

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/1690 DER KOMMISSION

vom 9. November 2018

zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (im Folgenden „Grundverordnung“) ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 15 und Artikel 24 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

1.1. Einleitung

- (1) Am 14. Oktober 2017 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) eine Antisubventionsuntersuchung betreffend die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Reifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“ oder „betroffenes Land“) in die Union ein. Die Einleitung der Untersuchung erfolgte nach Artikel 10 der Grundverordnung. Die Kommission veröffentlichte eine entsprechende Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“) ⁽²⁾.
- (2) Die Kommission leitete die Untersuchung ein, nachdem das Bündnis gegen unfaire Reifeneinfuhren (im Folgenden „Antragsteller“) am 30. August 2017 im Namen von Unionsherstellern, die mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Reifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 (im Folgenden „TBR-Reifen“) ausmachen, einen Antrag eingereicht hatte. Der Antrag enthielt Beweise für das Vorliegen einer Subventionierung und für die daraus resultierende Schädigung; diese Beweise waren ausreichend für die Einleitung der Untersuchung.
- (3) Vor der Einleitung der Antisubventionsuntersuchung meldete die Kommission der chinesischen Regierung ⁽³⁾, dass sie einen ordnungsgemäß dokumentierten Antrag erhalten habe, und forderte die chinesische Regierung gemäß Artikel 10 Absatz 7 der Grundverordnung auf, Konsultationen zu führen. Die Konsultationen fanden am 10. Oktober 2017 statt, es konnte jedoch keine einvernehmliche Lösung gefunden werden.

⁽¹⁾ ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55.

⁽²⁾ ABl. C 346 vom 14.10.2017, S. 9.

⁽³⁾ Die Bezeichnung „chinesische Regierung“ wird in dieser Verordnung im weiteren Sinne verwendet und beinhaltet den Staatsrat sowie sämtliche Ministerien, Abteilungen, Agenturen und Verwaltungen auf zentraler, regionaler und lokaler Ebene.

- (4) Am 7. Mai 2018 führte die Kommission einen vorläufigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren derselben Ware mit Ursprung in der VR China ⁽⁴⁾ (im Folgenden „vorläufige Antidumpingverordnung“) im Rahmen einer am 11. August 2017 eingeleiteten Untersuchung ⁽⁵⁾ (im Folgenden „parallele Antidumpinguntersuchung“) ein. Am 22. Oktober 2018 führte die Kommission in der parallelen Antidumpinguntersuchung einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren derselben Ware mit Ursprung in der VR China ⁽⁶⁾ (im Folgenden „endgültige Antidumpingverordnung“) ein. Die Analysen zu Schädigung, ursächlichem Zusammenhang und Unionsinteresse, die im Zuge dieser Antisubventionsuntersuchung und der parallelen Antidumpinguntersuchung durchgeführt wurden, sind sinngemäß identisch, da die Definition des Wirtschaftszweigs der Union, die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und der Untersuchungszeitraum in beiden Untersuchungen gleich sind. Alle relevanten Elemente im Zusammenhang mit diesen Aspekten wurden auch in der vorliegenden Untersuchung berücksichtigt.

1.1.1. Stellungnahmen zur Einleitung

- (5) Die chinesische Regierung erklärte, dass die Untersuchung nicht eingeleitet werden sollte, da der Antrag die Beweisanforderungen nach Artikel 11 Absätze 2 und 3 des WTO-Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen und nach Artikel 10 Absatz 2 der Grundverordnung nicht erfülle. Der chinesischen Regierung zufolge waren die vorliegenden Beweise für anfechtbare Subventionen sowie für eine Schädigung und einen ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der Schädigung nicht hinreichend.
- (6) Die Kommission wies diesen Einwand zurück. Die mit dem Antrag übermittelten Beweise bestanden aus den dem Antragsteller zu diesem Zeitpunkt normalerweise zur Verfügung stehenden Informationen. In der Einleitungsphase war der Nachweis hinreichend, dass die mutmaßlichen Subventionen hinsichtlich ihres Vorliegens, ihrer Höhe und ihrer Art anfechtbar waren. Darüber hinaus enthielt der Antrag hinreichende Beweise für die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union, die durch die subventionierten Einfuhren verursacht worden war.
- (7) Entgegen der Behauptung der chinesischen Regierung stützte sich der Antrag nicht nur auf die Reifenindustriepolitik („Tyres Industry Policy“) von 2010, sondern enthielt auch (insbesondere in den Nummern 81 bis 92) eine Reihe anderer Grundsatzdokumente, Pläne und Verzeichnisse mit Verweisen auf die Reifenindustrie. Darüber hinaus stützte sich die Kommission (falls angebracht) auf andere verfügbare Quellen, um die vermeintliche Subventionierung zu bestätigen. Da die US-Behörden beispielsweise kürzlich Feststellungen zu einigen der Maßnahmen veröffentlicht hatten, hat sich die Kommission auch bereits in diesem Stadium auf dieses Material gestützt. Darüber hinaus hielt es die Kommission für zweckmäßig, einen Verweis auf einen neuen Plan zur Förderung der Industrie der Provinz Hebei aus dem Jahr 2016 aufzunehmen, den sie in den Unterlagen führte, der aber in dem Antrag nicht erwähnt wurde. Diese zusätzlichen Beweismittel, die in dem nicht-vertraulichen Dossier des Falles als Teil des Vermerks über die Hinlänglichkeit der Beweise verfügbar sind, bestätigten und ergänzten die in dem Antrag vorgebrachten Behauptungen über das Bestehen und die Art der vermeintlichen Subventionierung darüber hinaus. Da die chinesische Regierung auf Mängel hinsichtlich der Genauigkeit und der Angemessenheit des Antrags verwiesen hatte, nahm die Kommission in der Untersuchung eine Überprüfung dieser Behauptungen vor; sie fand jedoch keinen Grund, die Behauptungen über das Bestehen und den Umfang der Subventionierung bei der Einleitung der Untersuchung in Frage zu stellen.
- (8) Nach der Unterrichtung brachte Hämmerling vor, die Kommission könne keine Untersuchung mit einem allgemeinen Verweis auf KN-Codes, die nur zu Informationszwecken angegeben werden, einleiten. Hämmerling zufolge kann ein solcher allgemeiner Verweis zur Definition der betroffenen Ware nicht akzeptiert werden, auch wenn die KN-Codes bei der Auslegung nicht verbindlich sind, da dadurch die Rechtssicherheit aller interessierten Parteien hinsichtlich der Frage, ob sie unter die Untersuchung fallen, beeinträchtigt wird und damit ein unmittelbarer Verstoß gegen Artikel 41 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union (im Folgenden „Charta“) und das Recht auf eine gute Verwaltung vorliegt. Außerdem vermittelten ein solcher Bezug und eine unklare Ausdrucksweise hinsichtlich einer „verwendeten Art“ den Eindruck, dass der Umfang der Untersuchung unklar sei und in der späteren Phase der Untersuchung nach Ermessen weiter ausgedehnt oder eingeschränkt werden könnte, wodurch das Recht der interessierten Parteien auf Anhörung beeinträchtigt sei.

⁽⁴⁾ Verordnung (EU) 2018/683 der Kommission vom 4. Mai 2018 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Reifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121, mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. L 116 vom 7.5.2018, S. 8).

⁽⁵⁾ Bekanntmachung über die Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren bestimmter neuer und runderneuerter Reifen der Art, die in Omnibussen oder Lastkraftwagen verwendet werden und mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121, mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. C 264 vom 11.8.2017, S. 14), geändert durch die Berichtigung der Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren neuer und runderneuerter Reifen für von der für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit Ursprung in der Volksrepublik China (Abl. C 356 vom 21.10.2017, S. 24).

⁽⁶⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission vom 18. Oktober 2018 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Aufhebung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (Abl. L 263 vom 22.10.2018, S. 3).

- (9) Diesbezüglich stellte die Kommission fest, dass die Partei ihre theoretische Behauptung nicht durch Belege, inwiefern die Verwendung von KN-Codes die Rechtssicherheit beeinträchtigen würde, untermauerte. Die Kommission ist nicht an die KN-Codes gebunden, sondern an die in der Einleitungsbekanntmachung enthaltene Warendefinition. Die Partei brachte nicht vor, dass die Kommission sich nicht an die Warendefinition der Einleitungsbekanntmachung gehalten habe. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

1.2. Zollamtliche Erfassung der Einfuhren

- (10) Der Antragsteller machte gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Antidumping-Grundverordnung und Artikel 24 Absatz 5 der Grundverordnung am 19. August 2017 bzw. am 5. Oktober 2017 die zollamtliche Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China geltend.
- (11) Am 4. Oktober 2017 reichten der chinesische Verband der Kautschukindustrie (China Rubber Industry Association, im Folgenden „CRIA“) und die chinesische Handelskammer für Importeure und Exporteure von Metallen, Mineralien und Chemikalien (China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters, im Folgenden „CCCMC“) Stellungnahmen zum Antrag auf zollamtliche Erfassung ein. Sie führten an, dass der Antrag den geltenden Beweisanforderungen nicht genügt habe, da es weder Beweise für früheres Dumping/Subventionen oder einen wesentlichen Anstieg der Einfuhren gebe noch dafür, dass die Einfuhren die Abhilfewirkung des Zolls ernsthaft untergraben würden. Am 19. Oktober 2017 führte die Kommission auf Antrag des CRIA eine mündliche Anhörung durch, bei der der Verband seine Argumente erneut vorbrachte.
- (12) Am 2. Februar 2018 veröffentlichte die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 (im Folgenden „Erfassungsverordnung“) (7) zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China ab 3. Februar 2018. Die Kommission berücksichtigte die Stellungnahmen der interessierten Parteien, als sie die Gültigkeit des Antrags auf Erfassung beurteilte.
- (13) Nach dem Inkrafttreten der zollamtlichen Erfassung brachte die Hankook-Gruppe (8) vor, dass ihre Verteidigungsrechte verletzt worden seien, da sie vor Inkrafttreten der Erfassungsverordnung nicht über die Absicht der Kommission, Einfuhren der betroffenen Ware zollamtlich zu erfassen, unterrichtet worden sei. Daher liegt der Hankook-Gruppe zufolge ein Verstoß gegen Artikel 41 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union vor.
- (14) Die Kommission stellte fest, dass nach Artikel 30 Absatz 2 der Grundverordnung eine Unterrichtung vor der Einführung endgültiger Maßnahmen obligatorisch ist. Dies gilt nicht für eine Erfassungsverordnung nach Artikel 24 Absatz 5 der Grundverordnung. Dieser Artikel sieht nur die rechtzeitige Unterrichtung der Mitgliedstaaten vor. Zudem gilt das Recht auf Anhörung nach Artikel 41 Absatz 2 Buchstabe a der Charta der Grundrechte der Europäischen Union nur für individuelle nachteilige Maßnahmen. In diesem Fall hat die Kommission die Zollbehörden der Union angewiesen, die Einfuhren zollamtlich zu erfassen. Bei der Erfassungsverordnung handelt es sich nicht um eine individuelle Maßnahme, die die Hankook-Gruppe benachteiligt. Sie war weder an die Hankook-Gruppe gerichtet, noch führte sie zu negativen Auswirkungen für diese Gruppe. Diesbezüglich ist ferner daran zu erinnern, dass die zollamtliche Erfassung der Einfuhren ein geeigneter Schritt ist, um die spätere Einführung von Zöllen auf die erfassten Einfuhren zu ermöglichen; sie ist ferner Gegenstand einer ordnungsgemäßen Unterrichtung der Marktteilnehmer über die potenziellen Verpflichtungen, die mit diesen Einfuhren verbunden sind und die im Falle endgültiger Maßnahmen entstehen können. Demzufolge wurden weder die Verteidigungsrechte der Hankook-Gruppe noch Artikel 41 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verletzt, indem die Hankook-Gruppe nicht im Vorfeld über die Erfassungsentscheidung unterrichtet wurde.

