, s.r.o. — Tschechische Republik
Hayes Lemmerz Italy Holding s.r.l. — Italien
 - Ronal-Gruppe:
Ronal AG — Schweiz
Ronal Polska Sp. z o.o. — Polen
 - Speedline s.r.l. — Italien
 - Mapsa S. Coop. L. — Spanien
 - AEZ – Deutschland
 - Française de Roues S.A.S.V. — Frankreich
- (b) Ausführende Hersteller und ihre verbundenen Unternehmen in der VR China
- Baoding Lizhong Wheels manufacturing Co.Ltd. (Baoding)
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd (Wanfeng)
 - YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd (YHI)
 - CITIC Dicastal Wheel Manufacturing (CITIC)
- (c) Verbundene Unternehmen in der Union
- OZ Deutschland, Biberbach (Deutschland)
 - OZ SpA, Bassano del Grappa (Italien)
- (d) Verbundene Unternehmen in Singapur
- OZ Asia
 - YHI Manufacturing
- (e) Verwender
- Renault — Frankreich
 - BMW — Deutschland
- (17) Da für die ausführenden Hersteller, denen unter Umständen keine MWB gewährt werden konnte, ein Normalwert anhand von Daten aus dem Vergleichsland Türkei ermittelt werden musste, wurde in den Betrieben der folgenden Unternehmen diesbezügliche Kontrollbesuche durchgeführt:
- (f) Hersteller in der Türkei
- CMS Jant ve Makina Sanayi A.Ş.
 - Hayes Lemmerz İnci Alüminyum.

3. Untersuchungszeitraum

- (18) Die Untersuchung des Dumpings und der Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. Juli 2008 bis zum 30. Juni 2009 („Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“). Die Untersuchung der für die Schadensanalyse relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2006 bis zum Ende des UZ („Bezugszeitraum“).

B. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

1. Betroffene Ware

- (19) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um Räder aus Aluminium für Kraftfahrzeuge der KN-Positionen 8701 bis 8705, auch mit Zubehör, auch mit Reifen, mit Ursprung in der Volksrepublik China („betroffene Ware“), die derzeit unter den KN-Codes ex 8708 70 10 und ex 8708 70 50 eingereiht werden.
- (20) Für die betroffene Ware gibt es in der Union zwei Absatzkanäle: das Marktsegment für Erstausrüster („OEM-Markt“) und den sogenannten Aftermarkt („AM“). Auf dem OEM-Markt schreiben die Fahrzeughersteller Aluräder aus (ungefähr zwei Jahre, bevor sie ein neues Fahrzeugmodell auf den Markt bringen) und beteiligen sich an der Entwicklung eines neuen Rades, das ihren Markennamen tragen wird. Bei diesen Ausschreibungen stehen Unionshersteller und chinesische Ausführer in direktem Wettbewerb. Im AM-Segment werden Aluräder von Alurad-Herstellern entworfen, entwickelt, als Markenartikel ausgewiesen („Branding“) und anschließend an Großhändler, Einzelhändler, Tuning-Firmen, Fahrzeugwerkstätten usw. verkauft.
- (21) Ein Ausführer behauptete, dass Aluräder für das OEM-Segment aus der Warendefinition des laufenden Verfahrens herausgenommen werden sollten, da nur Neufahrzeuge damit ausgestattet würden; Aluräder für den Aftermarkt seien dagegen dazu bestimmt, das OEM-Rad während der Lebensdauer eines Fahrzeugmodells zu ersetzen. Das Argument ist selbstwidersprüchlich, da es bestätigt, dass AM-Aluräder auf denselben Verwendungszweck zugeschnitten sind wie OEM-Aluräder. AM-Aluräder können nämlich auf unterschiedliche Weise ⁽¹⁾, in allen Durchmessern und Gewichten, mit unterschiedlichster Endbearbeitung usw. hergestellt werden. Der einzige Unterschied zwischen OEM- und AM-Alurädern besteht in der Unterschiedlichkeit der Absatzkanäle aufgrund der Beteiligung der Fahrzeugindustrie an Entwurf und Entwicklung der Räder. Ferner wurde vorgebracht, dass die Preise bei OEM- und AM-Alurädern unterschiedlich festgesetzt würden, da sie im erstgenannten Fall an die schwankenden Preise der Londoner Metallbörse (London Metal Exchange, LME) gekoppelt seien. Die Fahrzeughersteller setzen ihre Preise de facto auf Nullbasis fest anhand einer „Nullbasis-Preisfestsetzungsformel“. Die Formel besteht aus drei Elementen: 1) dem Aluminiumpreis (variabel, an den LME-Preis gekoppelt), 2) dem Mehrwert (Transformationskosten) sowie 3) einem konstanten Qua-

litätsaufschlag. Dieses Preisfestsetzungsverfahren ist auf die Bedürfnisse der Fahrzeugindustrie zugeschnitten; die Kostenelemente sind bei OEM- und AM-Alurädern hingegen gleich.

- (22) Folglich weisen OEM- und AM-Aluräder dieselben materiellen und technischen Eigenschaften auf und sind austauschbar; sie werden lediglich über unterschiedliche Absatzkanäle vertrieben. Daher werden sie als eine einzige, homogene Ware angesehen. Überdies werden aus China importierte Aluräder in signifikanten Mengen über beide Absatzkanäle verkauft. Aufgrund dieses Sachverhalts wird vorläufig geschlossen, dass das Ausnehmen von OEM-Alurädern aus der Warendefinition dieser Untersuchung nicht gerechtfertigt ist.
- (23) Eine interessierte Partei brachte vor, dass Gokarts aus der Warendefinition herausgenommen werden sollten, da sie nicht unter den KN-Codes 8701 bis 8705 eingereiht würden. Die Partei blieb jedoch den schlüssigen Nachweis schuldig, dass Gokarts nicht unter den obengenannten KN-Codes eingereiht werden können; somit wurde das Vorbringen vorläufig zurückgewiesen.
- (24) Dieselbe Partei behauptete, dass Räder für Geländefahrzeuge ebenfalls aus der Warendefinition herausgenommen werden sollten, da diese sich grundlegend von den für andere Motorfahrzeuge gefertigten Rädern unterscheiden würden. Bestimmte Geländefahrzeuge ließen sich aber sehr wohl unter die KN-Codes 8701 bis 8705 einreihen, weshalb deren Räder unter die Warendefinition dieser Untersuchung fallen. Folglich wurde dieses Vorbringen vorläufig zurückgewiesen.

2. Gleichartige Ware

- (25) Die betroffene Ware und die Aluräder, die in der VR China hergestellt und auf dem dortigen Inlandsmarkt verkauft werden, die Aluräder, die auf dem Inlandsmarkt der Türkei (vorläufiges Vergleichsland) hergestellt und verkauft werden, sowie die Aluräder, die in der Union vom EU-Wirtschaftszweig hergestellt und verkauft werden, weisen dieselben grundlegenden materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften und Verwendungen auf. Daher werden sie vorläufig als gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung angesehen.

C. DUMPING

1. Marktwirtschaftsbehandlung

- (26) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe b der Grundverordnung wird bei Antidumpinguntersuchungen zu Einfuhren mit Ursprung in der VR China der Normalwert für bestimmte Hersteller nach Artikel 2 Absätze 1 bis 6 der Grundverordnung ermittelt, wenn festgestellt wurde, dass diese Hersteller die Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllen. Zur besseren Übersicht folgt eine kurze Zusammenfassung dieser Kriterien:

⁽¹⁾ Durch Gießen, Formwalzen (flow-forming), Schmieden, als zwei- oder dreiteilige Räder.

- Geschäftsentscheidungen beruhen auf Marktsignalen, der Staat greift diesbezüglich nicht nennenswert ein, und die Kosten beruhen auf Marktwerten.
 - Die Unternehmen verfügen über eine einzige klare Buchführung, die von unabhängigen Stellen nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IAS) geprüft und in allen Bereichen angewendet wird.
 - Es bestehen keine nennenswerten Verzerrungen infolge des früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems.
 - Konkurs- und Eigentumsvorschriften gewährleisten Stabilität und Rechtssicherheit.
 - Währungsumrechnungen erfolgen zu Marktkursen.
- (27) Bei dieser Untersuchung beantragten alle ausführenden Gruppen der Stichprobe MWB nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe b der Grundverordnung und beantworteten das MWB-Antragsformular fristgerecht.
- (28) Für alle Unternehmensgruppen der Stichprobe holte die Kommission alle Daten ein, die sie als erforderlich erachtete, und prüfte alle Informationen aus den MWB-Anträgen im Rahmen von Kontrollbesuchen bei diesen Unternehmensgruppen.
- (29) Die Untersuchung ergab, dass keiner der vier chinesischen Unternehmensgruppen eine MWB gewährt werden konnte, da keine die Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung vollständig erfüllte, und zwar aus den im Folgenden dargelegten Gründen.
- Kriterium 1*
- (30) Keine Unternehmensgruppe der Stichprobe konnte nachweisen, dass sie Kriterium 1 erfüllt, weil Entscheidungen über den Hauptrohstoff (Aluminium) nicht frei von staatlicher Einflussnahme waren.
- (31) Es hat sich bei allen Unternehmensgruppen der Stichprobe gezeigt, dass das zur Fertigung von Alurädern verwendete Aluminium zum weitaus größten Teil auf dem chinesischen Inlandsmarkt erworben wird, und zwar auf der Grundlage langfristiger Verträge. Die Preise beruhen auf den Notierungen für Primäraluminium an den chinesischen Spotmärkten zuzüglich einer Verarbeitunggebühr (bei einem Unternehmen auch auf den Notierungen an der Shanghai Futures Exchange SHFE). In diesem Zusammenhang ist außerdem anzumerken, dass die Notierung an den Spotmärkten parallel zur Entwicklung an der SHFE verläuft.
- (32) Dazu ist ferner anzumerken, dass der chinesische Staat eine übergeordnete Rolle bei der Festsetzung der Preise für Primäraluminium spielt und mittels diverser Instrumente ständig in den Markt eingreift.
- (33) Erstens unterliegt das zur Ausfuhr bestimmte Primäraluminium einer Umsatzsteuer von 17 % (wohingegen die Umsatzsteuer auf Fertigwaren erstattet wird) zuzüglich einer Ausfuhrsteuer von 15 %.
- (34) Zweitens greift der Staat in den Preisbildungsmechanismus an der SHFE ein; diese ist eine geschlossene Börse nur für in China registrierte Unternehmen und chinesische Bürger. Diese Einflussnahme des Staates auf die Preisbildung an der SHFE hat damit zu tun, dass er zum einen als Verkäufer von Primäraluminium und zum anderen durch das State Reserve Bureau und andere staatliche Stellen als Käufer auftritt. Zudem bedient sich der Staat der SHFE-Regeln, die vom staatlichen Regulierungsorgan CSRC (China Securities Regulatory Commission) genehmigt wurden, um Tagespreisgrenzen festzulegen.
- (35) Ein weiteres Beispiel für staatliche Einflussnahme liefert das jüngste Förderpaket der chinesischen Regierung, das die Auswirkungen der Wirtschaftskrise begrenzen soll. Ende 2008 legte das State Reserves Bureau ein Programm zum Ankauf von Aluminium bei Verhüttungsbetrieben auf, um deren Geschäftstätigkeit vor dem Nachfrageeinbruch aufgrund der globalen Finanzkrise zu schützen. Diese staatlich gestützten Ankäufe absorbierten den Großteil der inländischen Lagerbestände und führte zu einem Preisauftrieb in der ersten Hälfte des Jahres 2009.
- (36) Dies wurde als immanente staatliche Einflussnahme in rohstoffbezogene Unternehmensentscheidungen angesehen. Das derzeitige chinesische System mit hohen Ausfuhrzöllen und Nichterstattung der Umsatzsteuer auf Ausfuhren von Hüttenaluminium und anderer Rohstoffe bei gleichzeitiger Ausfuhrsteuerbefreiung und Umsatzsteuererstattung für Ausfuhren nachgelagerter Waren und die staatliche Einflussnahme auf die Preisbildung in der SHFE hat nämlich im Wesentlichen zur Folge, dass die chinesischen Aluminiumpreise weiter auf staatlichen Eingriffen beruhen. Hier findet sich der Grund dafür, dass die Preise an der London Metal Exchange LME seit jeher beträchtlich von den Preisen am chinesischen Markt abweichen⁽¹⁾. Von Mitte 2005 bis Ende 2008. notierten die Preise an der LME beträchtlich über den chinesischen Marktpreisen, was unterstreicht, dass zwischen den chinesischen Märkten und den Märkten der übrigen Welt keine nennenswerte Arbitrage stattfindet.
- (37) Somit schlägt die vielfache staatlich bedingte Verzerrung der chinesischen Primäraluminium-Preise auf die Entscheidungen der chinesischen Alurad-Hersteller bei der Rohstoffbeschaffung durch. Darüber hinaus ziehen diese einen Nutzen aus der Verzerrung: selbst wenn sie ihre Rohstoffe in der Regel am chinesischen Markt von lokalen Anbietern beschaffen und dabei die chinesischen (oder SHFE-) Spotmarkt-Preise als Vergleichswert benutzen, so können sie doch auch bestimmte Mengen zu LME-Preisen beziehen, falls die Preise am chinesischen Markt aufgrund der staatlichen Eingriffe darüber liegen.

⁽¹⁾ Ausnahmsweise war dies in einigen Monaten des Untersuchungszeitraums für dieses Verfahren nicht der Fall. Der Preisanstieg auf den chinesischen Aluminiummärkten war auf ein Förderpaket der chinesischen Regierung zurückzuführen, das die Auswirkungen der Wirtschaftskrise begrenzen soll (Ende 2008 legte das State Reserves Bureau ein Programm zum Ankauf von Aluminium bei Verhüttungsbetrieben auf, um deren Geschäftstätigkeit vor dem Nachfrageeinbruch aufgrund der globalen Finanzkrise zu schützen. Diese staatlich gestützten Ankäufe absorbierten den Großteil der inländischen Lagerbestände und führte zu einem Preisauftrieb in der ersten Hälfte des Jahres 2009).

- (38) Über den zuvor dargelegten allgemeinen Sachverhalt hinaus verstoßen drei andere Unternehmensgruppen gegen andere Auflagen nach Kriterium 1 wegen beträchtlicher staatliche Einflussnahmen auf wichtige Geschäftsentscheidungen. In einer dieser Unternehmensgruppen besitzt ein staatliches Unternehmen in zwei seiner Unternehmen bei bestimmten wichtigen Entscheidungen Vetorechte, die in keinem Verhältnis zu seiner Kapitalbeteiligung stehen. Bei den meisten Unternehmen einer anderen Gruppe unterliegen einige wichtige Entscheidungen einer beträchtlichen staatlichen Einflussnahme, entweder weil sich die Unternehmen zu 100 Prozent im Staatsbesitz befinden oder weil die Unternehmensleitung, die den staatlichen Anteilseigner vertritt, bei wichtigen Unternehmensentscheidungen ihr Veto einlegen kann. Darüber hinaus hat die Untersuchung ergeben, dass die zuständige Arbeitsbehörde in zwei dieser Unternehmen Vetorechte bei der Beschäftigung von Arbeitskräften ausüben kann, auch wenn die Unternehmen Gegenteiliges behaupten. Bei einer dritten Unternehmensgruppe schließlich unterhält die Familie, die die Gruppe kontrolliert, Beziehungen zur Regierungspartei, außerdem unterliegt ein Unternehmen dieser Gruppe beträchtlicher staatlicher Einflussnahme bei bestimmten wichtigen Entscheidungen, da die Unternehmensleitung, die einen staatlichen Anteilseigner vertritt, bei wichtigen Unternehmensentscheidungen ihr Veto einlegen kann.

Kriterium 2

- (39) Bei einer Unternehmensgruppe ist festzustellen, dass alle zugehörigen Unternehmen eindeutig gegen elementare Rechnungslegungsgrundsätze verstoßen. Insbesondere wurden IAS 1 (Darstellung des Abschlusses), IAS 12 (Ertragsteuern) und IAS16 (Sachanlagen) nicht beachtet. Es wird somit davon ausgegangen, dass die Rechnungslegung und ihre Prüfung nicht nach internationalen Standards erfolgt ist. Bei einer anderen Unternehmensgruppe stellten die Dienststellen der Kommission Verstöße gegen IAS 1 und IAS 31 fest.

Kriterium 3

- (40) Innerhalb einer Unternehmensgruppe waren in mehreren Unternehmen deutliche Verzerrungen in Bezug auf Landnutzungsrechte und den Erwerb von Anlagegütern zu verzeichnen, außerdem profitieren die meisten Unternehmen der Gruppe von Steuervergünstigungen, Steuererstattungen und Subventionen, die als Verzerrungen infolge des früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems anzusehen sind. Diese Verzerrungen waren beträchtlich, z. B. in Bezug auf den Umsatz.
- (41) Drei Unternehmen einer anderen Gruppe der Stichprobe profitieren von Steuervergünstigungen die als Verzerrungen infolge des früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems anzusehen sind. Diese Verzerrungen waren beträchtlich, z. B. in Bezug auf den Umsatz.
- (42) Außerdem zeigte sich bei zwei Unternehmen einer anderen Gruppe, dass sie gegen Kriterium 3 verstoßen. Das erste Unternehmen hat für seine Landnutzungsrechte erst lange nach deren Fälligkeit gezahlt, ohne dass ihm eine

Vertragsstrafe auferlegt worden wäre, was vertraglich eindeutig vorgesehen war. Dies gilt als direkte Beihilfe seitens des Staates (dem eigentlichen Grundeigentümer) in der Anlaufphase des Unternehmens. Das zweite Unternehmen erwarb das Vermögen eines staatlichen Herstellers von Alurädern zu marktunüblichen Bedingungen, was einem unbilligen Vorteil in der Anlaufphase des Unternehmens gleichkommt.

- (43) Eine Unternehmensgruppe behauptete, dass sie Vermögen eines staatlichen Herstellers zu marktüblichen Bedingungen erworben habe. Die Partei blieb jedoch den Nachweis schuldig, dass die Transaktion insgesamt frei von Verzerrungen infolge des früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems war.
- (44) Schließlich kamen Unternehmen einer anderen Gruppe in den Genuss beträchtlicher Steuerbefreiungen und Finanzhilfen, die sich erheblich auf ihre Finanzlage auswirkten, z. B. in Bezug auf den Umsatz.
- (45) Die Kommission unterrichtete die betroffenen ausführenden Unternehmensgruppen in der VR China, die chinesischen Behörden, die chinesische Handelskammer und den Antragsteller offiziell über die MWB-Feststellungen. Sie erhielten ferner Gelegenheit, ihre Standpunkte schriftlich darzulegen und eine Anhörung zu beantragen, falls besondere Gründe dafür sprachen.
- (46) Eine Unternehmensgruppe beanstandete, dass die Kommission die MWB-Entscheidung nicht innerhalb der Dreimonatsfrist getroffen habe, die die Grundverordnung vorschreibe; die Ausführer hätten vor Ablauf dieser Frist alles Erforderliche unternommen, damit die Kommission erfassen könne, wie sich ihre Entscheidung über den MWB-Status auf die Ermittlung der Dumpingspanne auswirken könnte. Es wurde mit anderen Worten behauptet, die Kommission sollte innerhalb der Dreimonatsfrist über die MWB befinden, sofern die ausgefüllten Antidumping-Fragebogen innerhalb dieser Frist vorgelegt worden seien. Andernfalls bestehe die Gefahr, dass die Angaben im Antidumping-Fragebogen die Entscheidung beeinflussen würden, die MWB zu gewähren.
- (47) Aufgrund der Sachlage im vorliegenden Fall ist indessen darauf hinzuweisen, dass eine Entscheidung über die MWB nicht innerhalb der Dreimonatsfrist getroffen werden konnte, weil die meisten MWB-relevanten Informationen bei den Kontrollbesuchen zusammengetragen wurden, die erst nach Ablauf der Dreimonatsfrist abgeschlossen wurden. Ungeachtet dessen stützte sich, wie bereits dargelegt, die Ablehnung der MWB für die ausführenden Unternehmensgruppen der Stichprobe ausschließlich auf eine gründliche Begutachtung nach den 5 einschlägigen MWB-Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung.
- (48) Zu Kriterium 1 wurde vorgebracht, dass zwischen den chinesischen Märkten und der LME sehr wohl eine Arbitrage stattfinde, da im Untersuchungszeitraum einige geringfügige Ausfuhren von Aluminium nach/aus China zu verzeichnen gewesen seien. Diesem Einwand kann aufgrund der unterschiedlichen Preisniveaus der chinesischen Märkte und der LME nicht stattgegeben werden.

(49) Bei Kriterium 2 wurden Fragen über einige von der Kommission aufgedeckte Unvereinbarkeiten der Rechnungslegung zweier Unternehmen mit verschiedenen IAS-Grundsätzen aufgeworfen. Keines der vorgebrachten Argumente erlaubte indessen die Schlussfolgerung, dass eines der besagten Unternehmen über eine einzige klare Buchführung verfügt, die von unabhängigen Stellen nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IAS) geprüft wurde.

(50) Zu Kriterium 3 wurden mehrere Einwände vorgebracht. Zunächst wurde behauptet, dass die Auswirkungen der Finanzhilfen, der Landnutzungsrechte und anderer Vorteile, z. B. Steuerbefreiungen, die Finanzlage der Unternehmen nicht nennenswert verzerren würden. Diesem Einwand kann nicht stattgegeben werden, da diese Vorteile bezogen auf den Umsatz erhebliche Auswirkungen haben.

(51) Es wurde ferner darauf hingewiesen, einige Hilfsprogramme und Steuererleichterungen seien nicht an ein bestimmtes Unternehmen gebunden, deshalb sei der Schluss unzulässig, dass es sich dabei um die Nachwirkungen eines früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems handle. Dazu ist festzuhalten, dass bei der MWB-Begutachtung geprüft wird, ob der Staat eingreift, und zwar unabhängig davon, ob die Einflussnahme nur bestimmte Unternehmen betrifft. Ungeachtet dessen ist die Faktenbasis der Behauptung unzutreffend. Die Vorteile, in deren Genuss die Unternehmen im vorliegenden Fall kommen, können insofern als unternehmensspezifisch bezeichnet werden, als sie jeweils auf bestimmte Unternehmenstypen abzielen: beispielsweise auf Unternehmen die ausländisch sind, in einem bestimmten Gebiet niedergelassen sind und mit den Lokalbehörden ad hoc über Subventionen verhandelt haben, inländische Anlagen erwerben, Technologie verbessern, sich an Messen beteiligen, F&E-Investitionen tätigen usw.

(52) Schließlich wurde vorgebracht, dass es sich bei den seit 2005 geltenden Einkommensteuerbefreiungen und -abzügen für ausländische Unternehmen nicht um Verzerrungen infolge des früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems handle. Diese Auslegung ist nicht statthaft. Kriterium 3 stellt nämlich nicht auf Maßnahmen ab, die zeitlich (bis 1998, als China begann, nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen zu handeln) oder umfänglich begrenzt sind, sondern vielmehr auf staatliche Einflussnahme auf die Gestaltung des Geschäftsumfelds durch Maßnahmen, die typisch für nicht marktwirtschaftliche Systeme sind, z. B. diskriminierende Steuersätze.

(53) Fazit: Keines der chinesischen Unternehmen, die MWB beantragt hatten, konnte nachweisen, dass es die Kriterien von Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllte. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass diesen Unternehmen eine MWB verweigert werden sollte. Der Beratende Ausschuss wurde gehört; er erhob keine Einwände gegen diese Schlussfolgerungen.