1.3. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum

- (15) Die Untersuchung der Subventionierung und der Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. Juli 2016 bis zum 30. Juni 2017 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ bzw. „UZ“). Die Untersuchung der für die Beurteilung der Schädigung relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis Ende Juni 2017 (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

1.4. Interessierte Parteien

- (16) In der Einleitungsbekanntmachung forderte die Kommission die interessierten Parteien auf, sich mit ihr in Verbindung zu setzen, um sich an der Untersuchung zu beteiligen. Außerdem unterrichtete die Kommission gezielt den Antragsteller, andere ihr bekannte Unionshersteller, die ihr bekannten ausführenden Hersteller und die chinesische Regierung, die ihr bekannten Einführer, Lieferanten, Verwender und Händler sowie bekanntermaßen betroffene Verbände über die Einleitung der Untersuchung und forderte sie zur Mitarbeit auf.
- (17) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, zur Einleitung der Untersuchung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren zu beantragen.

(7) Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 der Kommission vom 1. Februar 2018 zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren neuer und runderneuerter Reifen von der für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 30 vom 2.2.2018, S. 12.).

(8) Siehe Erwägungsgrund 50 für die detaillierte Zusammensetzung der Gruppe.

- (18) Bei dieser Gelegenheit ersuchten zwei durch den Antragsteller vertretene Unionshersteller nach Artikel 29 Absatz 1 der Grundverordnung die Kommission um Vertraulichkeit ihrer Namen aus Furcht vor etwaigen Sanktionen durch ihre von dieser Untersuchung betroffenen Abnehmer oder Wettbewerber. Ferner beantragten zwei weitere mitarbeitende Unionshersteller daraufhin denselben Status.
- (19) Die Kommission prüfte bei jedem dieser Ersuchen um Vertraulichkeit, ob sie begründet waren. Sie stellte fest, dass in allen Fällen nachweislich ein erhebliches Risiko von Sanktionen gegeben war, und akzeptierte die Vertraulichkeit der Namen der betreffenden Unternehmen.
- (20) Zwei ausführende Hersteller, die Giti-Gruppe⁽⁹⁾ und die China National Tire-Gruppe⁽¹⁰⁾, brachten vor, dass die Anonymität zweier durch den Antragsteller verteilter Unionshersteller das Verteidigungsrecht der Parteien schwer beeinträchtigen könne, da eine Prüfung, ob auf den Antragsteller tatsächlich mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion entfallen, so nicht möglich sei. Ferner könnten die interessierten Parteien aufgrund der Anonymität nicht wissen, in welcher Klasse⁽¹¹⁾ der Antragsteller tätig sei; somit könnten sie zur bedeutenden Schädigung, die er möglicherweise aufgrund der chinesischen Ausfuhren der betroffenen Ware in die Union erlitt, keine aussagekräftige Stellungnahme abgeben. Ferner brachte die Giti-Gruppe vor, dass dem Antragsteller zufolge die Produktion von Klasse-3-Reifen lediglich 16 % der gesamten Unionsproduktion umfasse. Schließlich brachten die Giti-Gruppe und die China National Tire-Gruppe vor, dass die interessierten Parteien aufgrund der Vertraulichkeit nicht in Erfahrung bringen könnten, ob Unionshersteller in der Stichprobe mit chinesischen ausführenden Herstellern verbunden seien.
- (21) In Anbetracht dieser Stellungnahmen hat die Kommission die nichtvertrauliche Fassung der Beschwerde erneut geprüft, ist jedoch zu der Schlussfolgerung gelangt, dass die zur Einsichtnahme durch interessierte Parteien zur Verfügung stehende Fassung es den interessierten Parteien ausreichend gestattete, die dieser Untersuchung zugrunde liegenden Voraussetzungen zu beurteilen. Auf jeden Fall stellte die Kommission fest, dass die Zugehörigkeit eines Antragstellers zu einer bestimmten Marktklasse für die Feststellung der Repräsentativität nicht ausschlaggebend ist, da die Repräsentativität auf der Grundlage der Gesamtproduktion (unabhängig von einer Segmentierung nach Marktklassen) der betreffenden Ware bewertet wird. Zuletzt stellte die Kommission fest, dass es keine ausreichenden Beweise oder Erklärungen dafür gab, wie die angebliche Unkenntnis über mögliche Verbindungen zwischen anonymen Antragstellern und chinesischen ausführenden Herstellern die Verteidigungsrechte der interessierten Parteien behindern sollte. Die Kommission ersuchte die interessierten Parteien, derartige Beweise oder Erklärungen vorzulegen, es wurden jedoch keine weiteren Beweise übermittelt. Die gegen die Gewährung der Vertraulichkeit erhobenen Einwände wurden somit abgewiesen.
- (22) Gemäß Artikel 29 der Grundverordnung darf die Kommission ohne ausdrückliche Erlaubnis des Auskunftgebers keine mit entsprechender Begründung als vertraulich eingestuft Informationen offenlegen. Die Kommission war der Auffassung, dass die öffentlich zugängliche Fassung des Antrags es den interessierten Parteien ermöglichte, die Repräsentativitätsvoraussetzungen zu beurteilen. Darüber hinaus ist es unerheblich, ob der Antragsteller einer bestimmten Marktklasse angehört, da die Repräsentativität auf der Grundlage der Gesamtproduktion bewertet wird (unabhängig von einer Segmentierung nach Marktklassen). Zuletzt war die Kommission nicht davon überzeugt, dass die mangelnde Kenntnis von potenziellen Verbindungen zwischen anonymen Antragstellern und chinesischen ausführenden Herstellern die Verteidigungsrechte der interessierten Parteien behindern würde. Die gegen die Gewährung der Vertraulichkeit erhobenen Einwände wurden somit abgewiesen.

1.5. Stichprobenverfahren

- (23) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission darauf hin, dass sie möglicherweise nach Artikel 27 der Grundverordnung eine Stichprobe der interessierten Parteien bildet.

1.5.1. Unionshersteller

- (24) In der Einleitungsbekanntmachung erklärte die Kommission, dass sie eine vorläufige Stichprobe von Unionsherstellern unter Berücksichtigung einer ausgewogenen geografischen Verteilung auf der Grundlage der höchsten repräsentativen Produktions- und Verkaufsmengen gebildet hat. Sie forderte die interessierten Parteien auf, zur vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen.
- (25) Vier interessierte Parteien übermittelten Stellungnahmen zu der vorläufigen Stichprobe (die China National Tire-Gruppe, die Giti-Gruppe, der CRIA und die CCCMC). Sie machten insbesondere geltend, dass sich die Segmentierung des Marktes in drei Klassen nicht gebührend in der vorläufigen Stichprobe niederschlage und dass die Stichprobe den Anteil der Produktion und Verkäufe von Klasse 1, Klasse 2 und Klasse 3 an der Gesamtproduktion und den Gesamtverkäufen in der Union so genau wie möglich widerspiegeln sollte.

⁽⁹⁾ Siehe Erwägungsgrund 50 für die detaillierte Zusammensetzung der Gruppe.

⁽¹⁰⁾ Siehe Erwägungsgrund 50 für die detaillierte Zusammensetzung der Gruppe.

⁽¹¹⁾ Nach den von der Kommission gesammelten und bei ihr eingegangenen Informationen ist der Unionsmarkt für Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren in drei Klassen unterteilt. Klasse-1-Reifen sind neue Premiumreifen der Vorzeigemarken der wichtigsten Hersteller. Klasse-2-Reifen umfassen den Großteil der Reifen (neu und runderneuert), die nicht zum Premiumsegment gehören und deren Preise und Laufleistungen zwischen etwa 65 % und 80 % des Wertes der Klasse-1-Reifen liegen. Klasse-3-Reifen umfassen neue und runderneuerte Reifen mit geringerer Laufleistung und sehr begrenzter Runderneuerbarkeit.

- (26) Zusätzlich zu dieser Stellungnahme forderte die Kommission die Unionshersteller am 25. September 2017 dazu auf, im Hinblick auf die Erstellung einer neu gebildeten Stichprobe aus Unionsherstellern weitere Informationen zu den einzelnen Klassen bereitzustellen.
- (27) Zu den mitarbeitenden Unionsherstellern, die den Stichprobenfragebogen beantworteten, gehören sowohl große als auch kleine und mittlere Unternehmen (im Folgenden „KMU“) ⁽¹²⁾, auf die mehr als 50 % der geschätzten Gesamtproduktion und -verkäufe der Union entfallen.
- (28) Um die endgültige Stichprobe bilden zu können, berücksichtigte die Kommission die Segmentierung der Reifenbranche in verschiedene Klassen, wobei sichergestellt wurde, dass alle drei Klassen durch die Unternehmen in der Stichprobe abgedeckt wurden. Um sicherzustellen, dass die Lage der KMU — angesichts der Tatsache, dass auf sie rund 15 % der Gesamtverkäufe der Unionshersteller in der Union entfallen — in der Schadensanalyse hinreichend berücksichtigt wird, war die Kommission außerdem der Ansicht, dass auch KMU in der Stichprobe vertreten sein sollten.
- (29) Elf Unionshersteller wurden auf folgender Grundlage in die Stichprobe aufgenommen:
- Repräsentativität in Bezug auf die Größe des Produktions- und Verkaufsvolumens der betroffenen Ware im Jahr 2016;
 - Repräsentativität der Klassen in Bezug auf das Produktionsvolumen der betroffenen Ware im Jahr 2016;
 - geografische Verteilung und
 - Repräsentativität der Unionshersteller in Bezug auf ihre Größe, also sowohl KMU als auch große Unternehmen.
- (30) Zu den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern gehören sowohl große Unternehmen als auch KMU. Die Stichprobenunternehmen hatten Standorte in sechs Mitgliedstaaten, auf die insgesamt mehr als 36 % der von den mitarbeitenden Unionsherstellern angegebenen Produktion und Verkäufe in der Union entfallen.
- (31) Am 22. Dezember 2017 unterrichtete einer der Unionshersteller in der Stichprobe, der polnische Hersteller Geyer & Hosaja, die Kommission darüber, dass er seine Mitarbeit an der Untersuchung einstellen werde. Der Rückzug dieses Herstellers hat keinen Einfluss auf die in Erwägungsgrund 30 genannten Prozentsätze, da sein Anteil an der gesamten Unionsproduktion bei weniger als 0,1 % liegt. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die endgültige Stichprobe für den Wirtschaftszweig der Union nach wie vor repräsentativ ist.
- (32) Schließlich brachte die Giti-Gruppe vor, dass die Kommission diese Untersuchung aufgrund der verfahrensrechtlich fehlerhaften Vorauswahl der Unionshersteller für die Stichprobe sofort hätte einstellen müssen. Die Kommission wies darauf hin, dass die Vorauswahl der Unionshersteller für die Stichprobe rechtlich möglich und einer effektiven Untersuchung innerhalb kurzer Fristen dienlich ist. Wie in den Erwägungsgründen 26 bis 30 erläutert, wurde die vorläufige Stichprobe aufgrund von Stellungnahmen der interessierten Parteien geändert. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

1.5.2. Einführer

- (33) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, bat sie unabhängige Einführer um Übermittlung der in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Informationen. Fünf Einführer, die rund 430 000 Einheiten aus der VR China einfuhrten, meldeten sich. Zwei Unternehmen wurden für die Bildung der Stichprobe ausgewählt, die [70 %-90 %] der Einführer entsprechen, die ein Stichprobenformular vorlegten.

1.5.3. Ausführende Hersteller

- (34) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, bat sie alle ausführenden Hersteller in der VR China um Übermittlung der in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Informationen. Außerdem ersuchte sie die Behörden der VR China darum, falls vorhanden, andere ausführende Hersteller, die an einer Mitarbeit an der Untersuchung interessiert sein könnten, zu benennen und/oder zu kontaktieren.
- (35) 44 ausführende Hersteller/Gruppen ausführender Hersteller im betroffenen Land übermittelten die benötigten Informationen und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Nach Artikel 27 Absatz 1 Buchstabe b der Grundverordnung bildete die Kommission eine Stichprobe mit den folgenden vier Gruppen ausführender Hersteller ausgehend von dem größten repräsentativen Volumen der Ausfuhren in die Union, das in der verfügbaren Zeit angemessen untersucht werden konnte:
- China National Tire-Gruppe, China;
 - Giti-Gruppe, China;

⁽¹²⁾ Siehe Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (2003/361/EG).