2. Individuelle Behandlung

(54) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung wird für Länder, die unter Artikel 2 Absatz 7 der

Grundverordnung fallen, gegebenenfalls ein landesweiter Zoll festgesetzt, es sei denn ein Unternehmen kann nach Artikel 9 Absatz 5 der Grundverordnung nachweisen, dass seine Ausführpreise und -mengen sowie die Verkaufsbedingungen frei bestimmt sind, dass Währungsumrechnungen zu Marktkursen erfolgen und dass der Staat nicht derart eingreift, dass Maßnahmen umgangen werden können, wenn für einzelne Ausführer unterschiedliche Zollsätze festgesetzt werden.

(55) Alle ausführenden Unternehmensgruppen, die eine MWB beantragten, reichten auch IB-Anträge für den Fall ein, dass ihnen keine MWB gewährt werden sollte. Anhand der verfügbaren Informationen wurde vorläufig festgestellt, dass zwei der vier in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen in der VR China alle IB-Anforderungen erfüllen. Zwei Unternehmensgruppen der Stichprobe wurde eine IB verweigert. Die staatliche Einflussnahme bei CITIC Dicastal und bei Baoding würde nämlich die Umgehung von Maßnahmen ermöglichen, wenn einzelnen Ausführern unterschiedliche Zollsätze zugestanden werden, vor allem wenn man berücksichtigt, dass die beiden Unternehmensgruppen die betroffene Ware im Rahmen von zwei Jointventures herstellen.

(56) Von den vier Unternehmensgruppen in der VR China, die in die Stichprobe einbezogen wurden, sollte den beiden folgenden eine IB zugestanden werden:

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd.

3. Normalwert

3.1 Wahl des Vergleichslandes

(57) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung ist für ausführende Hersteller, denen keine MWB gewährt wurde, der Normalwert auf der Grundlage der Inlandspreise oder des rechnerisch ermittelten Werts in einem Vergleichsland zu ermitteln.

(58) In der Einleitungsbekanntmachung hatte die Kommission ihre Absicht bekundet, die Türkei als geeignetes Vergleichsland zur Ermittlung des Normalwerts heranzuziehen, und die interessierten Parteien zu einer diesbezüglichen Stellungnahme aufgefordert.

(59) Nur ein Ausführer erhob Einspruch gegen diese Wahl und schlug Malaysia als Alternative vor, konstatierte allerdings später, dass die malaysischen Unternehmen nicht mit der Kommission zusammenarbeiten wollten.

(60) Die Kommission prüfte, ob die Wahl der Türkei als Vergleichsland vertretbar ist. Sie kam zu dem Schluss, dass auf dem türkischen Markt mit fünf einheimischen Herstellern und beträchtlichen Einfuhren aus Drittländern ein hohes Maß an Wettbewerb herrscht. Zudem unterscheiden sich die Fertigungsprozesse der Hersteller in der Türkei und in der VR China nicht nennenswert. Somit lieferte die Untersuchung keine Anhaltspunkte dafür, dass die Türkei zur Ermittlung des Normalwerts ungeeignet ist. Zudem sind die verkauften Warentypen der türkischen Hersteller mit den aus der VR China ausgeführten Warentypen vergleichbar.

(61) Zwei Hersteller in der Türkei beantworteten den Fragebogen, der allen türkischen Alurad-Herstellern zugesandt worden war.

(62) Die Angaben der mitarbeitenden türkischen Hersteller wurden vor Ort überprüft; sie erwiesen sich als zuverlässig und für die Ermittlung des Normalwerts geeignet.

(63) Daher wird vorläufig der Schluss gezogen, dass die Türkei ein geeignetes und angemessenes Vergleichsland im Sinne des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung ist.

3.2 Ermittlung des Normalwerts

(64) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung wurde der Normalwert anhand der überprüften Herstellerangaben im Vergleichsland wie folgt bestimmt:

(65) Die betroffene Ware wurde auf dem türkischen Inlandsmarkt in repräsentativen Mengen abgesetzt.

(66) Die Kommission prüfte, ob die Inlandsverkäufe als Geschäfte im normalen Handelsverkehr im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Grundverordnung angesehen werden konnten. Zu diesem Zweck wurde für jeden Warentyp ermittelt, wie hoch der Anteil der gewinnbringenden Verkäufe an unabhängige Abnehmer auf dem Inlandsmarkt im Untersuchungszeitraum war.

(67) Wenn die Verkäufe eines Warentyps, der zu einem Nettoverkaufspreis in Höhe der errechneten Produktionskosten oder darüber verkauft wurde, mehr als 80 % des gesamten Verkaufsvolumens dieses Typs ausmachten und wenn der gewogene Durchschnittspreis des betreffenden Warentyps mindestens den Produktionskosten entsprach, wurde dem Normalwert der tatsächliche Inlandspreis zugrunde gelegt. Dieser Preis wurde als gewogener Durchschnitt der Preise aller Inlandsverkäufe jenes Typs im UZ ermittelt, auch wenn diese Verkäufe keinen Gewinn erbrachten.

(68) Wurden höchstens 80 % des gesamten Verkaufsvolumens eines Warentyps gewinnbringend abgesetzt oder lag der gewogene Durchschnittspreis des betreffenden Warentyps unter den Produktionskosten, wurde dem Normalwert der tatsächliche Inlandspreis zugrunde gelegt, der als gewogener Durchschnitt ausschließlich der gewinnbringenden Verkäufe dieses Warentyps ermittelt wurde.

(69) Ein Warentyp wurde nicht gewinnbringend abgesetzt; in diesem Fall wurden dem Normalwert die Kosten für die Herstellung des auf dem inländischen Markt abgesetzten Warentyps zugrunde gelegt, zuzüglich der Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten („VVG-Kosten“) und eines angemessenen Aufschlags für Gewinne auf dem Inlandsmarkt.

(70) Schließlich wurde der Normalwert für einige Warentypen anhand des Normalwerts für vergleichbare Warentypen ermittelt, wobei eine Berichtigung für Unterschiede bei den materiellen Eigenschaften vorgenommen wurde.

3.3 Ausführpreise

(71) Bei allen Ausfuhren der betroffenen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union wurde der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung anhand der tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Ausführpreise berechnet.

(72) Wurden die Verkäufe über einen verbundenen Einführer oder Händler abgewickelt, erfolgte die Ausführpreis-Ermittlung rechnerisch nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung auf der Grundlage der Weiterverkaufspreise, die dieser verbundene Einführer oder Händler seinen ersten unabhängigen Abnehmern in der Union in Rechnung stellte. Dabei wurden Berichtigungen vorgenommen für alle zwischen Einfuhr und Weiterverkauf entstehenden Kosten, einschließlich VVG-Kosten und Gewinnaufschlag. Als Gewinnaufschlag wurde der von einem unabhängigen Einführer oder Händler der betroffenen Ware erzielte Gewinn zugrunde gelegt, da der tatsächliche Gewinn des verbundenen Einführers oder Händlers aufgrund der Geschäftsbeziehungen zwischen den ausführenden Herstellern und dem verbundenen Einführer oder Händler als unzuverlässig angesehen wurde.

3.4 Vergleich

(73) Der Normalwert und die Ausführpreise wurden auf der Stufe ab Werk miteinander verglichen. Im Interesse eines gerechten Vergleichs wurden nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung für Unterschiede, die die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten, gebührende Berichtigungen vorgenommen.

(74) Beim Preisvergleich zwischen den aus der VR China ausgeführten und den auf dem türkischen Markt von den mitarbeitenden Herstellern in der Türkei abgesetzten Alurädern wurde unterschieden zwischen Verkäufen an OEM und Verkäufen im Aftermarkt.

(75) Zusätzlich wurden immer dann gebührende Berichtigungen für Transport-, Versicherungs-, Bereitstellungs- und Nebenkosten, Verpackungs- und Kreditkosten, indirekte Steuern sowie Bankgebühren vorgenommen, wenn sie sich nach Prüfung entsprechender Belege als angemessen und korrekt erwiesen.

4. Dumpingspannen

4.1 Mitarbeitende ausführende Hersteller der Stichprobe, denen eine IB gewährt wurde

(76) Bei den beiden Unternehmen der Stichprobe, denen eine IB gewährt wurde, erfolgte die Ermittlung der Dumpingspannen nach Artikel 2 Absatz 11 der Grundverordnung; dazu wurde der gewogene durchschnittliche Normalwert, der für die uneingeschränkt mitarbeitenden türkischen Hersteller ermittelt wurde, mit dem gewogenen durchschnittlichen Preis des jeweiligen Unternehmens bei Ausfuhr in die EU verglichen.

- (77) Daraus ergaben sich folgende Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des Einfuhrpreises frei Grenze der Union, unverzollt:

Unternehmen	Dumpingspanne
YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd.	36,7 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co., Ltd.	61,8 %

4.2 Alle anderen mitarbeitenden ausführenden Hersteller

- (78) Die Dumpingspanne für die Unternehmen der Stichprobe, denen keine MWB oder IB zugestanden wurde, sowie für die nicht in die Stichprobe einbezogenen, aber mitarbeitenden Unternehmen wurde als gewogener Durchschnitt der Ergebnisse aller in der Stichprobe enthaltenen Unternehmen ermittelt. Die Berechnungen für die beiden Unternehmen, denen weder MWB noch IB zugestanden wurde, erfolgte wie unter Randnummer (76) dargelegt. Daraus ergab sich eine Dumpingspanne von 48,7 %, ausgedrückt als Prozentsatz des Einfuhrpreises frei Grenze der Union, unverzollt.

4.3 Alle übrigen ausführenden Hersteller

- (79) Da die Mitarbeit aus der VR China sehr hoch war, wurde die landesweite Dumpingspanne für alle übrigen Ausführer der VR China anhand der höchsten Dumpingspanne errechnet, die aus den Geschäftsvorgängen eines mitarbeitenden ausführenden Herstellers gewonnen wurde. Daraus ergab sich eine residuale Dumpingspanne von 69,3 %, ausgedrückt als Prozentsatz des cif-Einfuhrpreises frei Grenze der Union, unverzollt.

D. SCHÄDIGUNG

1. Unionshersteller

- (80) Aluräder werden von rund 30 Unternehmen in vielen EU-Ländern hergestellt. Auf die Unternehmen, die den Antrag unterstützten und an der Untersuchung mitarbeiteten, entfielen im UZ über 85 % der entsprechenden EU-Gesamtproduktion.
- (81) Zur Bestimmung der EU-Gesamtproduktion und der Unterstützung des Antrags wurden alle verfügbaren Informationen herangezogen, unter anderem im Antrag enthaltene Informationen, vor und nach der Einleitung der Untersuchung bei Unionsherstellern erhobene Daten sowie Informationen, die bei den in die Stichprobe einbezogenen und anderen mitarbeitenden Herstellern eingeholt wurden. Dieses Datenmaterial ließ zudem Rückschlüsse auf die Existenz und das Produktionsniveau der Hersteller zu, die nicht an der Untersuchung mitarbeiteten.

- (82) Bei einem Hersteller in der Stichprobe wurde festgestellt, dass er die betroffene Ware auch aus der VR China in die Union importiert und weiterverkauft. Gemessen an seinem Gesamtabsatz waren diese Einfuhren jedoch marginal und hatten deshalb keine Auswirkungen auf seine Einstufung als Unionshersteller.

2. Verbrauch in der Union

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

Verbrauch in der Union	2006	2007	2008	UZ
Stück (in 1000)	58 607	62 442	58 313	49 508
Index 2006 = 100	100	107	99	84

- (84) Der Verbrauch in der Union ⁽¹⁾ wurde durch Addition der von Eurostat erfassten Einfuhren und der Verkäufe der Unionshersteller in der Union ermittelt. Eingeführte Aluräder werden unter 2 Ex-Codes in der KN eingereiht, die auch andere Produkte umfassen. Um den Anteil der Aluräder an dem jeweiligen KN-Code zu ermitteln, wurde der unter den KN-Codes 8708 70 10 und 8708 70 50 eingeführte Anteil Land für Land erfasst, und zwar nach der im Antrag nahegelegten Methode. Da die Einfuhren nach Gewicht gemeldet wurden, erfolgte die Umrechnung in Stück, wobei ebenfalls die im Antrag nahegelegte Methode (Durchschnittsgewicht je Stück) verwendet wurde. Die Ergebnisse wurden mit Daten abgeglichen, die von den Ausführern der chinesischen Stichprobe bereitgestellt wurden, und auf dieser Grundlage bestätigt. Um die EU-Lieferungen zu errechnen, wurden die Lieferungen der in die Stichprobe aufgenommenen Unionshersteller und die Lieferungen der anderen Hersteller addiert (Daten aus der Zeit vor der Verfahrenseinleitung, vom Antragsteller bereitgestellte Daten, bestimmte Schätzungen anhand von Daten der Hersteller in der Stichprobe).

- (85) Insgesamt ging der Verbrauch im Bezugszeitraum um 15,5 % zurück, allerdings nicht gleichmäßig; der stärkste Rückgang von 15,1 % war zwischen 2008 und dem UZ zu verzeichnen. Zunächst stieg der Verbrauch von 58,6 Mio. Stück im Jahr 2006 auf 62,4 Mio. Stück in 2007, fiel danach auf 58,3 Mio. Stück in 2008 und schließlich auf 49,5 Mio. Stück im UZ.

3. Einfuhren aus der VR China

3.1 Menge und Marktanteil der betroffenen Einfuhren

- (86) Die Mengen und der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China entwickelten sich folgendermaßen:

⁽¹⁾ Zwei Verbrauchsberechnungen wurden miteinander verglichen und erbrachten ähnliche Ergebnisse. Da Auftragsfertigung vorherrscht, spielen Lagerbestände gemessen am Gesamtverbrauch mengenmäßig keine bedeutende Rolle. In der ersten Berechnung wurden EU-Produktion und Einfuhren addiert und die Ausfuhren subtrahiert. In der zweiten wurden Einfuhren und EU-Verkäufe (laut Angaben der Hersteller in der Stichprobe, Minifragebogen und Extrapolation für die übrigen Hersteller) addiert. Die zweite Möglichkeit wurde bevorzugt, da sie in diesem Fall einen höheren Genauigkeitsgrad aufwies.

Einfuhrmenge (in 1000 Stück)	2006	2007	2008	UZ
VR China	3 703	5 144	5 809	6 137
Index 2006 = 100	100	139	157	166
Marktanteil (in %)	6,3	8,2	10	12,4

Quelle: Eurostat und Daten der Unionshersteller über EU-Verkäufe.

- (87) Die Menge der chinesischen Einfuhren stieg von 3,7 Mio. Stück im Jahr 2006 auf 5,1 Mio. Stück im Jahr 2007, 5,8 Mio. Stück im Jahr 2008 und 6,1 Mio. Stück im UZ. Daraus ergibt sich zwischen 2006 und dem UZ ein mengenmäßiger Zuwachs von über 66 %.
- (88) Der Marktanteil der chinesischen Einfuhren verdoppelte sich. Er stieg von 6,3 % im Jahr 2006 auf 8,2 % im Jahr 2007, 10 % im Jahr 2008 und 12,4 % im UZ. Insgesamt wuchs der Marktanteil der chinesischen Einfuhren im Untersuchungszeitraum um 6,1 Prozentpunkte.

3.2 Einfuhrpreise

- (89) Die folgende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der durchschnittlichen Verkaufspreise der Unionshersteller der Stichprobe und der durchschnittlichen chinesischen Einfuhrpreise (letztere anhand von Eurostat-Daten, da die Ausführer-Fragebogen sich nur auf den UZ bezogen und nicht auf die vorangehenden Jahre).

Euro/Stück	2006	2007	2008	UZ
VR China	34,7	33,5	31,4	31,9
Unionshersteller der Stichprobe	49,7	49,7	48	46,5
Differenz	15	16,2	16,6	14,6

- (90) Die durchschnittlichen Preise der Einfuhren aus der VR China sanken zwischen 2006 und 2008 stetig um 9,5 %; im UZ stiegen sie um 0,5 % wieder leicht an. Im Bezugszeitraum gaben die Preise um 8 % nach.
- (91) Aus dem Preisvergleich kann geschlossen werden, dass die chinesischen Einfuhrpreise, insgesamt betrachtet, über den gesamten Bezugszeitraum hinweg deutlich niedriger waren als die Preise der Hersteller in der Stichprobe, was letztere dazu zwang, ihre Preise erheblich zu senken.

3.3 Preisunterbietung

3.3.1 Allgemeine Bemerkungen

- (92) Kennzeichnendes Merkmal des vorliegenden Falls sind die zwei Marktsegmente, OEM-Markt und Aftermarkt, und die dadurch bedingte Aufspaltung in zwei Absatzkanäle.

Außerdem konzentriert sich der Absatz der Unionshersteller überwiegend auf das OEM-Segment, während die chinesischen Einfuhren hauptsächlich in den Aftermarkt fließen (rund 70 % der Einfuhren aus der VR China). Die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union auf der einen Seite und die chinesischen Einfuhren auf der anderen sind daher in den beiden durch die Marktaufspaltung bedingten Absatzkanäle unterschiedlich stark vertreten.

3.3.2 Unterbietung

- (93) Anhand der Preise der Stichprobenunternehmen des EU-Wirtschaftszweigs und der Preise für die Einfuhren aus dem betroffenen Land wurden die Verkaufspreise auf dem Unionsmarkt verglichen. Die maßgeblichen Verkaufspreise der Stichprobenunternehmen des EU-Wirtschaftszweigs waren die Preise für den Verkauf an unabhängige Abnehmer, erforderlichenfalls berichtigt auf die Stufe ab Werk, also ohne Frachtkosten innerhalb der Union und mit Preisnachlässen und Mengenrabatten.
- (94) Diese Preise wurden mit den von den ausführenden Herstellern in der VR China in Rechnung gestellten Preisen verglichen, letztere nach Abzug von Preisnachlässen und erforderlichenfalls berichtigt auf den cif-Preis frei Grenze der Union bei gebührender Berücksichtigung der Zollabfertigungskosten und der nach der Einfuhr entstandenen Kosten.
- (95) Der Vergleich ergab für den UZ, dass die Verkaufspreise der eingeführten betroffenen Ware in der Union – dem Datenmaterial der mitarbeitenden ausführenden Hersteller zufolge – 22 bis 37 % unter den Preisen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft lagen. Diese Preisunterbietungsspanne und die negative Preisentwicklung für den Wirtschaftszweig der Union zeigen klar, dass ein erheblicher Preisdruck bestand.
- (96) Einige Parteien brachten vor, dass die Preisunterbietungsspanne nur in Bezug auf die „Mehrwert“-Komponente des Preises ermittelt werden sollte (also ohne die Aluminiumkosten). Diese Vorgehensweise würde zu einer noch höheren Preisunterbietungsspanne führen. Da die über den Gesamtpreis errechnete Preisunterbietungsspanne aber bereits erheblich war, wurde diese Vorgehensweise nicht weiter verfolgt.
- (97) Die hohe Preisunterbietungsspanne und der Druck auf die Preise des EU-Wirtschaftszweigs (siehe Randnummern (89) ff.) belegen das ausgeprägte Dumping im vorliegenden Fall.
- (98) Um etwaigen Einwänden bezüglich der Unterschiede zwischen den beiden Marktsegmenten zuvorzukommen wurden die beiden Segmente nach derselben oben beschriebenen Methodik getrennt untersucht. In beiden Segmenten ist eine erhebliche Preisunterbietung festzustellen (13 bis 30 % bei den OEM-Verkäufen und 56 bis 63 % bei den AM-Verkäufen).

4. Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China

- (99) Die folgende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung der Einfuhren aus anderen Drittländern:

Einfuhrmenge (in 1000 Stück)	2006	2007	2008	UZ
Türkei	4 140	4 522	4 021	3 426
<i>Index 2006 = 100</i>	100	109	97	83
Marktanteil (in %)	7,1	7,2	6,9	6,9
Norwegen	1 079	1 210	1 106	520
<i>Index 2006 = 100</i>	100	112	102	48
Marktanteil (in %)	1,8	1,9	1,9	1,1
Südafrika	490	851	790	700
<i>Index 2006 = 100</i>	100	173	161	143
Marktanteil (in %)	0,8	1,4	1,4	1,4
Andere	3 746	4 029	3 690	2 928
<i>Index 2006 = 100</i>	100	108	99	78
Marktanteil (in %)	6,4	6,5	6,3	5,9

- (100) Laut der Tabelle ist die Türkei der zweitgrößte Einführer nach der VR China mit einem erheblichen, wenngleich relativ konstanten Marktanteil. Die Einfuhren aus anderen Drittländern, ohne die VR China und die Türkei, gingen von 9 % im Jahr 2006 auf 8,4% im UZ zurück. Die Auswirkungen der Preise dieser Einfuhren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union wird unter den Randnummern (136) ff. behandelt.

5. Lage des Wirtschaftszweigs der Union

5.1 Allgemeines

- (101) Nach Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung umfasste die Prüfung der Auswirkungen der gedumpten Einfuhren auf den EU-Wirtschaftszweig auch eine Beurteilung aller Wirtschaftsfaktoren und -indizes, die sich von 2006 bis zum UZ auf seine Lage auswirkten.
- (102) Wie oben bereits dargelegt, mussten die Bestimmungen zur Stichprobenbildung angewendet werden. Zur Schadensanalyse wurden die Schadensindikatoren auf den beiden folgenden Ebenen untersucht:

— Die makroökonomischen Indikatoren wurden auf der Ebene des gesamten EU-Wirtschaftszweigs beurteilt (Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmengen, Marktanteil, Beschäftigung, Produktivität, Löhne und Größenordnung der Dumpingspannen). Diese Indikatoren leiten sich hauptsächlich aus den beantworteten Fragebogen der sechs Stichprobenunternehmen und den zusätzlichen Mini-Fragebogen ab. Diese Fragebogen betreffen Unternehmen, auf die über 80 % der gesamten EU-Produktion entfällt. Um die gesamte EU-Produktion zu erfassen, wurden einige Extrapolierungen hinsichtlich der restlichen Produktion vorgenommen; zusätzlich wurde Datenmaterial aus verschiedenen Quellen verwendet, in erster Linie Daten aus dem Antrag und Daten aus der Zeit vor der Verfahrenseinleitung. Diese Faktoren wurden soweit möglich mit generellen Angaben aus einschlägigen Statistiken abgeglichen.

— Die Analyse der mikroökonomischen Faktoren wurde auf der Ebene der einzelnen Unternehmen, d. h. der Unionshersteller der Stichprobe, vorgenommen (Lagerbestände, Verkaufspreise, Rentabilität, Cashflow, Kapitalrendite, Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten und Investitionen, Produktionskosten).

5.2 Makroökonomische Indikatoren

5.2.1 Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

- (103) Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung der Produktion, der Produktionskapazität und der Kapazitätsauslastung auf der Grundlage der Gesamtproduktion des EU-Wirtschaftszweigs:

	2006	2007	2008	UZ
Produktion (Stück)	49 711	49 511	45 269	37 687
<i>Index 2006 = 100</i>	100	100	91	76
Produktionskapazität (Stück)	53 762	53 378	53 819	51 588
<i>Index 2006 = 100</i>	100	99	100	96
Kapazitätsauslastung (in %)	92,5	92,8	84,1	73,1
<i>Index 2006 = 100</i>	100	100	91	79

- (104) Die obige Tabelle zeigt, dass die Produktion in den Jahren 2006 und 2007 mit rund 49,5 Mio. Stück relativ stabil war, dass sie danach auf 45,2 Mio. Stück im Jahr 2008 zurückging und im UZ auf 37,6 Mio. Stück absackte, was einem Rückgang von 24 % im Bezugszeitraum entspricht. Die Kapazitätsauslastung fiel im selben Zeitraum um 19,4 Prozentpunkte.
- (105) Der Hauptgrund für die gesunkene Kapazitätsauslastung bei rückläufiger Kapazität kann nur auf den beträchtlichen Produktionsrückgang zurückgeführt werden.