- Hankook-Gruppe, China;
- Xingyuan-Gruppe, China.
- (36) Auf die in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller entfielen über 50 % der Gesamteinfuhren der betroffenen Ware in die EU.
- (37) Nach Artikel 27 Absatz 2 der Grundverordnung wurden alle der Kommission bekannten betroffenen ausführenden Hersteller und die chinesische Regierung zur Stichprobenauswahl konsultiert.
- (38) Der europäische Runderneuerungsverband (European Retreading Association — im Folgenden „BIPAVER“) hat Stellungnahmen zu der vorgeschlagenen Stichprobe abgegeben und vorgebracht, dass die endgültige Stichprobe zu einem starken Ungleichgewicht im Produktmix zwischen Reifen der Klasse 2 und Klasse 3 führen könne. Ihrer Ansicht nach spiegeln die durchschnittlichen Einfuhrpreise den Teil der Einfuhrmengen, der für den Wirtschaftszweig der Union am schädlichsten sei, möglicherweise nicht genau wider. Daher ersuchten sie die Kommission, die Stichprobe neu zu bewerten und anzupassen.
- (39) Die Kommission prüfte, ob es praktisch machbar wäre, die Stichprobe zu erweitern. Sie wies darauf hin, dass sich die in der Stichprobe ausgewählten Gruppen von ausführenden Herstellern folgendermaßen zusammensetzen: 1) 13 juristische Personen, die an der Herstellung und dem Inlandsverkauf der betreffenden Ware beteiligt waren; 2) zwei verbundene Ausführer mit Sitz außerhalb der Union; 3) mehr als zehn verbundene Einführer mit Sitz in der Union. Die von diesen Unternehmen vorgelegten Daten mussten verarbeitet und geprüft werden. Daher war die Kommission der Ansicht, dass mehr ausführende Hersteller innerhalb der verfügbaren Zeit nicht mit vertretbarem Aufwand untersucht werden könnten.
- (40) BIPAVER vertrat ferner die Auffassung, dass zwei der untersuchten Unternehmen keine repräsentativen Empfänger von anfechtbaren Subventionen gewesen seien, da ihr Hauptsitz und einige Produktionsstätten außerhalb der VR China lägen.
- (41) Die Kommission stellte fest, dass die Tatsache, dass ein einzelnes Unternehmen eine bestimmte Art einer mutmaßlichen Subvention unter Umständen nicht direkt erhalten hat, nichts an der Repräsentativität der Stichprobe geändert hat, da die Stichprobe den gesamten Wirtschaftszweig der Reifenindustrie in der VR China hinsichtlich der Berechtigung zur Inanspruchnahme aller Arten mutmaßlicher Subventionen repräsentieren sollte. Die vier untersuchten Gruppen von ausführenden Herstellern waren hinsichtlich der Berechtigung zu den im Antrag behaupteten Subventionen repräsentativ. Daher war die Kommission der Ansicht, dass die ausgewählte Stichprobe eine angemessene Grundlage für die Untersuchung des Vorliegens und des Umfangs der mutmaßlichen Subvention darstellt.
- (42) Die vorgeschlagene Stichprobe erfüllt somit die Anforderungen des Artikels 27 Absatz 1 Buchstabe b der Grundverordnung. Daher beschloss die Kommission, die vorgeschlagene Stichprobe als endgültige Stichprobe beizubehalten.
- (43) Zusätzlich zu den vier ausführenden Herstellern in der Stichprobe erklärten sechs ausführende Hersteller, dass sie, sollten sie nicht in die Stichprobe einbezogen werden, einen Fragebogen und andere Formulare erhalten wollten, um eine individuelle Ermittlung nach Artikel 27 Absatz 3 der Grundverordnung beantragen zu können. Die Kommission hat diesen sechs ausführenden Herstellern auf Anfrage Fragebögen zugesandt. Keiner von ihnen beantwortete jedoch den Fragebogen.

1.6. Fragebogenantworten und Kontrollbesuche

- (44) Die Kommission sandte Fragebögen an die vier ausgewählten chinesischen ausführenden Hersteller, an die nicht in der Stichprobe ausführende Hersteller enthaltenen sowie die für die Stichprobe ausgewählten Unionshersteller.
- (45) Fragebogenantworten gingen ein von den vier in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Herstellern und von zehn in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern. Keiner der nicht in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller übermittelte eine Antwort auf den Fragebogen.
- (46) Ferner wurde der chinesischen Regierung ein Fragebogen übersandt. Er enthielt spezifische Fragebögen für die China Development Bank (im Folgenden „CDB“), die Export Import Bank of China (im Folgenden „EXIM“), die Agricultural Bank of China (im Folgenden „ABC“), die Bank of China (im Folgenden „BOC“) und die Chinese Export & Credit Insurance Corporation (im Folgenden „Sinasure“). Diese Finanzinstitute waren im Antrag ausdrücklich als öffentliche Körperschaften bzw. als Einrichtungen genannt worden, die dazu angewiesen bzw. damit betraut seien, Subventionen zu gewähren. Überdies wurde die chinesische Regierung gebeten, den spezifischen Fragebogen für Finanzinstitute an jedes weitere Finanzinstitut weiterzuleiten, das den Stichprobenunternehmen oder den Käufern der Stichprobenunternehmen Darlehen oder Exportkredite gewährt hat. Die chinesische Regierung wurde ferner gebeten, die Antworten dieser Finanzinstitute zu sammeln und sie direkt an die Kommission zu übermitteln.

- (47) Darüber hinaus enthielt der Fragebogen für die chinesische Regierung spezifische Fragebögen für die Hersteller von Naturkautschuk, synthetischem Kautschuk, Ruß und Nylonschnur, die den Stichprobenunternehmen, d. h. Sinopec, Sinopec Baling Co., ChemChina, Shandong Haohua, Jiangxi Blackcat Carbon Black Co., Ltd, Hangzhou Zhongce Qingquan Industrial Co., Ltd und Suqian Junma Tyre Cord Company Limited, laut dem Antrag Vorleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt lieferten. Darüber hinaus wurde die chinesische Regierung gebeten, diesen spezifischen Fragebogen an alle übrigen Hersteller und Vertreiber der betreffenden Rohstoffe weiterzuleiten, die den Stichprobenunternehmen Vorleistungen geliefert hatten. Die chinesische Regierung wurde ferner gebeten, die Antworten dieser Hersteller zu sammeln und sie direkt an die Kommission zu übermitteln.
- (48) Die Kommission erhielt von der chinesischen Regierung Fragebogenantworten, darunter Antworten auf den spezifischen Fragebogen von EXIM, BOC, ABC und Sinosure.
- (49) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie zur Ermittlung der Subvention, der Schädigung und des Unionsinteresses benötigte, und prüfte sie. Ein Kontrollbesuch wurde in den Räumlichkeiten des chinesischen Handelsministeriums durchgeführt; an diesem Überprüfungsbesuch waren auch Vertreter anderer relevanter Ministerien beteiligt. Darüber hinaus nahmen Vertreter der folgenden Finanzinstitute an dem Kontrollbesuch teil:
- Export Import Bank of China, Peking, China,
 - Agricultural Bank of China, Peking, China,
 - Bank of China, Peking, China,
 - Sinosure, Peking, China.
- (50) Bei den folgenden Unternehmen wurden zudem Kontrollbesuche nach Artikel 26 der Grundverordnung durchgeführt:

In die Stichprobe einbezogene Unionshersteller

- Good Year Firma Oponiarska, Polen;
- Wettest, Tschechische Republik;
- B.R.P. Pneumatici, Italien;
- Banden plant, Niederlande;
- Marangoni SpA Ltd, Italien;
- Roline N.V., Niederlande;
- vier Unionshersteller, die Vertraulichkeit beantragten.

In die Stichprobe einbezogene unabhängige Einführer in der Union

- Heuver Bandengroothandel B.V, Niederlande,
- Hämmerling The Tyre Company GmbH, Deutschland.

In die Stichprobe einbezogene Hersteller der VR China

China National Tire-Gruppe:

- Aeolus Tyre Co. Ltd., Jiaozuo, VR China;
- Beijing Rubber Research and Design Institute, Peking, VR China;
- ChemChina Corporation, Peking, VR China;
- ChemChina Finance, Peking, VR China;
- China National Tire & Rubber Co. Ltd., Peking, VR China;
- Aeolus Tyre (Taiyuan) Co. Ltd. ⁽¹³⁾, Taiyuan, VR China;
- Chonche Auto Repair Group Co. Ltd., Peking, VR China;
- Henan Tyre Group Co. Ltd., Jiaozuo, VR China;
- Yanzhou Ruiyuan Rubber Plastic Co. Ltd., Jining, VR China;
- Yinhe Power Plant Co. Ltd., Jining, VR China;
- Qingdao Yellow Sea (Rubber) Group Co. Ltd., Qingdao, VR China;

⁽¹³⁾ Während des Untersuchungszeitraums war dieses Unternehmen unter dem Namen „Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp“ bekannt. Das Unternehmen wurde am 13. August 2018 in Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. umbenannt.

- Qingdao Yellow Sea Rubber Co. Ltd., Qingdao, VR China;
- Pirelli Tyre Co. Ltd., Jining, VR China ⁽¹⁴⁾.

Giti-Gruppe:

- Giti Tire (China) Investment Co., Shanghai, VR China;
- Giti Tire (Anhui) Co. Ltd., Hefei, VR China;
- GITI Radial Tire (Anhui) Ltd., Hefei, VR China;
- Anhui Prime Cord Fabrics Company Ltd., Hefei, VR China;
- Giti Tire (Hualin) Co. Ltd., Hualin, VR China;
- Giti Tire (Fujian) Co. Ltd., Fujian, VR China;
- GITI Tire (Yinchuan) Co. Ltd., Yinchuan, VR China;
- GITI Greatwall Tire (Yinchuan) Co. Ltd., Yinchuan, VR China;
- GITI Tyre (Chongqing) Company Ltd., Chongqing, VR China;
- GITI Steel Cord (Hubei) Company Ltd., Hubei, VR China;
- 3S Engineering Shanghai Company Ltd., Shanghai, VR China;
- Seyen Machinery (Shanghai) Company Ltd., Shanghai, VR China.

Hankook-Gruppe:

- Shanghai Hankook Tire Sales Co. Ltd., Shanghai, VR China;
- Chongqing Hankook Tire Co. Ltd., Chongqing, VR China;
- Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd., Jiangsu, VR China;

Xingyuan-Gruppe:

- Xingyuan Tyre Co. Ltd., Dongying, VR China;
- Guangrao Xinhongyuan Tyre Co. Ltd., Dongying, VR China;
- Xingyuan International Tyre Co. Ltd., Dongying, VR China;
- Guangda Tyre Co. Ltd., Dongying, VR China.

1.7. Verzicht auf vorläufige Maßnahmen und weiteres Verfahren

- (51) Da die Kommission im Rahmen des parallelen Antidumpingverfahrens im Mai 2018 vorläufige Maßnahmen eingeführt hatte, beschloss sie, im vorliegenden Fall auf vorläufige Maßnahmen zu verzichten. Am 13. Juli 2018 erhielten alle interessierten Parteien ein Informationspapier, in dem die vorläufigen Feststellungen der Kommission hinsichtlich der mutmaßlichen Subventionsregelungen sowie die vorläufigen Schlussfolgerungen der Kommission in Bezug auf Schädigung, ursächlichen Zusammenhang und Unionsinteresse nach der vorläufigen Antidumpingverordnung dargelegt wurden.
- (52) Mehrere interessierte Parteien äußerten sich schriftlich zu diesem Dokument. Die Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, erhielten Gelegenheit zur Anhörung.
- (53) Nach Offenlegung des Informationspapiers forderte Pirelli Tyre Co. Ltd., dass es nicht als verbundenes Unternehmen von China National Tire & Rubber Co. Ltd. (im Folgenden „CNRC“) angesehen werden solle. Insofern stimmte Pirelli Tyre Co. Ltd. der Anwendung von Artikel 127 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 zum Zollkodex der Union (im Folgenden „Zollkodex“ der Union) für die Berechnung eines gewogenen durchschnittlichen Subventionsbetrags für verbundene Unternehmen nicht zu. Stattdessen berief sich Pirelli Tyre Co. Ltd. auf die Definition in Artikel 16 des WTO-Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen (im Folgenden „SCM-Übereinkommen“), welcher erfordert, dass ein Unternehmen die Kontrolle über ein anderes ausübt, um eine Beziehung zwischen den Unternehmen herzustellen. Pirelli Tyre Co. Ltd. brachte zudem vor, dass es nach diesem Maßstab nicht als verbundenes Unternehmen gelten könne, da es nicht von CNRC kontrolliert werde. Darüber hinaus merkte Pirelli Tyre Co. Ltd. an, dass die Grundverordnung keinen Bezug auf den Zollkodex der Union nehme.