5.2.2 Verkaufsmenge und Marktanteil

- (106) Die nachstehenden Zahlen geben Aufschluss über die Verkaufsmenge, den Marktanteil und die durchschnittlichen Verkaufsstückpreise bezogen auf alle Unionshersteller.

	2006	2007	2008	UZ
Verkaufsmenge des gesamten EU-Wirtschaftszweigs (in 1000 Stück)	45 447	46 684	42 895	35 794
<i>Index 2006 = 100</i>	100	103	94	79
Marktanteil (in %)	78	75	74	72
<i>Index 2006 = 100</i>	100	97	95	93

(107) Die EU-Verkaufsmengen stiegen von 45,4 Mio. Stück im Jahr 2006 auf 46,6 Mio. Stück im Jahr 2007, danach fielen sie auf 42,8 Mio. Stück im Jahr 2008 und schließlich auf 35,7 Mio. Stück im UZ. Insgesamt gingen die EU-Verkaufsmengen im Bezugszeitraum um 21 % zurück.

(108) Alle EU-Hersteller verloren kontinuierlich an Marktanteilen, und zwar von 78 % im Jahr 2006 auf 75 % im Jahr 2007, 74 % im Jahr 2008 und 72 % im UZ. Dies ergibt einen Verlust von insgesamt 6 Prozentpunkten im Bezugszeitraum. Gleichzeitig verzeichneten die chinesischen Einfuhren einen Marktanteilgewinn von rund 6 Prozentpunkten.

5.2.3 Beschäftigung, Produktivität und Löhne

	2006	2007	2008	UZ
Zahl der Beschäftigten	14 204	14 818	14 309	12 981
Index 2006 = 100	100	104	101	91
Produktivität (Stück/Beschäftigten)	3 500	3 341	3 164	2 903
Index 2006 = 100	100	95	90	83
Löhne (in EUR)	22 371	20 007	18 649	18 420
Index 2006 = 100	100	89	83	82

(109) Die Zahl der Beschäftigten stieg von 14 204 zum Ende des Jahres 2006 auf 14 818 Ende 2007 und fiel dann Ende 2008 auf 14 309 und schließlich auf 12 981 zum Ende des UZ. Insbesondere zwischen 2008 und dem IP gingen in sechs Monaten 1 328 Arbeitsplätze verloren, dies entspricht über einem Zehntel der Belegschaft.

(110) Gleichzeitig entwickelte sich die Produktivität wie folgt: von 3 500 Stück je Beschäftigten im Jahr 2006 fiel sie auf 3 341 im Jahr 2007, dann auf 3 164 im Jahr 2008 und im UZ schließlich auf 2 903 Stück. Der Produktivitätsrückgang insbesondere zwischen 2008 und dem UZ ist dadurch zu erklären, dass die Anpassung der Belegschaft nicht mit dem Produktionsrückgang Schritt hielt. Verantwortlich dafür sind die begrenzten Möglichkeiten dieses Wirtschaftszweigs zur Umnutzung oder zeitweiligen Stilllegung von Produktionsanlagen sowie die hohen personalbezogenen Kosten bei Entlassungen. Die Untersuchung ergab somit, dass die Beschäftigung rückläufig war, insbesondere zwischen 2008 und dem UZ. Die Lohnkosten sanken im Bezugszeitraum. Die Investitionen des EU-Wirtschaftszweigs im UZ dürften dessen Effizienz und Produktivität mittel- und langfristig weiter verbessern.

5.2.4 Höhe der tatsächlichen Dumpingspanne

(111) Die einzelnen Dumpingspannen wurden bereits im Abschnitt zum Thema Dumping angegeben. Alle ermittelten Spannen liegen deutlich über der Geringfügigkeitsschwelle. Zudem können die Auswirkungen der tatsächlichen Dumpingspanne angesichts der Mengen und Preise der gedumpten Einfuhren nicht als unerheblich angesehen werden.

5.2.5 Auftragsgefüge

(112) Unter den Randnummern (20) ff. wurde bereits dargelegt, dass die Mehrzahl der in der Union gefertigten Aluräder im Rahmen von Ausschreibungsverfahren verkauft werden, die im Schnitt zwei Jahre vor Markteinführung eines neuen Fahrzeugmodells durchgeführt werden. Deshalb untersuchte die Kommission auch Verträge, die schon im Bezugszeitraum geschlossen wurden (aber erst nach dem UZ erfüllt werden), um herauszufinden, ob sich daraus Schlussfolgerungen über die wahrscheinliche Lieferentwicklung bei den Unternehmen des EU-Wirtschaftszweigs nach dem UZ ableiten lassen. Die erhobenen Daten lassen derzeit jedoch keine fundierten Schlüsse zu und werden daher weiter untersucht.

5.3 Mikroökonomische Indikatoren

5.3.1 Allgemeine Bemerkung

(113) Bei 3 der 6 in die Stichprobe einbezogenen Hersteller handelt es sich um große Unternehmensgruppen, die über Produktionsanlagen in mehreren Mitgliedstaaten verfügen; drei andere sind weniger komplex strukturiert, d. h. ihre Fertigungsstätten konzentrieren sich auf ein bis zwei Mitgliedstaaten. Im Untersuchungszeitraum wurden 3 Fertigungsstätten der Hersteller in der Stichprobe geschlossen, die erste im Jahr 2006, die zweite 2008 kurz vor dem UZ und die letzte gegen Ende des UZ.

5.3.2 Lagerbestände

(114) In der nachstehenden Tabelle sind die Lagerbestände der in die Stichprobe aufgenommenen Unionshersteller zum Ende des jeweiligen Zeitraums ausgewiesen.

	2006	2007	2008	UZ
Lagerbestände (in 1000 Stück)	2 204	2 444	2 359	2 173
Index 2006 = 100	100	111	107	99

(115) Die Lagerbestände blieben unter 12 % der Produktionsmenge. Es sei darauf hingewiesen, dass dieser Indikator eher bedeutungslos ist, da Aluräder vom Wirtschaftszweig der Union größtenteils auf Bestellung hergestellt werden; die Lagerbestände zu einem bestimmten Zeitpunkt sind vornehmlich darauf zurückzuführen, dass Waren zwar schon verkauft, aber noch nicht ausgeliefert wurden.

5.3.3 Verkaufspreise

- (116) Der Verkaufsstückpreis der EU-Hersteller in der Stichprobe lag 2006 und 2007 konstant bei 49 Euro, sank 2008 dann auf 48 Euro und schließlich auf 46,50 Euro pro Stück im UZ. Daraus ergibt sich ein Preisrückgang von über 6 % im Bezugszeitraum; außerdem fällt der Rückgang im UZ sehr deutlich aus (siehe Tabelle unter Randnummer (89)).

5.3.4 Rentabilität, Cashflow, Kapitalrendite, Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten und Investitionen

- (117) Die Rentabilität der gleichartigen Ware wurde anhand des Nettogewinns der Stichprobenunternehmen vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware ermittelt und in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes ausgedrückt. 2006 und 2007 lag die Rentabilität noch über dem Break-even-Punkt; 2008 und im UZ verschlechterte sich die Lage hingegen drastisch als Folge einer Kombination aus rückläufigen Verkaufsmengen und sinkenden Verkaufspreisen bei inelastischer Kostenstruktur des Wirtschaftszweigs mit hohen Fixkosten.

	2006	2007	2008	UZ
Rentabilität (in %)	3,2	0,7	- 1,5	- 5,4

- (118) Der Investitionstrend bei den Unionsherstellern der Stichprobe geht aus nachstehender Tabelle hervor:

EUR	2006	2007	2008	UZ
Investitionen (in 1000 Euro)	96 335	99 279	161 803	153 724
Index 2006 = 100	100	103	168	160

- (119) Aus der Tabelle geht hervor, dass der Wirtschaftszweig der Union trotz rückläufiger Rentabilität stärker in die betroffene Ware investiert hat. Die Investitionen betrafen hauptsächlich den Maschinenpark und hatten Effizienzsteigerungen zum Ziel. Die verstärkten Investitionen belegen, dass der Wirtschaftszweig noch fähig war, das erforderliche Kapital aufzubringen.

- (120) Trotz dieser Bemühungen brach die Kapitalrendite (RoI) der betroffenen Ware im Bezugszeitraum ein und fiel bis auf -40 % im UZ. Dies bestätigt die Erosion der Rentabilität des Wirtschaftszweigs und die Unmöglichkeit, Gewinne aus den Investitionen zu ziehen.

	2006	2007	2008	UZ
Kapitalrendite	50,8 %	12,2 %	- 13,5 %	- 40,8 %
Index 2006 = 100	100	24	- 27	- 80

	2006	2007	2008	UZ
Cashflow (in Prozent des Umsatzes)	9,3 %	4,4 %	3,6 %	1,2 %
Index 2006 = 100	100	47	39	13

- (121) Die Hersteller in der Stichprobe verzeichneten außerdem einen Rückgang beim operativen Cashflow von 8,1 Prozentpunkten im Bezugszeitraum, was weitgehend den Rentabilitätsrückgang widerspiegelt. Der Einbruch eines solchen Indikators ist nicht auf die Investitionssteigerung zurückzuführen, sondern vielmehr darauf, dass das operative Geschäft weniger Liquidität erzeugte. Da der Wirtschaftszweig strukturell auf den stetigen Liquiditätszufluss für Sachanlagen angewiesen ist, legt der verringerte Cashflow die zunehmende Schwäche des EU-Wirtschaftszweigs und sein Unvermögen zur Selbstfinanzierung bloß.

5.3.5 Produktions- und Rohstoffkosten

- (122) Die nachfolgende Tabelle zeigt die Durchschnittskosten, die den in die Stichprobe einbezogenen Herstellern je Tonne der betroffenen Ware entstehen:

In Euros	2006	2007	2008	UZ
Durchschnittliche Produktionskosten (in Euro/Stück)	49,3	49,7	50,5	49,2

- (123) Die Durchschnittskosten blieben im Bezugszeitraum mit rund 50 Euro je Stück konstant.

6. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (124) Aus den besagten Gründen wird vorläufig der Schluss gezogen, dass der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung erfahren hat. Diese Schlussfolgerung wird noch von der Zahl der Unternehmen oder Produktionsstätten untermauert, die im Bezugszeitraum schlossen (5 im OEM-Segment) oder Konkurs anmeldeten (21 im AM-Segment und 4 im OEM-Segment).

E. SCHADENSURSACHE

1. Einleitung

- (125) Nach Artikel 3 Absätze 6 und 7 der Grundverordnung wurde geprüft, ob die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union auf die gedumpte Einfuhren aus den betroffenen Ländern zurückzuführen ist. Darüber hinaus prüfte die Kommission auch andere bekannte Faktoren, die den Wirtschaftszweig der Union geschädigt haben könnten, damit eine Schädigung aufgrund dieser anderen Faktoren nicht den gedumpten Einfuhren zugerechnet wurde.

2. Auswirkungen der Einfuhren aus der VR China

2.1 Allgemeines

- (126) Es ist eine klare zeitliche Übereinstimmung festzustellen zwischen der Zunahme der gedumpten Einfuhren, die zwischen 2006 und dem UZ zu einem Marktanteilgewinn von 6 Prozentpunkten führten, und dem gleichzeitigen Marktanteilverlust der EU-Hersteller von 6 Prozentpunkten. Bei der Untersuchung wurden ferner negative Preiseinwirkungen festgestellt, die darauf zurückzuführen sind, dass die Preise der gedumpten Einfuhren die Preise der EU-Hersteller kontinuierlich unterboten.
- (127) Eine Partei behauptete, dass der Marktanteil der chinesischen Einfuhren zu gering sei, um eine bedeutende Schädigung hervorzurufen. Dem ist entgegenzuhalten, dass ein Gesamtmarktanteil von 12 % in einem preisempfindlichen Markt (und insbesondere im OEM-Segment) nicht als geringfügig betrachtet werden kann.
- (128) Es wird ferner daran erinnert, dass die Einfuhren aus der VR China im Bezugszeitraum um rund 65 % anstiegen und ihr geschätzter Marktanteil sich dabei fast verdoppelte. Außerdem wurde unter den Randnummern (86) ff. bereits dargelegt, dass die Preise für die Einfuhren aus der VR China um 8 % sanken (siehe Randnummern (89) ff.) und eine deutliche Preisunterbietung zu verzeichnen war (siehe Randnummern (93) ff.). Die steile Zunahme der Einfuhren und die deutliche Preisunterbietung, die festgestellt wurden, sind in dem vorliegenden Fall nämlich die Hauptbetrachtungsfaktoren.
- (129) Der Wirtschaftszweig der Union reagierte auf das schädigende Dumping seit 2007 mit Preissenkungen. Allerdings war der Preisdruck der chinesischen Einfuhren so erheblich, dass der EU-Wirtschaftszweig seinen Marktanteil trotz gesenkter Preise nicht halten konnte. Bei den Ausschreibungsverfahren im OEM-Marktsegment war festzustellen, dass die Niedrigpreisgebote aus China entscheidend dazu beigetragen haben, dass der Wirtschaftszweig der Union niedrigere Preise anbot. Doch obwohl der EU-Wirtschaftszweig seine Preise senkte, lagen die durchschnittlichen Verkaufspreise für die chinesischen Einfuhren weiterhin unter den Preisen des Wirtschaftszweigs. Folglich brach der Absatz des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum ein. Da die chinesischen Preise im UZ gegenüber 2006 noch weiter gesenkt wurden, musste der EU-Wirtschaftszweig mit seinen Preisen erneut nachgeben, um im Geschäft zu bleiben. Seine Rentabilität sank unter den Break-even-Punkt, was bedeutet, dass er seine Geschäftstätigkeit auf Dauer nicht wird aufrechterhalten können.
- (130) Daraus wird ersichtlich, dass ein enger Zusammenhang zwischen dem beträchtlichen Anstieg der Einfuhrmengen

zu immer niedrigeren Preisen und der beobachteten Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union besteht. Daraus lässt sich zum gegenwärtigen Zeitpunkt schließen, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen den Niedrigpreiseinfuhren aus der VR China und der bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union besteht.

2.2 Aufteilung der betroffenen Ware auf zwei Marktsegmente

- (131) Es wurde vorgebracht, dass das OEM-Marktsegment und der Aftermarkt zwei getrennte Absatzkanäle darstellten und dass zwischen diesen beiden keine nennenswerte Interaktion stattfinde. Auf dieser Grundlage wurde insbesondere behauptet, die Schädigung des EU-Wirtschaftszweigs, der seine Ware weitgehend im OEM-Segment absetze (85 % bei den Herstellern der Stichprobe), könne nicht von den chinesischen Einfuhren hervorgerufen worden sein, da diese überwiegend in den Aftermarkt flössen und nur in begrenztem Umfang in das OEM-Segment.
- (132) Auch wenn die Untersuchung der Kommission ergeben hat, dass es sich in der Tat um zwei getrennte Absatzkanäle handelt, ist nicht auszuschließen, dass eine gewisse Interaktion stattfinden mag, wenngleich nicht auf direktem Wege. Um jedoch einen umfassenden Lageüberblick zu gewinnen, müssen die beiden Marktsegmente auch getrennt betrachtet werden.
- (133) Am Aftermarkt ist die festgestellte Schädigung gewiss auf die großen Mengen chinesischer Niedrigpreiseinfuhren zurückzuführen, die in diesem Marktsegment 34 % erreichen. Im OEM-Segment, das das Gros der EU-Nachfrage befriedigt (35 Mio. von etwa 50 Mio. Stück), sind chinesische Einfuhren mengenmäßig deutlich weniger vertreten (höchstens 6 %). Es muss jedoch, wie schon gesagt, berücksichtigt werden, dass die Schädigung des OEM-Absatzes von den niedrigen chinesischen Preisen hervorgerufen wird und somit de facto preisbedingt ist. Genauer gesagt gibt es Anhaltspunkte dafür, dass die chinesischen Gebote von den Fahrzeugherstellern als Vergleichsbasis herangezogen werden, was dazu führt, dass die Preise der EU-Aluradhersteller in den Ausschreibungsverfahren nach unten gedrückt werden. Um am Markt zu bleiben, haben die Unionshersteller nämlich keine andere Wahl als einzulenken und ihre Preise zu senken.
- (134) Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass sinkende Preise im Aftermarkt auch auf die OEM-Preise durchschlagen. Ein Vergleich der durchschnittlichen Aftermarkt- und OEM-Preise hat nämlich ergeben, dass letztere zwar bis 2007 im Schnitt höher lagen, dass sich das Bild ab 2008 und damit auch im UZ gewandelt hat. Dies zeigt, dass der Preisdruck im OEM-Segment in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat.

- (135) Somit wird vorläufig der Schluss gezogen, dass die chinesischen Einfuhren den EU-Wirtschaftszweig sowohl im Aftermarkt- als auch im OEM-Segment geschädigt haben. Dies wird auf alle Fälle weiter untersucht.

3. Auswirkungen anderer Faktoren

3.1 Auswirkungen der Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China

3.1.1 Auswirkungen der Einfuhren aus der Türkei

- (136) Wie unter den Randnummern (99) ff. bereits ausgeführt, ist die Türkei der zweitgrößte Einführer nach China. Im Bezugszeitraum hielten die türkischen Einfuhren einen EU-Marktanteil von rund 7 %. Die nachstehende Tabelle enthält eine Gegenüberstellung der Preise für die Einfuhren aus den beiden Drittländern und der Preise der EU-Hersteller:

(in Euro/Stück)	2006	2007	2008	UZ
Türkei	40,8	42,6	52,4	40,7
Unionshersteller der Stichprobe	49,7	49,7	48	46,5
VR China	34,7	33,5	31,4	31,9
Differenz Türkei/EU-Hersteller	8,9	7,1	4,4	5,8
Differenz VR China/EU-Hersteller	15	16,2	16,6	14,6

- (137) Im Bezugszeitraum lagen die türkischen Preise (außer 2008) ständig unter den Preisen der in die Stichprobe einbezogenen EU-Hersteller. Im UZ betrug der Preisunterschied zwischen den türkischen und den EU-Herstellern 5,70 EUR (+/- 12,3 % der EU-Preise); der entsprechende Preisunterschied für die VR China lag bei 14,50 EUR (+/- 31 %). Daraus darf für den UZ mit Fug und Recht der vorläufige Schluss gezogen werden, dass die niedrigeren Preise der Einfuhren aus der Türkei sich zwar in gewissem Umfang nachteilig auf die Lage des EU-Wirtschaftszweigs auswirkten, aber nicht so deutlich, dass dieser Sachverhalt den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpte Einfuhren aus der VR China und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union aufheben könnte.

3.1.2 Auswirkungen der Einfuhren aus anderen Drittländern als der Türkei

- (138) Der kumulierte Marktanteil der Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China und der Türkei ging von

9 % im Jahr 2006 auf 8,3 % im UZ zurück (siehe Randnummer (99)). Die entsprechenden Preise bewegten sich in dieser Zeit in etwa auf derselben Höhe wie die Preise der Unionshersteller. Dies lässt den Schluss zu, dass die Einfuhren aus anderen Drittländern als der VR China und der Türkei nicht zur Schädigung des EU-Wirtschaftszweigs beitrugen.

3.2 Auswirkungen der Wirtschaftskrise

- (139) Einige Parteien wandten ein, die Einfuhren aus der VR China seien 2007 durch einen Verbrauchsanstieg in der EU absorbiert worden, während der Verbrauchsrückgang 2008 zeitlich mit dem Wirtschaftsabschwung und dem gleichzeitigen Absatzeinbruch in der Automobilindustrie zusammenfalle. Folglich wären diese Faktoren die Hauptgründe für die schwache Leistung des Wirtschaftszweigs der Union.

- (140) Die Wirtschaftskrise hatte aufgrund des Verbrauchsrückgangs und der Preisrückgänge sehr wohl negative Auswirkungen auf den EU-Wirtschaftszweig. Von 2008 bis zum UZ sackte der Verbrauch um 14,5 % ab.

- (141) Die Aluradhersteller arbeiten sehr eng mit der Automobilindustrie zusammen, die von der Krise ernsthaft in Mitleidenschaft gezogen wurde. Die nachstehende Tabelle veranschaulicht die Entwicklung der Fahrzeugproduktion in Europa im Bezugszeitraum. Es stimmt zwar, dass Fahrzeuge entweder mit Alu- oder mit Stahlrädern ausgerüstet werden, wobei das genaue Verhältnis nur schwer zu ermitteln ist. Es gibt aber keine Anhaltspunkte dafür, dass sich dieses Verhältnis im Bezugszeitraum merklich geändert hätte. Deshalb ist nicht auszuschließen, dass der Produktionsrückgang bei Fahrzeugen – der sich von Ende 2008 bis zum UZ als dramatischer Einbruch darstellte – sich auf die Verkaufsmengen der Aluradhersteller ausgewirkt hat. Die nachstehende Tabelle zeigt, dass das Produktionsvolumen von 2008 bis zum Ende des UZ um über 15 % absackte.

(EU 27)	2006	2007	2008	UZ
Produktionsvolumen in Europa (in 1000 Stück)	16 198	17 103	15 947	13 443

- (142) Die Analyse der Wirtschaftsindikatoren für den EU-Wirtschaftszweig zeigt indessen, dass der Rückgang bereits lange vor der Wirtschaftskrise einsetzte und zeitlich mit dem Beginn der Verbreitung der chinesischen Einfuhren auf dem Markt zusammenfiel. Die Rentabilitätszahlen veranschaulichen beispielsweise, dass der Rückgang zwischen 2006 und 2007 einsetzte (– 2,5 Prozentpunkte), 2007 bis 2008 anhielt (erneut – 2,2 Prozentpunkte), um dann von 2008 bis zum Ende des UZ um 6,9 Prozentpunkte gravierende Ausmaße zu erreichen.

- (143) Außerdem machten sich die chinesischen Einfuhren trotz des Verbrauchsrückgangs verstärkt am Markt bemerkbar; im UZ erreichten sie 12,4 %. Die Mengen und der Marktanteil stiegen kontinuierlich an, und dies bei ständiger Unterbietung der Preise des EU-Wirtschaftszweigs. Man hätte jedoch erwarten dürfen, dass die Krise alle Marktteilnehmer gleichermaßen trifft. Gleichwohl stiegen – wie gesagt – die chinesischen Einfuhren zu Preisen, die die EU-Preise in der besagten Lage deutlich unterboten. Folglich darf mit Fug und Recht geschlossen werden, dass die Mengen und der Marktanteil der chinesischen Einfuhren ohne die Wirtschaftskrise noch stärker zugenommen hätten.
- (144) So gesehen darf durchaus angenommen werden, dass der Wirtschaftsabschwung zwar zur Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beigetragen hat, dass er für sich genommen aber nicht geeignet ist, den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der bedeutenden Schädigung aufzuheben. Vielmehr hätten die aus der VR China eingeführten Mengen normalerweise dem Verbrauchsrückgang folgen müssen, so wie es bei den Einfuhren aus anderen Drittländern der Fall war und insbesondere beim Absatz des EU-Wirtschaftszweigs (der, daran sei erinnert, proportional zum Anstieg der Importe aus der VR China zurückging).