⁽¹⁴⁾ Verbunden mit China National Tire & Rubber Co. Ltd. über eine Beteiligung von mehr als 5 % während des Untersuchungszeitraums gemäß Artikel 127 Buchstabe d der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 der Kommission vom 24. November 2015 mit Durchführungsbestimmungen zu bestimmten Vorschriften der Verordnung (EU) Nr. 952/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Union.

- (54) Die Kommission erinnerte daran, dass sich Artikel 16 des SCM-Übereinkommens in Artikel 9 Absatz 2 der Grundverordnung widerspiegelt. Beide Artikel beziehen sich jedoch nur auf die Definition des Wirtschaftszweigs der Union und die Beziehung der Unionshersteller zu den ausführenden Herstellern. In diesem Zusammenhang kann ein Unionshersteller von der Definition des Wirtschaftszweigs der Union ausgenommen werden, wenn er von einem ausführenden Hersteller kontrolliert wird. Im Gegensatz dazu enthalten weder das SCM-Übereinkommen noch die Grundverordnung eine Aussage darüber, wie das Verhältnis zwischen ausführenden Herstellern zur Ermittlung des Subventionsbetrags zu bewerten ist. Damit Maßnahmen wirksam durchgesetzt werden können und insbesondere um zu vermeiden, dass Ausfuhren über verbundene Unternehmen gesteuert werden, für die der niedrigste Zollsatz gilt, entspricht es der gängigen Praxis der Kommission, anhand der Kriterien gemäß Artikel 127 der Durchführungsverordnung (EU) 2015/2447 zum Zollkodex der Union vom 24. November 2015 die Beziehung zwischen den ausführenden Herstellern herzustellen. Dies wurde allen Parteien zu Beginn des Verfahrens in der Einleitungsbekanntmachung eindeutig mitgeteilt. Darüber hinaus wurde in Artikel 2 Absatz 1 der Antidumpinggrundverordnung⁽¹⁵⁾ ausdrücklich auf Artikel 127 der Durchführungsverordnung zum Zollkodex der Union verwiesen, und die Kommission sollte die Parteien in Antidumping- und Antisubventionsfällen in gleicher Weise behandeln⁽¹⁶⁾.
- (55) Nach Artikel 127 Buchstabe d des Zollkodex gelten zwei Personen als miteinander verbunden, wenn eine dritte Person unmittelbar oder mittelbar 5 % oder mehr der im Umlauf befindlichen stimmberechtigten Anteile oder Aktien beider Personen besitzt, kontrolliert oder hält; CNRC ist der größte Anteilseigner der Pirelli Tyre Co. Ltd. Im Untersuchungszeitraum hielt das Unternehmen 65 % der Anteile. Zum heutigen Zeitpunkt hält es noch 46 % der Anteile. Daher gelten Pirelli Tyre Co. und CNRC im Kontext der vorliegenden Untersuchung als verbunden. Der Einwand wurde somit zurückgewiesen.
- (56) Pirelli Tyre Co. Ltd. merkte zudem an, dass das Unternehmen nur als mitarbeitende Partei und nicht als ausführende Hersteller betrachtet werden solle, da es die Produktion der betroffenen Ware im November 2017 einstellte.
- (57) Die Kommission stellte fest, dass Pirelli Tyre Co. Ltd. während des gesamten Untersuchungszeitraums ein ausführender Hersteller war. Die Tatsache, dass das Unternehmen später die Produktion eingestellt hat, ändert nichts am Ergebnis der Untersuchung. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (58) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Pirelli erneut seine Behauptung vor, unabhängig von der China National Tire-Gruppe zu bestehen. Keine dieser Behauptungen wurde jedoch mit zusätzlichen Beweisen untermauert. Insbesondere bestritt Pirelli die von der Kommission in Anhang 2 ihrer endgültigen Unterrichtung beschriebene Eigentümerstruktur nicht. Deshalb wies die Kommission diese Behauptung zurück.
- (59) Die Kommission holte alle weiteren Informationen ein, die sie für ihre endgültigen Feststellungen benötigte, und prüfte sie.
- (60) Da der Zeitraum der Schädigung und der Untersuchungszeitraum identisch mit den entsprechenden Zeiträumen der parallel geführten Antidumpinguntersuchung sind, unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien am 1. Juni 2018 darüber, dass die im Rahmen der Antidumpinguntersuchung übermittelten Informationen und Stellungnahmen zur Schädigung auch bei dieser Untersuchung berücksichtigt würden. Keine Partei sprach sich gegen dieses Vorgehen aus.
- (61) Im Zuge der parallel durchgeführten Antidumpinguntersuchung erfolgte am 24. Juli 2018 die endgültige Unterrichtung der Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren der betroffenen Ware in die Union einzuführen gedachte. Überdies fand am 10. September 2018 eine zusätzliche Unterrichtung der interessierten Parteien statt. Wie in Erwägungsgrund 60 beschrieben, wurde den im Rahmen dieser Unterrichtungen übermittelten Stellungnahmen, sofern sie die Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse betrafen, bei dieser Untersuchung in vollem Umfang Rechnung getragen und, falls dies angebracht war, wurden sie auch in den Feststellungen dieser Untersuchung berücksichtigt bzw. sind in diese eingeflossen.

1.8. Endgültige Unterrichtung

- (62) Die Kommission unterrichtete am 28. September 2018 alle Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie einen endgültigen Ausgleichszoll auf die Einfuhren der betroffenen Ware in die Union einzuführen gedachte.

⁽¹⁵⁾ Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (ABL L 176 vom 30.6.2016, S. 21).

⁽¹⁶⁾ Gemäß der Erklärung zur Beilegung von Streitigkeiten gemäß dem Übereinkommen zur Durchführung des Artikels VI des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens 1994 oder Teil V des SCM-Übereinkommens. Siehe auch DS 427 WT/DS427/RW China — Antidumping- und Ausgleichsmaßnahmen bei Masthähnchen — In Absatz 7.1 wird diese Erklärung zitiert. Die Kommission ist der Auffassung, dass sie, soweit möglich, kohärente Ergebnisse in parallelen Antidumping- und Antisubventionsuntersuchungen sicherstellen sollte.

- (63) Allen Parteien wurde eine Frist eingeräumt, in der sie zu der endgültigen Unterrichtung Stellung nehmen konnten (d. h. bis zum 8. Oktober 2018). Mehrere interessierte Parteien ersuchten um eine Verlängerung der Frist. Die Kommission gewährte diesen Parteien eine Verlängerung bis zum 10. Oktober 2018, 10 Uhr für die Einreichung von Stellungnahmen.
- (64) Die CCCMC, der CRIA, drei der vier in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller und zwei unabhängige Einführer äußerten sich schriftlich zur endgültigen Unterrichtung.
- (65) Nach der endgültigen Unterrichtung behauptete die China National Tire-Gruppe, ihre Verteidigungsrechte seien durch die Kommission verletzt worden, als diese ihren Antrag auf weitere Fristverlängerung für die Einreichung von Stellungnahmen zur endgültigen Unterrichtung abgewiesen habe. Die Kommission solle den Zehntageszeitraum nicht als feste Frist ansehen. Zudem sollte die Kommission bei der Festlegung der Frist die Besonderheiten des vorliegenden Falls berücksichtigen und ausreichend Zeit sowohl für schriftliche als auch für mündliche Stellungnahmen gewähren. Diesbezüglich wies die Kommission darauf hin, dass sie die in Artikel 30 Absatz 5 der Grundverordnung festgelegte Mindestfrist von 10 Tagen für Bemerkungen zur endgültigen Unterrichtung in vollem Umfang eingehalten hat. Außerdem hat sie allen am Verfahren interessierten Parteien, die darum ersucht hatten, unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der Angelegenheit im Einklang mit dem genannten Artikel eine Fristverlängerung gewährt.
- (66) Hämmerling beantragte eine Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten, um rechtliche Bedenken im Zusammenhang mit der laufenden Untersuchung sowie bestimmte übergreifende Aspekte anzusprechen, die den Datenschutz im Fall von vertraulichen und nicht vertraulichen — wie den in der TRON-TDI-Datenbank enthaltenen — Informationen ebenso betreffen wie die derzeitige Praxis, außerhalb der Union ansässigen interessierten Parteien über diese Datenbank Zugang zu nicht vertraulichen Dossiers zu gewähren.
- (67) Die Kommission wies darauf hin, dass für EU-Organe nicht die allgemeine Datenschutzverordnung ⁽¹⁷⁾, sondern die Verordnung (EG) Nr. 45/2001 ⁽¹⁸⁾ verbindlich ist. Überdies wurde von Hämmerling bestätigt, dass die Frage des Schutzes personenbezogener Daten mit einer etwaigen konkreten Behinderung bei der Wahrnehmung der im Rahmen des Handelsschutzrechts bestehenden Verteidigungsrechte nicht unmittelbar zusammenhängt. Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass in diesem Verfahren die Stellung von Hämmerling als interessierte Partei und dessen Verteidigungsrechte nicht unmittelbar beeinträchtigt wurden.
- (68) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte Hämmerling seine Behauptung, dass das Recht auf Schutz personenbezogener Daten ein unabhängiges Recht sei, für dessen Verletzung kein konkretes Beispiel erforderlich sei, sondern die Schwelle schon durch die bloße Möglichkeit des unangemessenen Missbrauchs, etwa dass sie nicht überprüften Nutzern der Datenbank in Drittländern ohne ausreichende Prüfung von deren Einhaltung der Datenschutzvorschriften zur Verfügung gestellt würden, erreicht sei.
- (69) Bezüglich dieser Behauptung verwies die Kommission auf Artikel 9 Absatz 6 der Verordnung (EG) Nr. 45/2001, nach dem die Kommission personenbezogene Daten übermitteln kann, sofern die Übermittlung für die Verteidigung von Rechtsansprüchen erforderlich oder gesetzlich vorgeschrieben ist, und darauf, dass alle Datensubjekte die Bedingungen für die Nutzung von TRON unterzeichnen müssen (die unter anderem eine unbefugte Freigabe von Informationen aus TRON untersagen), wenn sie sich erstmals bei TRON anmelden, nachdem sie als interessierte Partei Zugang zu einem Fall erhalten. Daher war sie der Auffassung, dass die Nutzung von TRON den geltenden Datenschutzvorschriften entspricht.
- (70) Nach der Unterrichtung ersuchte die Giti-Gruppe um eine Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten und behauptete, dass die Kommission ihre Verteidigungsrechte verletzt habe, da sie die Zollrückerstattungsregelung sehr spät in das Verfahren aufgenommen und falsche Schlussfolgerungen gezogen habe. Der Anhörungsbeauftragte stellte fest, dass die Berücksichtigung der fraglichen Regelung nach der Einleitungsbekanntmachung zulässig ist. Zudem hätte sich die Giti-Gruppe dessen bewusst sein müssen, dass diese Regelung von dem Verfahren betroffen ist, und sie hatte ausreichend Zeit, um der Kommission alle ihre Stellungnahmen vorzulegen. Der Anhörungsbeauftragte kam zu dem Schluss, dass die Verteidigungsrechte der Giti-Gruppe gewahrt wurden.
- (71) Mehrere weitere interessierte Parteien brachten dieselben Bedenken vor, wie bereits nach dem Informationspapier, und forderten weitere Klarstellung von der Kommission.
- (72) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass das einsehbare Dossier, das Informationspapier und die endgültige Unterrichtung bereits ausreichende Informationen enthielten, die es allen interessierten Parteien ermöglichten, ihre Verteidigungsrechte in vollem Umfang wahrzunehmen. Außerdem wurde vor der endgültigen Unterrichtung ein Aktenvermerk ⁽¹⁹⁾ mit Klarstellungen zum Informationspapier in das einsehbare Dossier aufgenommen. Daher wies sie die Forderung nach weiteren Erläuterungen zurück.

⁽¹⁷⁾ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Abl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

⁽¹⁸⁾ Verordnung (EG) Nr. 45/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2000 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe und Einrichtungen der Gemeinschaft und zum freien Datenverkehr (Abl. L 8 vom 12.1.2001, S. 1).

⁽¹⁹⁾ Aktenvermerk (Aktenzeichen t18.007994).

- (73) Schließlich brachten die Parteien vor, ihre Verteidigungsrechte seien ernsthaft verletzt, da die Frist für die Stellungnahme zur endgültigen Unterrichtung trotz der Verlängerung zu kurz sei und die Besonderheiten der Untersuchung nicht berücksichtige.
- (74) Bezüglich der Frist wiederholte die Kommission, dass sie die gesetzlich vorgeschriebene Frist nach Artikel 30 Absatz 5 der Grundverordnung eingehalten hat, wie in Erwägungsgrund 65 genauer ausgeführt. Sie fügte hinzu, dass die Parteien mit dem Informationspapier im Juli 2018 ausführlich unterrichtet worden sind, das bereits die wichtigsten Erwägungen und Schlussfolgerungen zu allen Subventionen mit Ausnahme der übermäßigen Erstattung für Naturkautschuk und Strom, die zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt geliefert wurden, enthielt. Zu diesem Zeitpunkt wurde den Parteien eine Frist von 25 Tagen zur Einreichung von Stellungnahmen gewährt. Da die meisten Fragen somit allen Parteien bekannt waren, waren die nach der endgültigen Unterrichtung eingegangenen Stellungnahmen ebenfalls umfangreich und umfassten 8 bis 63 Seiten.
- (75) Hinsichtlich der Untersuchung der Schädigungsaspekte stellte die Kommission fest, dass die Parteien auch im Rahmen der parallelen Antidumpinguntersuchung eine endgültige Unterrichtung und eine zusätzliche endgültige Unterrichtung erhalten hatten. In der vorliegenden Untersuchung wurden die nach beiden Unterrichtungen eingegangenen Stellungnahmen berücksichtigt. Die Kommission daher vertrat die Auffassung, dass das einsehbare Dossier und die Unterrichtungen bereits ausreichende Informationen enthielten, die es allen interessierten Parteien ermöglichten, ihre Verteidigungsrechte innerhalb der in der endgültigen Unterrichtung festgelegten Frist in vollem Umfang wahrzunehmen. Daher vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Verteidigungsrechte aller interessierten Parteien während dieses Verfahrens vollständig gewahrt wurden.

2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

2.1. Betroffene Ware

- (76) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um eine für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendete Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der VR China, die derzeit unter den KN-Codes 4011 20 90 und ex 4012 12 00 (TARIC-Code 4012 12 00 10) eingereiht werden. Diese KN- und TARIC-Codes werden nur informationshalber angegeben.
- (77) Die betroffene Ware umfasst sowohl neue als auch runderneuerte Luftreifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren mit denselben wesentlichen materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften.
- (78) Beide Typen der betroffenen Ware werden aus denselben Vorleistungen hergestellt (selbst wenn unterschiedliche Technologien eingesetzt werden) und haben eine ähnliche Struktur. Die Unterschiede bei den Rohstoffen und der Struktur führen zu unterschiedlichen Leistungsmerkmalen.

2.1.1. Herstellungsprozess

2.1.1.1. Neue Reifen

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

2.1.1.2. Runderneuerte Reifen

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

2.1.2. Verwendungszwecke und Reifentypen

- (83) Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren werden in vielen verschiedenen Typen und Größen für eine große Auswahl von Nutzfahrzeugen hergestellt und finden entsprechend ihrer Größe und den Spezifikationen ihrer Tragfähigkeitskennzahl sowohl bei lokalen Zustellfahrzeugen und Bussen in ländlichen oder städtischen Umgebungen als auch bei Fernlastwagen und -bussen Anwendung. Sie sind weder für die Verwendung bei Personenkraftwagen und anderen leichten Nutzfahrzeugen noch für ausgewiesene Geländefahrzeuge, wie landwirtschaftliche Zugmaschinen, geeignet.
- (84) Reifen für Lastkraftwagen oder Omnibusse werden in zwei Typen und vier Kategorien verkauft. Schlauchreifen sind die klassischere Variante; sie verfügen über einen inneren Schlauch mit eigenem Ventil innerhalb des Reifens. Bei einem schlauchlosen Reifen bilden der Reifen und die Felge des Rads einen luftdichten Abschluss, wobei sich das Ventil direkt auf der Felge befindet. Die überwältigende Mehrheit der in der Union verkauften Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren sind schlauchlose Reifen. Die vier Kategorien von Reifen für Lastkraftwagen oder Omnibusse sind: Lenkreifen, Antriebsreifen, Anhängerreifen und Multipositions-Reifen. Lenkreifen sind ausgelegt für die Verwendung auf der Frontachse, um die Lenkung zu unterstützen, können jedoch in Abhängigkeit von der Verwendung des Fahrzeugs für alle Positionen an Bussen oder Kraftfahrzeugen für den Transport von Waren verwendet werden. Antriebsreifen wurden für das Antriebssystem entwickelt und sorgen für eine bessere Traktion. Anhängerreifen werden bei Anhängern montiert, während Multipositions-Reifen abhängig vom Verwendungszweck des Fahrzeugs an allen Positionen angebracht werden können.
- (85) Alle Reifen, ob neu oder runderneuert, unterliegen auf dem Unionsmarkt denselben Sicherheitsanforderungen, die in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁰⁾ festgelegt sind.

2.2. Segmentierung des Unionsmarkts für Reifen in drei Klassen

- (86) Nach den von der Kommission gesammelten und bei ihr eingegangenen Angaben ist der Unionsmarkt für Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren in drei Klassen oder Segmente aufgeteilt. Auch wenn es keine klare Trennlinie zwischen den Klassen gibt, deckt sich die Auffassung der interessierten Parteien mit den Feststellungen der Kommission weitgehend hinsichtlich der nachfolgenden Kategorisierung:
- (87) Klasse-1-Reifen sind neue Premiumreifen der Vorzeigemarken der wichtigsten Hersteller. Der Wiedererkennungswert der Marke ist bei Reifen dieser Klasse ein Schlüsselfaktor und rechtfertigt den wesentlich höheren Preis für die erwartete hohe Leistung sowie besonders hohe Marketinginvestitionen. Reifen von Erstausrüstern von Omnibussen und Kraftfahrzeugen für den Transport von Waren (im Folgenden „OE1“) fallen hauptsächlich in diese Klasse. Die Qualität der Klasse-1-Reifen garantiert einen hohen Runderneuerbarkeitsgrad der Reifen, die dazu bestimmt sind, „mehrlebig“ zu sein und so die deutlich höhere Laufleistung der Originalware weiter zu steigern (bis zu drei Runderneuerungen für normale Verwendungszwecke). Klasse-1-Reifen werden ferner mit einem höheren Sicherheitsgrad in Verbindung gebracht und gehen oft mit gutem Kundenservice einher.
- (88) Klasse-2-Reifen umfassen den Großteil der neuen und runderneuertem Reifen, die nicht zum Premiumsegment gehören und deren Preise zwischen etwa 65 % und 80 % der Preise der Klasse-1-Reifen liegen. Reifen von Erstausrüstern von Kraftfahrzeuganhängern (im Folgenden „OE2“) können zu dieser Klasse gehören. Der Wiedererkennungswert der Marke bleibt in dieser Klasse von Bedeutung und Marken sind in der Regel bei Käufern bekannt, die auch in der Lage sind die Reifenhersteller zu erkennen. Sie sind üblicherweise mindestens einmal runderneuerbar und erbringen, wenn auch in begrenzterem Umfang als Klasse-1-Reifen, eine gute Laufleistung.
- (89) Klasse-3-Reifen umfassen neue und runderneuerte Reifen mit geringerer Laufleistung und sind, wenn überhaupt, nur sehr begrenzt runderneuerbar. Ihr Preis beträgt in der Regel weniger als 65 % des Preises und der Laufleistung der Klasse-1-Reifen. In dieser Klasse ist der Wiedererkennungswert der Marke fast nicht vorhanden und der Preis wird zum entscheidenden Faktor bei der Kaufentscheidung des Abnehmers. Für sie wird im Allgemeinen kein Kundenservice angeboten.
- (90) Runderneuerte Reifen können in Klasse 2 oder Klasse 3 eingestuft werden. Während einige chinesische Reifen runderneuerbar sind, werden Runderneuerungen in China kaum durchgeführt. Die Runderneuerung ist allerdings in der Union und auf anderen Märkten, beispielsweise auf dem brasilianischen Markt, relativ weit verbreitet. Die Runderneuerungsbranche in der Union besteht aus:
- eingebundenen Runderneuerern, die unter dem Namen bzw. der Marke oder im Auftrag eines Neureifenherstellers handeln. Sie werden als verlängerter Arm der Marken angesehen, die die Neureifen verkaufen. Dies gilt für Klasse-2-Reifen;
 - unabhängigen Runderneuerern, die in der Regel viel kleinere geografische Märkte und Mengen abdecken. Sie verkaufen Reifen unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke und stützen sich auf ihre eigene Erfahrung. Es handelt sich hierbei meist um KMU (mindestens 380 Unternehmen in der Union). Dies gilt für Klasse-3-Reifen.

⁽²⁰⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Teilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

- (91) Auf der Grundlage der vom Antragsteller bereitgestellten Informationen erstellte die Kommission eine Aufstellung neuer und runderneuerter Reifen nach Marken, die allen interessierten Parteien am 27. Oktober 2017 zur Verfügung gestellt wurde.