3.3 Folgen einer etwaigen Änderung der Ausfuhrleistung des EU-Wirtschaftszweigs

- (145) Die Ausfuhrfähigkeit der Unionshersteller verblieb im Bezugszeitraum auf niedrigem Niveau (weniger als 2 % der Gesamtverkäufe der in die Stichprobe einbezogenen EU-Hersteller). Sie konnte sich folglich nicht negativ auf die geschwächte Lage des Wirtschaftszweigs der Union auswirken haben und kann somit den ursächlichen Zusammenhang nicht aufheben.

3.4 Wettbewerb der Unionshersteller untereinander und Konzentration auf dem EU-Markt

- (146) Die Zahl der Aluradhersteller (etwa 30), die sich auf dem EU-Markt betätigen, lässt vermuten, dass der EU-Markt stark umkämpft ist, obwohl gleichzeitig ein hoher Konzentrationsgrad vorherrscht, da auf die 3 größten Unternehmen 60 % der Gesamtproduktion entfallen, auf 2 andere Unternehmen etwa 8 % und auf 4 weitere etwa 4 %. Die verfügbaren Daten zur Produktionsmenge zeigen, dass es sich bei den übrigen Herstellern um Klein- oder Mittelbetriebe handelt.
- (147) Es sei angemerkt, dass eine Reihe kleinerer Hersteller ihre Produktion vor dem Jahr 2008, im Jahr 2008 und im UZ einstellten. Dies könnte darauf hindeuten, dass der Wettbewerb unter den Unionsherstellern – wie auch der offensichtliche Konzentrationsprozess – zur Schädigung des EU-Wirtschaftszweigs beigetragen hat. Die Daten aus der Untersuchung belegen jedoch, dass nicht nur die kleinen Hersteller betroffen sind. Kleinere und größere Hersteller sind nämlich gleichermaßen von den besagten

Entwicklungen betroffen. Deshalb kann nicht geschlossen werden, dass der Wettbewerb unter den Unionsherstellern in nennenswerter Weise zur bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beigetragen hat.

3.5 Verbraucherpräferenzen bei Stahl- und Alurädern

- (148) Es wurde vorgebracht, die sinkende Nachfrage nach Alurädern könne auf eine krisenbedingte Änderung der Verbraucherpräferenzen zurückzuführen sein, da sich die Verbraucher möglicherweise für kostengünstigere Stahlräder entscheiden würden. Für diese Behauptung wurden jedoch keine Belege erbracht. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt kann eine derartige Entwicklung mangels entsprechender Aktenbelege nicht bestätigt werden.

3.6 Produktmix

- (149) Einige Parteien führten an, dass der Anstieg der chinesischen Einfuhren auf eine gestiegene Nachfrage nach besonderen High-End-Radtypen zurückzuführen sei, die in der VR China gefertigt würden (nämlich geschmiedete oder formgewalzte Räder), nicht aber (in nennenswerter Menge) in der EU. Deshalb könnten die Einfuhren aus der VR China den EU-Wirtschaftszweig nicht geschädigt haben. Die Untersuchung hat indessen ergeben, dass derartige Einfuhren nur einen Bruchteil der Gesamteinfuhren aus der VR China ausmachen. Der Einwand musste daher zurückgewiesen werden.

4. Schlussfolgerung zur Schadensursache

- (150) Es sei daran erinnert, dass im vorliegenden Fall beträchtliche Rückgänge bei Produktion, Verkauf und Marktanteil und darüber hinaus Preisdruck zu verzeichnen waren, die dem Wirtschaftszweig der Union Verluste zugefügt haben. Die Mengen der Einfuhren aus der VR China zu Preisen weit unter dem Preisniveau des EU-Wirtschaftszweigs sowie der Marktanteil dieser Einfuhren sind im selben Zeitraum gestiegen.
- (151) Die Kommission hat außerdem alle anderen Faktoren analysiert, die zur bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union hätten beitragen können. Diesbezüglich war festzustellen, dass die Wirtschaftskrise, die Einfuhren aus der Türkei sowie der Wettbewerb der Unionshersteller untereinander mit entsprechenden Konzentrationstendenzen einen gewissen Einfluss auf die Schädigungslage gehabt haben könnten. Dennoch wird vorläufig der Schluss gezogen, dass der Einfluss dieser Faktoren nicht geeignet ist, den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der festgestellten Schädigung aufzuheben, wie oben ausgeführt wurde.
- (152) Nach Analyse der Auswirkungen aller bekannten Faktoren, die die Lage des EU-Wirtschaftszweigs beeinflussen können, wird vorläufig der Schluss gezogen, dass zwischen den gedumpten Einfuhren aus der VR China und der bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union ein ursächlicher Zusammenhang besteht.

F. UNIONSINTERESSE

1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (153) In diesem Fall war die Mitarbeit und die Unterstützung seitens der EU-Hersteller sehr hoch (über 70 %). Dies lässt erkennen, dass die EU-Hersteller ein Interesse an der Einführung von Maßnahmen haben.
- (154) Die Untersuchung zeigte, dass der EU-Wirtschaftszweig aufgrund der Auswirkungen der gedumpten Einfuhren zu Unterbietungspreisen (siehe Randnummern (93) ff.) eine bedeutende Schädigung erfährt.
- (155) Es ist davon auszugehen, dass die Maßnahmen dem Wirtschaftszweig der Union zugute kommen werden, da sie eine weitere massive Zunahme gedumpfter Niedrigpreiseinfuhren unterbinden dürften.
- (156) Ohne die Einführung von Maßnahmen ist zu erwarten, dass weiter – oder sogar verstärkt – Aluräder zu gedumpten Niedrigpreisen eingeführt werden, insbesondere in den Aftermarkt. Des Weiteren kann nicht ausgeschlossen werden, dass der zunehmende Preisdruck auf dem Aftermarkt und seine zunehmende Durchdringung zumindest indirekt auf das OEM-Segment durchschlagen wird. Diesbezüglich wurde festgestellt, dass bestimmte Hersteller im betroffenen Land sich dem mittleren und oberen Ende des Aftermarkts zuwenden oder bereits zugewendet haben und anschließend das OEM-Segment angehen – bei sehr niedrigen Preisen. Diese Entwicklung dürfte anhalten und dann höchstwahrscheinlich auch die große Gruppe der im OEM-Segment tätigen Unionshersteller gefährden. Da die finanzielle Lage und die Rentabilität dieser Hersteller nicht solide genug ist, um einem weiteren Preisdruck gedumpfter Einfuhren zu deutlich unterbietenden Preisen standzuhalten, würde dies mit hoher Wahrscheinlichkeit zum allmählichen Zusammenbruch vieler – wenn nicht aller – Unionshersteller führen.

2. Interesse der Einführer

- (157) 5 unabhängige Einführer und 2 einführende Verwender wurden aufgrund ihrer Einfuhrmengen in die Stichprobe aufgenommen (siehe Randnummer (13)).
- (158) Auf mitarbeitende unabhängige Einführer entfielen insgesamt betrachtet weniger als 10 % des Gesamtvolumens der Einfuhren aus der VR China.
- (159) Die Untersuchung ergab, dass es sich bei den meisten Einführern um Händler handelt, die sich auf Fahrzeugzubehör spezialisiert haben. Diese können in 2 Kategorien unterteilt werden. Eine Kategorie umfasst Unternehmen, die Aluräder ihrer eigenen Handelsmarke einführen und verkaufen, deren Herstellung sie in Drittländer ausgelagert haben. Sie sind aber nicht mit den chinesischen Ausführern verbunden. Diese Kategorie von Einführern erbringt in der Regel keine unwesentlichen „wertschöpfenden“ Leistungen in der EU (z. B. Design, Forschung und Entwicklung); in manchen Fällen verfügen sie sogar über ihre eigene Vertriebskette mit einem entsprechenden Angebot an Arbeitsplätzen. Die zweite Kategorie umfasst Einführer/Vertreiber, die sich als Händler auf Massenware und weniger auf Markenware konzentrieren. Die Strukturkosten dieser Einführer sind meist niedriger, und sie üben weniger wertschöpfende Tätigkeiten in der Union aus.

- (160) Die geringe Mitarbeit seitens unabhängiger Einführer lässt vermuten, dass sich die Einführung von Maßnahmen nicht nennenswert auf ihre Tätigkeit auswirken würde. Bei den mitarbeitenden Einführern/Vertreibern wurde nämlich festgestellt, dass der Anteil des Weiterverkaufs chinesischer Aluräder nur 1 bis 6 % ihres Gesamtumsatzes ausmacht. Die Lage der auslagernden Unternehmen ist komplexer, da der Weiterverkauf chinesischer Aluräder fast die Gesamtheit ihrer Geschäftstätigkeit ausmachen kann. Etwaige Maßnahmen würden sich gewiss auf ihre Tätigkeit auswirken, auch wenn sich das Ausmaß zum jetzigen Zeitpunkt nur schwer abschätzen lässt. Diese Frage wird weiter untersucht.

3. Interesse der Verwender

3.1 Allgemeines

- (161) Verwenderfragebogen wurden an rund 20 ermittelte Verwender versandt. 13 Fahrzeughersteller arbeiteten an der Untersuchung mit. Zwei Verbände, die Verwender und Einführer von OEM- und Aftermarkt-Aluräder vertreten, arbeiteten ebenfalls mit.
- (162) Nach vorliegenden Eurostat-Daten entfallen auf die Einfuhren der mitarbeitenden Verwender 19 % der Gesamteinfuhren aus der VR China. Die Eurostat-Daten erlauben allerdings keine präzise Feststellung, ob die Einfuhrverkäufe im OEM-Segment oder im Aftermarkt getätigt werden. Wie bereits unter Randnummer (133) angesprochen, lässt sich dennoch zwischen OEM-Segment und Aftermarkt-Segment unterscheiden; danach entfallen 20 bis 30 % der Gesamteinfuhren aus der VR China auf das OEM-Segment. Somit kann sich getrost davon ausgegangen werden, dass die Mitarbeit aus dem OEM-Segment sehr hoch war.
- (163) Es hat den Anschein, als würden der durchschnittliche Fahrzeughersteller nur begrenzt auf chinesische Lieferungen zurückgreifen. Bei individueller Betrachtung verfolgen die mitarbeitenden Fahrzeughersteller unterschiedliche Geschäftsmodelle. Einige führen die betroffene Ware überhaupt nicht aus der VR China ein, bei anderen sind es lediglich 5 %; einige decken indessen bis zu 30 % ihres Bedarfs aus dieser Quelle.

- (164) Sowohl einführende als auch nicht einführende Verwen- der sind gegen Maßnahmen. Ein Hauptargument ist, dass Fahrzeughersteller an diversifizierten Zulieferquellen inter- essiert sind, aber ebenso an den Vorteilen, die sich aus dem Wettbewerb am Markt für Fahrzeugräder ergeben. Die Maßnahmen würden sie zu sehr von einer begrenz- ten Zahl europäischer Hersteller abhängig machen. Das Argument an sich dürfte jedoch nicht ausschlaggebend sein angesichts beträchtlicher Einfuhren aus anderen Drittländern.

3.2 Kosten der Maßnahmen

- (165) Aluräder machen 1 % der Kosten für ein Fahrzeug aus. Eine auf Aluräder gerichtete Maßnahme in der Größen- ordnung von 20 % würde somit eine Kostensteigerung von 0,2 % nach sich ziehen. Für die Fahrzeughersteller, die höchstens 5 % ihrer Aluräder aus der VR China be- ziehen, würden die Fahrzeugproduktionskosten damit insgesamt um 5 % dieser 0,2 % steigen, also um 0,01 %. Doch selbst bei den Fahrzeugherstellern, die bis zu 30 % ihrer Aluräder aus der VR China beziehen, würden die Kosten insgesamt nur um 30 % dieser 0,2 % steigen, also um 0,06 %. Daher würden etwaige Maßnahmen nur sehr begrenzt auf die Kosten durchschlagen. Im Übrigen ist es wohl nicht ungewöhnlich, dass ein Fahrzeughersteller, der Aluräder zu einem bestimmten Preis einführt (bei- spielsweise für 50 Euro), diese zum drei- bis vierfachen Preis an den Endkunden verkauft (also für bis zu 200 Euro).