2.3. Vorbringen zur Segmentierung des Unionsmarkts für Reifen

- (92) Wie in Erwägungsgrund 86 festgestellt, akzeptierten die interessierten Parteien generell den Grundsatz der Marktsegmentierung in drei Klassen.
- (93) Die Aufstellung der Reifenmarken nach Klassen, wie im Vermerk zum Dossier vom 27. Oktober 2017 festgelegt, wurde allgemein von den interessierten Parteien befürwortet — ausgenommen die folgenden Vorbringen interessierter Parteien bezüglich der Neuklassifizierung bestimmter Marken in andere Klassen. Konkret war die China National Tire-Gruppe der Auffassung, ihre Marke Aeolus gehöre in Klasse 3 (statt Klasse 2); zwei Einführer, die die Marke Double Coin einführen, forderten deren Einstufung in Klasse 2 (statt Klasse 3); die Hankook-Gruppe war der Ansicht, ihre Marke Aurora sei Teil der Klasse 2 (statt Klasse 3); die Giti-Gruppe vertrat in ihrer Fragebogenantwort die Auffassung, dass ihre Marken Primewell und GT Radial in Klasse 2 (statt Klasse 3) gehörten, und ein unabhängiger Einführer forderte, die Marke Sailun in Klasse 2 (statt Klasse 3) einzuordnen.
- (94) Die Kommission prüfte die Vorbringen auf der Grundlage der von den interessierten Parteien vorgelegten Beweise und den von Amts wegen gesammelten Informationen. Im Einklang mit den in Erwägungsgrund 81 genannten Eigenschaften analysierte sie, inwieweit die Reifen der spezifischen Marken (1) runderneuerbar sind; (2) für die Originalausstattung von Omnibussen und Lastkraftwagen verwendet werden und (3) in einer bestimmten Klasse nach eigener Einschätzung jedes Unternehmens vermarktet werden.
- (95) In Bezug auf die Hankook-Gruppe akzeptierte die Kommission das Ersuchen, die Marke Aurora in Klasse 2 einzuordnen. Sie stellte jedoch auch fest, dass die Hankook-Marke in Klasse 1 eingereiht werden sollte. Für die Marke Hankook gibt es eine gesetzliche Garantie, dass die Reifen mindestens einmal runderneuert werden können. Darüber hinaus ist sie als OE1-Lieferant für europäische Unternehmen wie Scania, MAN und Mercedes-Benz tätig. Die Hankook-Gruppe vermarktet ihre Marke Hankook auf ihrer Website als „premium“, und aus einem während der Kontrolle von einem verbundenen Einführer ausgehändigten internen Papier ging hervor, dass die Marke in Klasse 1 übertragen wurde.
- (96) In Bezug auf die Giti-Gruppe akzeptierte die Kommission das Ersuchen, die Marken Primewell und GT Radial in Klasse 2 einzureihen. Die Kommission stellte auch fest, dass die Giti-Reifen runderneuerbar sind. Andererseits agiert die Giti-Gruppe nicht als Erstausrüster für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren, sondern im Bereich Pkw-Reifen. Außerdem stuft die Giti-Gruppe ihre Marken in Klasse 2 ein. Daher wurden die Marken der Gruppe in Klasse 2 eingereiht.
- (97) Was die China National Tire-Gruppe betrifft, reihe die Kommission die Marke Aeolus auf Ersuchen des Unternehmens vorläufig in Klasse 3 ein, da das Unternehmen angab, dass seine Reifen in der Regel nicht runderneuerbar sind und nicht auf dem OE-Markt verkauft werden.
- (98) Die Einführer, die ein entsprechendes Ersuchen für die Marken Double Coin und Sailun stellten, gehörten nicht zur Stichprobe; daher konnte die Kommission ihre Forderungen zu diesem Zeitpunkt nicht überprüfen. Da sie nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, hat ihre Einstufung in Klasse 2 oder 3 keinen Einfluss auf das Ergebnis der Untersuchung. Daher nahm die Kommission zu diesem Zeitpunkt keine Stellung zu ihren Vorbringen, wobei sie die vorgelegten Beweise der Einführer bezüglich der Erfahrungen ihrer Kunden mit den Reifen derartiger Marken nicht in Zweifel zog.
- (99) Mehrere interessierte Parteien brachten vor, dass die Aufstellung der Klassen nach Marken nur in der Union gelte und in anderen Märkten ganz anders aussehen könne. Die Aufstellung der Klassen in der Union könne insbesondere nicht auf den chinesischen Markt übertragen werden. Die Kommission unterstrich, dass die Aufstellung nach Marken bei dieser Untersuchung verwendet wird, um die Situation auf dem Unionsmarkt zu analysieren, und für andere Märkte keine rechtliche Bedeutung hat.

2.3.1. Anträge auf Ausklammerung von Waren

- (100) Der CRIA und die CCCMC sowie die China National Tire-Gruppe brachten vor, dass entweder neue Reifen oder runderneuerte Reifen von der Definition der betroffenen Ware ausgenommen werden sollten, da:
- neue Reifen und runderneuerte Reifen unterschiedliche grundlegende materielle, technische und chemische Eigenschaften aufwiesen,
 - runderneuerte Reifen eine geringere Lebensdauer hätten als neue Reifen,

- neue Reifen und runderneuerte Reifen verschiedene Verwendungszwecke, Absatzkanäle und Anwendungsbereiche hätten sowie von den Verbrauchern unterschiedlich wahrgenommen würden. Insbesondere würden runderneuerte Reifen nicht auf dem Erstausrüstungsmarkt verwendet und grundsätzlich weder auf der Lenkachse noch auf Kraftfahrzeugen für den Transport von Gefahrgut montiert
- und neue und runderneuerte Reifen hätten unterschiedliche KN-Codes.
- (101) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte Pirelli dieses Vorbringen in ähnlicher Form.
- (102) Diese Parteien stellten ferner fest, dass die Kommission und der Europäische Gerichtshof (im Folgenden „EuGH“) in mehreren Wettbewerbsfällen zu dem Schluss kamen, dass es für neue Reifen und runderneuerte Reifen in Bezug auf Preise, Angebots- und Nachfragestruktur, Versorgungswege und Austauschbarkeit ⁽²¹⁾ zwei verschiedene relevante Märkte gebe. Der CRIA und die CCCMC wiesen des Weiteren darauf hin, dass andere Behörden neue und runderneuerte Reifen bei Antidumpinguntersuchungen getrennt voneinander behandeln würden. ⁽²²⁾ Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte Hämmerling dieses Vorbringen in ähnlicher Form.
- (103) Der CRIA und die CCCMC brachten vor, dass die Kommission bei ihrer Bewertung in Bezug auf die relevanten Faktoren einen Fehler begangen habe, da sie neue und runderneuerte Reifen nicht getrennt voneinander behandelt habe.
- (104) Die Giti-Gruppe brachte vor, runderneuerbare oder „Multi-Life-Reifen“ sollten von der Definition der betroffenen Ware ausgenommen werden, da runderneuerbare Reifen ausgereifter seien als nicht runderneuerbare Reifen mit charakteristischen technischen Eigenschaften.
- (105) Die Kommission stellte fest, dass der Runderneuerungsprozess die Haupteigenschaften, die Bauteile und die Struktur des Reifens aus dem ursprünglichen Herstellungsprozess bewahrt. Insbesondere werden die wichtigsten technischen Spezifikationen der Reifen, d. h. Größe, Tragfähigkeitskennzahl und Geschwindigkeitskategorie der Reifen, bei der Runderneuerung nicht verändert. Neue Reifen (runderneuerbar oder nicht) und runderneuerte Reifen bestehen aus denselben Rohstoffen und denselben Bauteilen und haben eine ähnliche Struktur.
- (106) Der Hauptunterschied bezüglich der technischen Eigenschaften zwischen neu hergestellten Reifen und runderneuernten Reifen, die auf die Karkasse eines ehemals neuen Reifens aufgebracht wurden, liegt darin, dass ein runderneuerter Reifen tatsächlich eine kürzere Lebensdauer haben kann und dass runderneuerte Reifen als weniger sicher wahrgenommen werden können. Allerdings bestehen dieselben Unterschiede in der Wahrnehmung von Technik, Qualität und Sicherheit auch zwischen zwei neuen Reifen aus verschiedenen Klassen. Insbesondere haben Reifen aus niedrigeren Klassen auch eine niedrigere Laufleistung und sind nicht die bevorzugte Option für Fahrzeuge, die sehr hohe Sicherheitsstandards erfüllen müssen, nämlich Fahrzeuge, die Gefahrgüter transportieren.
- (107) Deshalb lehnte die Kommission den Einwand, dass neue (runderneuerbare oder nicht runderneuerbare) und runderneuerte Reifen unterschiedliche grundlegende materielle, chemische und technische Eigenschaften aufwiesen, ab.
- (108) Die Kommission stellte ferner fest, dass sowohl neue als auch runderneuerte Reifen von Besitzern von Bussen oder Lastkraftwagen für den Transport von Waren verwendet werden, die hauptsächlich im Bereich der Kurz- oder Langstreckentransporte von Personen oder Gütern tätig sind. Daher ist die wesentliche Endverwendung von neuen und runderneuernten Reifen dieselbe. Die Kommission stellte ferner fest, dass neue und runderneuerte Reifen dieselben vier Anwendungsbereiche haben, nämlich Lenkreifen, Antriebsreifen, Anhängerreifen und Reifen für alle Positionen, und dass sie denselben Sicherheitsanforderungen auf dem Unionsmarkt unterliegen, wie in den einschlägigen Rechtsvorschriften festgelegt.
- (109) Deshalb wurde der Einwand, dass neue und runderneuerte Reifen verschiedene Anwendungsbereiche hätten, zurückgewiesen.
- (110) Die Kommission räumte ein, dass runderneuerte Reifen sich insofern von neuen Klasse-1-Reifen unterscheiden, als sie nicht auf dem Erstausrüstungsmarkt verkauft werden. Die Kommission stellte weiter fest, dass selbiges für Klasse-3-Reifen gilt und zum Großteil auch für Marken der Klasse 2, die ebenfalls nicht auf dem Erstausrüstungsmarkt verkauft werden.
- (111) Deshalb lehnte die Kommission den Einwand, dass neue und runderneuerte Reifen unterschiedliche Absatzkanäle hätten, ab.

⁽²¹⁾ Europäische Kommission, Sache COMP/M.4564 -Bridgestone/Bandag; Sache COMP/E-2/36.041/PO. Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 9. November 1983, *Michelin/Kommission*, Rechtssache C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

⁽²²⁾ Die genannten Untersuchungen betrafen die USA, Indien, Ägypten und die Eurasische Kommission.

- (112) Betreffend die Wettbewerbsentscheidungen der Kommission und das Urteil des EuGH ⁽²³⁾, in denen festgestellt wurde, dass runderneuerte Reifen einem gesonderten Produktmarkt angehören, wies die Kommission darauf hin, dass dies für die Warendefinition bei Handelsschutzuntersuchungen irrelevant ist. Bei der Marktdefinition in Fusionskontrollfällen liegt der Schwerpunkt auf der Frage der Austauschbarkeit auf der Nachfrage- und der Angebotsseite. ⁽²⁴⁾ Bei einer Antidumpinguntersuchung wird der Markt nach den materiellen, technischen und chemischen Eigenschaften der betroffenen Ware definiert. Deshalb wies die Kommission dieses Vorbringen zurück.
- (113) Bezüglich des Vorbringens zur Warendefinition in Antidumpingfällen in Drittländern verwies die Kommission darauf, dass die Warendefinition im weiten Ermessensspielraum der Untersuchungsbehörde für Handelsschutzangelegenheiten liegt. ⁽²⁵⁾ Daher kann die Art und Weise, in der Untersuchungsbehörden in Drittländern ihren Ermessensspielraum diesbezüglich nutzen, nicht den Ermessensspielraum der Kommission zum Zwecke dieser Untersuchung einschränken.
- (114) Es wurde ferner vorgebracht, dass die betreffende Ware nicht unter mehrere KN-Codes fallen sollte. Diesbezüglich wies die Kommission darauf hin, dass es häufig vorkommt, dass eine einzelne betroffene Ware durch mehrere KN-Codes abgedeckt wird. Dies ergibt sich natürlicherweise aus der Gestaltung der Kombinierten Nomenklatur. Zudem wurde in der Einleitungsbekanntmachung eindeutig darauf hingewiesen, dass die KN-Codes nur informationshalber angegeben wurden. Ferner wurden weder Beweise dafür vorgelegt, noch fand die Kommission Angaben darüber, dass die betroffene Ware so definiert wurde, dass eingeführte runderneuerte und neue Reifen nicht als Alternativen zu in der Union runderneuten und dort hergestellten neuen Reifen und als unmittelbar mit diesen im Wettbewerb stehend hätten betrachtet werden können. Dies gilt auch für die Hersteller- und Verbraucherwahrnehmung, Vertriebskanäle oder andere Faktoren bezüglich einer einzelnen oder mehrerer Warenkategorien, im Gegensatz zu einer Differenzierung zwischen neuen und runderneuten Reifen zum Zwecke dieser Untersuchung.
- (115) Schließlich brachten interessierte Parteien vor, dass aufgrund der Marktsegmentierung in der Union runderneuerte Reifen als minderwertiger angesehen würden als neue Klasse-1-Reifen, selbst wenn sie auf der Basis einer Karkasse eines Klasse-1-Reifens hergestellt würden.
- (116) Die Kommission akzeptierte dieses Vorbringen, das der Aufstellung der Klassen im Rahmen dieser Untersuchung entspricht, und berücksichtigte nur runderneuerte Reifen der Klassen 2 und 3.

2.4. Gleichartige Ware

- (117) Die Untersuchung ergab, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen Eigenschaften aufweisen und für dieselben grundlegenden Verwendungszwecke eingesetzt werden:
- die betroffene Ware,
 - die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und auf dem Unionsmarkt verkaufte Ware.
- (118) Die Kommission entschied daher in dieser Phase, dass es sich bei diesen Waren um gleichartige Waren im Sinne des Artikels 2 Buchstabe c der Grundverordnung handelt.

3. SUBVENTIONIERUNG

3.1. Einführung: Vorstellung von staatlichen Plänen, Projekten und sonstigen Dokumenten

- (119) Vor der Prüfung der mutmaßlichen Subventionierung in Form von Subventionen oder Subventionsprogrammen hat die Kommission staatliche Pläne sowie Projekte und andere Dokumente bewertet, die im Zusammenhang mit mehr als einer dieser Subventionen bzw. mehr als einem dieser Subventionsprogramme von Bedeutung waren. Sie stellte fest, dass alle zu bewertenden Subventionen oder Subventionsprogramme aus folgenden Gründen Bestandteil der Umsetzung einer zentralen Planung der chinesischen Regierung zur Förderung der Reifenindustrie waren.
- (120) Im 13. Fünfjahresplan für die nationale wirtschaftliche und soziale Entwicklung der VR China (13th Five Year Plan for National Economic and Social Development of the PRC, im Folgenden „13. Fünfjahresplan“) für den Zeitraum 2016-2020 wird die strategische Vision der chinesischen Regierung für die Weiterentwicklung und Verbesserung wichtiger Wirtschaftszweige beschrieben. Darüber hinaus werden darin die Bedeutung technologischer Innovationen für die wirtschaftliche Entwicklung der VR China sowie die anhaltende Bedeutung von Grundsätzen einer „grünen“ Entwicklung betont. Nach Kapitel 5 besteht eine der wichtigsten Entwicklungslinien darin, die Modernisierung der traditionellen Industriestruktur zu fördern, was bereits im 12. Fünfjahresplan vorgesehen war. Dieser Gedanke wird in Kapitel 22 weiter ausgeführt, in dem die Strategie zur Modernisierung der traditionellen Industrie in der VR China durch Förderung ihrer technologischen Umgestaltung erläutert wird. Diesbezüglich wird im 13. Fünfjahresplan dargelegt, dass Unternehmen dabei unterstützt werden sollen, „sich in

⁽²³⁾ Europäische Kommission, Sache COMP/M. 4564 — Bridgestone/Bandag; Sache COMP/E-2/36.041/PO. Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 9. November 1983, *Michelin/Kommission*, Rechtssache C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

⁽²⁴⁾ Europäische Kommission, Sache COMP/M. 4564 — Bridgestone/Bandag, Seite 4.

⁽²⁵⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 17. März 2016, *Portmeirion Group*, Rechtssache C-232/14, ECLI:EU:C:2016:180, Rn. 47ff.

Bereichen wie Produkttechnologie, Industrieausrüstung, Umweltschutz und Energieeffizienz umfassend weiterzuentwickeln“. Kasten 7 bezieht sich in diesem Zusammenhang insbesondere auf Projekte im Zusammenhang mit nachgelagerten petrochemischen Produkten (einschließlich Reifen). Der Umweltschutz wird weiter in Kapitel 44 behandelt. Dort heißt es, dass in wichtigen Wirtschaftszweigen eine „Erneuerung“ der sauberen Produktion vorgenommen werden soll, und in diesem Zusammenhang wird in Kasten 16 ausdrücklich auf die petrochemische Industrie Bezug genommen.

- (121) Auf einer detaillierteren Ebene veröffentlichte die chinesische Regierung auch den 13. Fünfjahresplan für die Entwicklung der chemischen und petrochemischen Industrie (im Folgenden „13. Fünfjahresplan der Petrochemie“), der die Reifenindustrie umfasst und auf dem 13. Fünfjahresplan basiert. Dieser Plan veranschaulicht in der Einleitung, dass die petrochemische und chemische Industrie eine zentrale Säule der chinesischen Volkswirtschaft ist. In ihm werden die im 13. Fünfjahresplan genannten Grundsätze der technologischen Innovation, der strukturellen Anpassung und der grünen Entwicklung näher erläutert und zu konkreteren Schwerpunkten im Bereich der petrochemischen Industrie (Kapitel III — Wesentliche Aufgaben) sowie zu verschiedenen steuerlichen und finanziellen Fördermaßnahmen (Kapitel IV — Schutzmaßnahmen: Abschnitt 4 — Stärkung der politischen Unterstützung) in Bezug gesetzt.
- (122) Darüber hinaus hat die chinesische Regierung einen spezifischen Plan für die Reifenindustrie zur Umsetzung des 13. Fünfjahresplans der Petrochemie, die Reifenindustriepolitik ⁽²⁶⁾, herausgegeben. Dieser Plan unterstreicht, dass die Hauptprioritäten der chinesischen Regierung die strukturelle Anpassung, die technologische Reform und die Emissionsminderung der Reifenindustrie sind. Artikel 6 besagt, dass die Entwicklung von Hochleistungs-Radialreifen und schlauchlosen TBR-Reifen gefördert wird. Darüber hinaus heißt es in der Präambel der Reifenindustriepolitik: *„Diese Industriepolitik soll als Grundlage für alle relevanten Abteilungen dienen, wenn sie mit den verschiedenen Aspekten des Investitionsmanagements, des Grundstücksangebots, der Umweltbewertung, der Energieeinsparung, der Sicherheitserlaubnis, der Kreditfinanzierung und der Stromversorgung für solche Projekte der Reifenindustrie wie den Bau von Produktionsanlagen und die Technologieentwicklung beginnen.“*
- (123) Darüber hinaus werden in diesem Dokument auch die Marktzugangsbedingungen festgelegt, da nur Unternehmen, die eine bestimmte Produktionskapazität überschreiten und die Umweltauflagen erfüllen, in den Markt eintreten dürfen. ⁽²⁷⁾
- (124) Nach der Unterrichtung durch das Informationspapier brachte die chinesische Regierung ihre grundsätzliche Haltung zu den Fünfjahresplänen der VR China erneut vor und wandte ein, dass diese nicht verbindlich und lediglich als „richtungsweisende“ Dokumente zu betrachten seien. Die Kommission widersprach diesem Standpunkt — tatsächlich heißt es in Kapitel 17 des 13. Fünfjahresplans: *„Der nationalen Entwicklungsstrategie und dem nationalen Entwicklungsplan werden richtungsweisende und eingrenzende Bedeutung zukommen.“* ⁽²⁸⁾ Darüber hinaus wird in Kapitel IV des 13. Fünfjahresplans der Petrochemie die Durchführung des Plans geordnet und angemerkt, dass erwartet wird, dass die Unternehmen *„die zentralen Aufgaben im Plan ausführen, Selbstkontrolle ausüben und Probleme bei der Durchführung des Plans rechtzeitig melden.“* ⁽²⁹⁾ Schließlich heißt es in der Präambel der Reifenindustriepolitik, dass der Plan *„von allen relevanten Stellen entsprechend umgesetzt werden soll“*. Somit wird eine Sprache verwendet, die darauf hinweist, dass diese Pläne nicht nur allgemeine ermutigende Aussagen enthalten, sondern einen verbindlichen Charakter haben.
- (125) Auch in den folgenden Dokumenten wird die Reifenindustrie als strategischer, vorrangiger und/oder geförderter Wirtschaftszweig bezeichnet:
- Beschluss Nr. 40 des Staatsrats über die „Bekanntmachung und Umsetzung der vorläufigen Bestimmungen zur Förderung der Anpassung der Industriestruktur“ (Promulgating and Implementing the Temporary Provisions on Promoting the Industrial Structure Adjustment) (im Folgenden „Beschluss Nr. 40“). Diesem Beschluss zufolge stellt der „Leitfaden zur Anpassung der Industriestruktur“ (Guidance Catalogue for the Industrial Structure Adjustment) zur Durchführung des Beschlusses Nr. 40 eine wichtige Grundlage für Investitionsentscheidungen dar. Außerdem wird die chinesische Regierung mit diesem Beschluss angehalten, Investitionsvorhaben zu verwalten und politische Maßnahmen in den Bereichen öffentliche Finanzen, Steuern, Kreditwesen, Grund und Boden, Einfuhr und Ausfuhr auszuarbeiten und durchzusetzen. ⁽³⁰⁾ Die Reifenindustrie und insbesondere die Herstellung bestimmter Reifen wie „Hochleistungs-Radialreifen (einschließlich schlauchloser Lkw-Reifen (...))“ wird in Kapitel VIII dieses Leitfadens ⁽³¹⁾ als eine geförderte Kategorie bezeichnet. Hinsichtlich des rechtlichen Status stellte die Kommission fest, dass der Beschluss Nr. 40 als Anordnung des Staatsrats, des höchsten Verwaltungsorgans der VR China, anzusehen ist. Somit ist der Beschluss für andere öffentliche Stellen und für die Wirtschaftsakteure rechtsverbindlich. ⁽³²⁾

⁽²⁶⁾ Mitteilung des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie zum Druck und zur Verbreitung der Reifenindustriepolitik, Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] Nr. 2.

⁽²⁷⁾ Siehe Artikel 30 der Reifenindustriepolitik.

⁽²⁸⁾ Kapitel 17 Abschnitt 1 des 13. Fünfjahresplans; Hervorhebung hinzugefügt.

⁽²⁹⁾ Kapitel IV Abschnitt 5 des 13. Fünfjahresplans der Petrochemie.

⁽³⁰⁾ Kapitel III Artikel 12 des Beschlusses Nr. 40.

⁽³¹⁾ Leitfaden für die Anpassung der Industriestruktur, (Version 2011).

⁽³²⁾ Siehe Durchführungsverordnung (EU) Nr. 215/2013 des Rates (ABl. L 73 vom 15.3.2013), Erwägungsgrund 182 (Organisch beschichtete Stahlerzeugnisse).

- Nach Kapitel III Abschnitte 1 und 5 und Kapitel VIII wird mit dem nationalen Rahmenplan für die mittel- und langfristige Entwicklung von Wissenschaft und Technik (National Outline for the Medium and Long-term Science and Technology Development) (2006 bis 2020) die Entwicklung wichtiger Bereiche und vorrangiger Themen unterstützt und es werden Anreize für die finanzielle und steuerliche Förderung dieser wichtigen Bereiche und Prioritäten gesetzt. In Kapitel III Abschnitte 1 und 5 dieses Dokuments wird die (petro-) chemische Industrie im Zusammenhang mit den Schwerpunktthemen Nr. 1 „Industrielle Energieeffizienz“ und Nr. 31 „Grundrohstoffe“ ausdrücklich erwähnt. In Kapitel VIII wird die finanzielle und steuerliche Unterstützung dieser vorrangigen Themen angeregt.
 - Das Verzeichnis der chinesischen Regierung über neue und hochtechnologische Exportprodukte⁽³³⁾ listet „neue Radialreifen der Art, die auf Omnibussen oder Lastkraftwagen verwendet werden (aus Kautschuk, Querschnittsbreite \geq 24 Zoll)“ als Produkte auf, die für den Export empfohlen werden.
 - Auf lokaler Ebene ist die Provinz Shandong die Provinz mit der größten Reifenherstellungsindustrie in China und hat ferner Pläne zur Förderung der Reifenindustrie angekündigt. So hat die Regierung der Provinz Shandong im Oktober 2014 den Umsetzungsplan für die Transformation und Modernisierung der Reifenindustrie der Provinz Shandong⁽³⁴⁾ verabschiedet, in dem unter anderem Produktionsziele für Radialreifen für Lastkraftwagen und Omnibusse von 91 Mio. Einheiten bis 2017 und 120 Mio. Einheiten bis 2020 festgelegt werden und der Unterstützung für wichtige Unternehmen bietet, die Lkw- und Busreifen herstellen.
- (126) Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Reifenindustrie somit als eine zentrale und strategische Industrie betrachtet wird, deren Entwicklung von der chinesischen Regierung als politisches Ziel aktiv verfolgt wird.