3.3 Kosten eines Anbieterwechsels

- (166) Wie schon gesagt, werden OEM-Aluräder gewöhnlich 2 Jahre vor der Markteinführung eines neuen Fahrzeug- modells entwickelt. Jeder Anbieterwechsel erfordert Zeit (mindestens 6 Monate) und könnte zusätzliche Umrüs- tungskosten verursachen. Die Untersuchung hat aber er- geben, dass die meisten Fahrzeughersteller ihre Zuliefer- quellen grundsätzlich diversifizieren, d. h., sie beauftragen (mindestens) 2 Hersteller mit der Produktion eines be- stimmten Alurads. Die mehrgleisige Beschaffung ist aus Gründen der Versorgungssicherheit auch bei den Model- len üblich, die aus der VR China importiert werden. Das Risiko eines Anbieterwechsels dürfe somit bereits in die Entscheidung eingeflossen sein, die betroffene Ware aus der VR China zu beschaffen. Im Übrigen ergibt sich aus den bei der Untersuchung vorgelegten Verträge, dass die Fahrzeughersteller die Verträge in der Regel jederzeit ohne Vertragsstrafen kündigen können.

3.4 Weitere Einwände der Parteien

- (167) Einige Parteien brachten vor, die Einführung von Zöllen auf Aluräder mit Ursprung in der VR China würde die Fahrzeughersteller in Südkorea bevorteilen, und zwar über den Nullzoll hinaus, der für Fahrzeuge nach dem anstehenden Freihandelsabkommen gelten werde. Die Fahrzeughersteller in Südkorea könnten danach weiter chinesische Aluräder zu Niedrigpreisen einkaufen und für Fahrzeuge, die sie in die EU ausführten, sogar noch eine Zollerstattung in Anspruch nehmen (Einfuhrzölle

auf bestimmte Fahrzeugteile könnten bei der Ausfuhr des betreffenden Fahrzeugs zurückgefordert werden). Bei Einführung einer Antidumpingmaßnahme gegen chinesi- sche Aluräder müssten die europäischen Fahrzeugherstel- ler Wettbewerbsnachteile gegenüber Fahrzeugen in Kauf nehmen, die zum Nullzollsatz aus Südkorea in die EU eingeführt würden.

- (168) Dazu sei anzumerken, dass der Anteil der Fahrzeuge mit Ursprung in Südkorea derzeit nur 3 % des EU-Fahrzeug- markts beträgt. Zwar ist nur schwer vorherzusehen, wie sich die Fahrzeugeinfuhren aus Korea entwickeln werden, aber angesichts der sehr begrenzten Auswirkungen etwai- ger Maßnahmen auf die Kosten der EU-Fahrzeughersteller kann derzeit nicht geschlossen werden, dass Antidum- pingmaßnahmen gegen Aluräder aus der VR China dies- bezüglich eine nennenswerte Rolle spielen werden.

4. Interesse der Verbraucher

- (169) Zu den Auswirkungen der Maßnahme auf die Endver- braucher wurden keine Einwände vorgebracht. Diese Tat- sache spricht gegen die Wahrscheinlichkeit nennenswer- ter Auswirkungen auf die Verbraucherpreise, ebenso die geringe Kostenwirkung und die Preisstrategien der Fahr- zeughersteller, die bei der Untersuchung festgestellt wur- den.

5. Interesse der Zulieferer

- (170) 5 Zulieferer von Rohstoffen/Ausrüstung für Aluradher- steller in der Union beantworteten den Zuliefererfragebo- gen. Diese liefern Aluminium-/Hüttenaluminiumblöcke, Lacke/Grundierungen oder Niederdruckanlagen. Die Ver- käufe der Rohblockzulieferer an den EU-Wirtschaftszweig machen nur einen Bruchteil ihrer Geschäftstätigkeit aus (unter 6 % ihres Gesamtumsatzes), was ihr relativ gerin- ges Interesse an Antidumpingmaßnahmen gegen Alurä- der aus der VR China erklärt. Die Verkäufe anderer Zu- lieferer (von Anlagen, Lacken oder Niederdruckmaschi- nen) liegen zwischen 30 und 50 % ihres Gesamtumsat- zes. Da es sich dabei um Klein- und Mittelbetriebe han- delt, ist die Existenzfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union für ihr Geschäft von größter Bedeutung.

6. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (171) Aus der dargelegten Sachlage ergibt sich der vorläufige Schluss, dass nach Würdigung der zum Unionsinteresse vorliegenden Informationen grundsätzlich keine zwingen- den Gründe gegen die Einführung vorläufiger Maßnah- men sprechen, die gegen die Einfuhren von Alurädern mit Ursprung in der VR China gerichtet sind.

G. VORLÄUFIGE MASSNAHMEN

1. Schadensbeseitigungsschwelle

- (172) In Anbetracht der Schlussfolgerungen zu Dumping, Schä- digung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten vor- läufige Maßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des EU-Wirtschaftszweigs durch die gedump- ten Einfuhren aus der VR China zu verhindern.

- (173) Zwecks Festsetzung der Höhe dieser Zölle wurden die festgestellten Dumpingspannen herangezogen sowie der Zollsatz, der zur Beseitigung der Schädigung des EU-Wirtschaftszweigs erforderlich ist.
- (174) Wie bereits unter Randnummer (20) dargelegt, zeichnet sich der Alurad-Markt dadurch aus, dass zwei relativ eigenständige Marktsegmente existieren. Bei der Untersuchung wurde außerdem festgestellt, dass sich die Unionshersteller mit 85 % der Gesamtverkäufe des EU-Wirtschaftszweigs auf das OEM-Marktsegment konzentrierten.
- (175) Im Hinblick auf die Einführung vorläufiger Maßnahmen war es folglich angebracht, von einer Schadensspanne auszugehen, die der Besonderheit dieses Marktes Rechnung trägt.
- (176) Im OEM-Segment erteilen die Aluradkäufer (also Fahrzeughersteller) ihre Aufträge typischerweise im Rahmen von Ausschreibungsverfahren. Folglich kann dasselbe Radmodell, das für dasselbe Fahrzeugmodell bestimmt ist, in nicht wenigen Fällen aus verschiedenen Zulieferquellen bezogen werden, häufig sowohl von einem chinesischen als auch von einem EU-Zulieferer gleichzeitig. Es wurde vorerst davon ausgegangen, dass das Ausschreibungsverfahren den üblichen Preiswettbewerb im UZ zwischen den chinesischen und den EU-Zulieferern im selben Ausschreibungswettbewerb korrekt und zuverlässig widerspiegelt.
- (177) Es wurde folglich als angebracht angesehen, die Preisunterbietungsspanne anhand der Preise zu ermitteln, die sich aus dem Datenmaterial der EU-Hersteller und der chinesischen Ausführer in den Fällen ergeben, in denen sie bei derartigen Ausschreibung als Wettbewerber auftreten.
- (178) Bei der Berechnung des Zollsatzes, der zur Beseitigung der Auswirkungen des schädigenden Dumpings erforderlich ist, wurde davon ausgegangen, dass etwaige Maßnahmen es dem EU-Wirtschaftszweig ermöglichen sollten, seine Produktionskosten zu decken und einen angemessenen Gewinn zu erzielen. Bei den Produktionskosten wurden Berichtigungen für den vom EU-Wirtschaftszweig im UZ tatsächlich erlittenen Verlust (-5,4 %) vorgenommen. Ferner wurde davon ausgegangen, dass ein Wirtschaftszweig dieses Typs unter normalen Wettbewerbsbedingungen, d. h. ohne gedumpte Einfuhren, einen angemessenen Gewinn vor Steuern mit dem Verkauf der gleichartigen Ware in der Union erwirtschaften kann und dass die Angemessenheit unter Bezugnahme auf die 2006 erzielte Rentabilität (+3,2 %) eingeschätzt werden sollte. In dem besagten Jahr war die Menge der Einfuhren aus der VR China noch relativ gering. Auf dieser Grundlage wurde für den EU-Wirtschaftszweig ein nicht schädigender Preis für die gleichartige Ware ermittelt.
- (179) Danach liegt die Preisunterbietungsspanne bei 20,6 %.
- (180) Dieses Ergebnis fand eine weitere Bestätigung in einer zusätzlichen Berechnung anhand des Vergleichs einiger Ausschreibungsverträge, die von bestimmten Fahrzeug-

herstellern während der Untersuchung vorlegt wurden. In den Fällen, in denen ein Fahrzeughersteller dasselbe Aluradmodell sowohl bei einem chinesischen als auch bei einem EU-Hersteller orderte, lag die Preisunterbietungsspanne – nach den unter den Randnummern (93) ff. erläuterten Berichtigungen – nämlich in derselben Größenordnung wie die in der vorausgehenden Randnummer ermittelte Spanne.

- (181) Es sei darauf hingewiesen, dass diese Preisunterbietungsspanne niedriger ist als die unter den Randnummern (76) ff. ermittelten Dumpingspannen, weshalb sie als Grundlage für die Festlegung des Zolls anhand der Regel des niedrigeren Zolls herangezogen werden sollte.
- (182) Aufgrund der im vorliegenden Fall angewandten Methode zur Bestimmung der Schadensbeseitigungsschwelle erscheint es im Sinne von Artikel 9 Absatz 5 der Grundverordnung als nicht praktikabel, individuelle Antidumpingzollsätze festzulegen. Dies liegt vor allem daran, dass keine verlässlichen Daten vorliegen, die eine Auswertung auf unternehmensspezifischer Basis ermöglichen würden. Folglich wird vorläufig beschlossen, einen landesweiten Antidumpingzoll auf alle Einfuhren aus China in Höhe der Preisunterbietungsspanne von 20,6 % einzuführen.

2. Vorläufige Maßnahmen

- (183) In Anbetracht des dargestellten Sachverhalts sollte im Sinne des Artikels 7 Absatz 2 der Grundverordnung ein vorläufiger Antidumpingzoll auf die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China eingeführt werden. Im vorliegenden Fall sollte der Zollsatz demnach in Höhe der ermittelten Schadensspanne festgesetzt werden.
- (184) Folglich wird ein Antidumpingzoll von 20,6 % vorgeschlagen.

H. UNTERRICHTUNG

- (185) Die oben ausgeführten vorläufigen Feststellungen werden allen interessierten Parteien mit der Einladung mitgeteilt, schriftlich dazu Stellung zu nehmen und eine Anhörung zu beantragen. Ihre Stellungnahmen werden geprüft und, soweit angezeigt, berücksichtigt, bevor eine endgültige Entscheidung getroffen wird. Außerdem ist darauf hinzuweisen, dass alle Feststellungen zur Einführung von Antidumpingzöllen im Rahmen dieser Verordnung vorläufig sind und im Hinblick auf endgültige Feststellungen möglicherweise überprüfen werden müssen —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

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

2. Der vorläufige Antidumpingzoll auf den Nettopreis frei Grenze der Europäischen Union, unverzollt, der in Absatz 1 genannten Waren beträgt 20,6 %.

3. Die Überführung der in Absatz 1 genannten Ware in den zollrechtlich freien Verkehr in der Europäischen Union ist von der Leistung einer Sicherheit in Höhe des vorläufigen Zolls abhängig.

4. Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.

Artikel 2

Unbeschadet des Artikels 20 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 können interessierte Parteien innerhalb eines Monats nach Inkrafttreten dieser Verordnung eine Unterrichtung

über die wesentlichen Fakten und Erwägungen beantragen, auf deren Grundlage diese Verordnung erlassen wurde, ihren Standpunkt schriftlich darlegen und eine Anhörung durch die Kommission beantragen.

Nach Artikel 21 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 können die betroffenen Parteien innerhalb eines Monats nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung Bemerkungen zu deren Anwendung vorbringen.

Artikel 3

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

Artikel 1 gilt für einen Zeitraum von sechs Monaten.

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

Brüssel, den 10. Mai 2010

Für die Kommission

Der Präsident

José Manuel BARROSO