3.2. Teilweise fehlende Bereitschaft zur Mitarbeit und Verwendung der verfügbaren Informationen

3.2.1. Anwendung des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf eine Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen, Vorleistungen, die zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt bereitgestellt werden, und Exportkreditversicherungen

- (127) Aus verwaltungstechnischen Gründen forderte die Kommission die chinesische Regierung auf, spezifische Fragebögen an vier im Antrag genannte staatliche Banken sowie an Sinosure und jedes andere Finanzinstitut weiterzuleiten, das den Stichprobenunternehmen oder den Käufern der Stichprobenunternehmen Darlehen oder Exportkredite gewährte. Ebenso forderte die Kommission die chinesische Regierung auf, spezifische Fragebögen an die Hersteller von Naturkautschuk, synthetischem Kautschuk, Ruß und Nylonschnur zu übermitteln, die gemäß des Antrags den Stichprobenunternehmen Inputs zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt geliefert hatten, sowie an alle anderen Hersteller und Vertreiber der betreffenden Rohstoffe, die den Stichprobenunternehmen Vorleistungen geliefert hatten.
- (128) Zunächst hat die chinesische Regierung nicht auf die Aufforderung der Kommission reagiert. In dem Schreiben zur Anforderung noch fehlender Informationen bekräftigte die Kommission daher ihre Aufforderung, um die Möglichkeiten zu maximieren, Finanzinstitute und Lieferanten von Vorleistungen in die Untersuchung einzubeziehen, indem der Kommission die notwendigen Informationen zur Verfügung gestellt werden, damit sie Feststellungen über das Bestehen und den Umfang der mutmaßlichen Subventionierung treffen kann. Nach diesem Schreiben hat sich die chinesische Regierung tatsächlich an die oben genannten Finanzinstitute und Lieferanten gewandt. Allerdings beantworteten nur drei staatseigene Banken, die vom Antragsteller ausdrücklich erwähnt wurden, und Sinosure den Fragebogen.

3.2.1.1. Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen

- (129) Nach eigener Aussage war die chinesische Regierung nicht befugt, Informationen von den staatseigenen Banken zu verlangen, die den Fragebogen nicht beantwortet haben, da diese ihre Tätigkeit unabhängig von der chinesischen Regierung ausüben.
- (130) Die Kommission teilte diese Ansicht nicht. Erstens ist die Kommission der Ansicht, dass die von staatlichen Unternehmen (seien es Unternehmen oder öffentliche/finanzielle Einrichtungen) angeforderten Informationen der chinesischen Regierung für alle Unternehmen zur Verfügung stehen, bei denen die chinesische Regierung der Groß- oder Hauptaktionär ist. Gemäß dem Gesetz der Volksrepublik China über staatliches Vermögen von Unternehmen⁽³⁵⁾ erfüllen staatliche Vermögensaufsichts- und Verwaltungsbehörden, die von der staatlichen Vermögensaufsichts- und Verwaltungskommission des Staatsrates und den lokalen Regierungen der Bevölkerung eingerichtet wurden, die Aufgaben und Pflichten des Kapitalgebers eines vom Staat finanzierten Unternehmens im Namen der Regierung. Diese Behörden sind somit berechtigt, Vermögensrenditen zu erhalten, an wichtigen Entscheidungen teilzunehmen und Führungspersonal von staatlich finanzierten Unternehmen auszuwählen. Darüber hinaus akzeptieren staatlich finanzierte Unternehmen gemäß Artikel 17 des oben genannten Gesetzes über staatliches Vermögen die Verwaltung und Beaufsichtigung durch Regierungen und die zuständigen Regierungsabteilungen und -stellen sowie die öffentliche Aufsicht und sind gegenüber Kapitalgebern verantwortlich.

⁽³³⁾ Bekanntmachung über die Herausgabe des Exportverzeichnisses 2006 für High-Tech-Produkte aus China, Guo Ke Fa Ji Zi [2006] Nr. 16.

⁽³⁴⁾ Umsetzungsplan für die Transformation und Modernisierung der Reifenindustrie der Provinz Shandong (22. Oktober 2014).

⁽³⁵⁾ Gesetz der Volksrepublik China über das staatliche Vermögen von Unternehmen, Dekret Nr. 5 des Präsidenten der Volksrepublik China, vom 28. Oktober 2008, Artikel 11 und 12.

- (131) Darüber hinaus verfügt die chinesische Regierung über die notwendige Befugnis, mit den Finanzinstituten zu interagieren, auch wenn sie nicht in staatlichem Besitz sind, da sie alle unter die Zuständigkeit der chinesischen Bankenaufsicht fallen. So ist beispielsweise die CBRC laut den Artikeln 33 und 36 des Bankaufsichtsgesetzes⁽³⁶⁾ berechtigt, von allen in der VR China niedergelassenen Finanzinstituten die Vorlage von Informationen wie Jahresabschlüssen, statistischen Berichten und Informationen über die Geschäftstätigkeit und das Management zu verlangen. Die CBRC kann ferner Finanzinstitute anweisen, Informationen für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen.
- (132) Obgleich sie einige allgemeine Erläuterungen zur Funktionsweise ihrer Kreditgenehmigungs- und Risikomanagementsysteme gegeben haben, hat keine der mitarbeitenden staatlichen Banken spezifische Informationen über Darlehen an die Stichprobenunternehmen gegeben, da sie an gesetzliche und behördliche Vorschriften und Vertragsklauseln in Bezug auf die Vertraulichkeit der Informationen über die Stichprobenunternehmen gebunden seien.
- (133) Vor diesem Hintergrund forderte die Kommission die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller auf, Zugang zu allen unternehmensspezifischen Informationen zu gewähren, die sich im Besitz aller (staatseigenen und privatwirtschaftlichen) Banken befanden, von denen sie Darlehen erhalten hatten. Obwohl die Stichprobenunternehmen ihre Zustimmung erteilt haben, Zugang zu den sie betreffenden Bankdaten zu gewähren, weigerten sich die Banken, die erforderlichen detaillierten Informationen zur Verfügung zu stellen.
- (134) Letztendlich erhielt die Kommission nur von den drei in Erwägungsgrund 48 genannten staatlichen Banken Informationen über die Unternehmensstruktur und das Eigentum, jedoch von keinem der anderen Finanzinstitute, die den Stichprobenunternehmen Darlehen gewährt hatten. Zudem übermittelte keines der Finanzinstitute Informationen zur Risikobewertung im Zusammenhang mit den Darlehen, die den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller gewährt wurden.
- (135) Da keine Informationen über die meisten staatlichen Banken vorlagen, die den Stichprobenunternehmen Darlehen gewährten, und auch keine unternehmensspezifischen Informationen über die von den mitarbeitenden Banken gewährten Darlehen, kam die Kommission zu dem Schluss, dass sie keine wesentlichen Informationen über diesen Aspekt der Untersuchung erhalten hatte.
- (136) Daher teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit, dass sie bei der Prüfung des Vorliegens und des Umfangs der mutmaßlichen Subventionierung durch die Gewährung von Darlehen zu Sonderbedingungen möglicherweise nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen muss.
- (137) In der Stellungnahme auf das Schreiben der Kommission sowie in den Stellungnahmen zum Dokument erhob die chinesische Regierung Einwände gegen die Anwendung von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung im Zusammenhang mit Vorzugskrediten. Die chinesische Regierung brachte erneut vor, dass sie keine Weisungsbefugnis über die Banken besitze. Die chinesische Regierung vertrat zudem die Ansicht, dass sie nach bestem Vermögen mitgearbeitet habe, dass die Kommission ihr eine unangemessene zusätzliche Belastung auferlegt habe und dass die fehlenden Informationen im Sinne von Artikel 28 der Grundverordnung nicht „notwendig“ seien, da sie bereits durch die beantworteten Fragebögen vorlägen.
- (138) Die Kommission hielt an ihrem Standpunkt fest, dass die chinesische Regierung aus den in den Erwägungsgründen 130 und 131 erläuterten Gründen befugt ist, Informationen bei den Banken einzuholen. Sie erkannte an, dass die chinesische Regierung die entsprechenden Fragebögen an die Banken übermittelt hat und dass sie von drei staatseigenen Banken Antworten erhalten hat. Sie verwendete die zur Verfügung gestellten Informationen und ergänzte lediglich die fehlenden Teile mit verfügbaren Informationen.
- (139) Diese fehlenden Informationen betreffen hauptsächlich zwei Aspekte: erstens, Informationen über die Eigentums- und Führungsstruktur der Banken, die nicht zur Mitarbeit bereit waren. Diese Informationen waren erforderlich, damit die Kommission feststellen konnte, ob es sich bei diesen Banken um öffentliche Körperschaften handelt oder nicht. Zweitens waren unternehmensspezifische Informationen der mitarbeitenden Banken, wie beispielsweise der interne Kreditgenehmigungsprozess der Bank sowie die Kreditwürdigkeitsprüfung der Banken für die den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen gewährten Darlehen im Sinne von Artikel 28 der Grundverordnung erforderlich, um festzustellen, ob die Darlehen an die Stichprobenunternehmen zu vergünstigten Zinssätzen gewährt wurden. Darüber hinaus können solche internen Dokumente nur von den Banken bereitgestellt und daher nicht im Rahmen der Fragebogenantworten durch die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen übermittelt werden.
- (140) Schließlich vertrat die Kommission nicht die Ansicht, dass sie der chinesischen Regierung eine unzumutbare Belastung auferlegt habe. Von Anfang an beschränkte die Kommission ihre Untersuchung auf die Finanzinstitute, die den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen Darlehen gewährt hatten. Die Kommission belastete die chinesische Regierung auch nicht mit der Ermittlung dieser Finanzinstitute, da die chinesische Regierung die Liste mit den Namen und Anschriften der Banken sowie die Aufforderung zur Weiterleitung der Fragebögen gleich zu

⁽³⁶⁾ Gesetz der Volksrepublik China über die Regulierung und Aufsicht über den Bankensektor, Verordnung Nr. 58 des Präsidenten der Volksrepublik China, vom 31. Oktober 2006.

Beginn der Untersuchung im Dezember 2017 erhielt. Somit hatte die chinesische Regierung ausreichend Zeit, der Aufforderung der Kommission nachzukommen. Die Fragebögen der Kommission wurden jedoch tatsächlich erst am 28. März 2018 von der chinesischen Regierung an die Banken versandt, wobei die Antwortfrist der Banken drei Werktage betrug. Diese Verzögerung kann nicht der Kommission zugeschrieben werden. Sie vertrat daher die Ansicht, dass sie alles getan hat, um der chinesischen Regierung die Aufgabe zu erleichtern.

- (141) Die Kommission blieb daher bei ihrem Standpunkt, dass sie bei der Prüfung des Vorliegens und des Umfangs der mutmaßlichen Subventionierung durch die Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen teilweise von den verfügbaren Informationen ausgehen musste.

3.2.1.2. Exportkreditversicherung

- (142) Sinasure beantwortete den spezifischen Fragebogen zur Exportkreditversicherung, der den Stichprobenunternehmen vorgelegt wurde, teilweise. Sinasure hat jedoch die angeforderten Begleitunterlagen zur Corporate Governance, wie beispielsweise den Geschäftsbericht oder die Satzung, nicht zur Verfügung gestellt, da es sich um vertrauliche Informationen handele.
- (143) Sinasure machte auch keine konkreten Angaben über die Exportkreditversicherung für die Reifenindustrie, die Höhe ihrer Prämien oder detaillierte Zahlen zur Rentabilität ihres Exportkreditversicherungsgeschäfts.
- (144) Da diese Informationen nicht vorlagen, stellte die Kommission fest, dass sie für diesen Aspekt der Untersuchung entscheidende Informationen nicht erhalten hatte.
- (145) Die Kommission ist der Ansicht, dass die von staatlichen Unternehmen (seien es Unternehmen oder öffentliche/finanzielle Einrichtungen) angeforderten Informationen der chinesischen Regierung für alle Unternehmen zur Verfügung stehen, bei denen die chinesische Regierung der Groß- oder Hauptaktionär ist. Dies gilt auch für Sinasure, ein ausschließlich in Staatsbesitz befindliches Unternehmen. Daher teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit, dass sie bei der Prüfung des Vorliegens und des Umfangs der mutmaßlichen Subventionierung durch die Gewährung von Exportkreditversicherungen möglicherweise nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen muss.
- (146) In der Antwort auf das Schreiben der Kommission und in den Stellungnahmen zum Informationspapier und zur endgültigen Unterrichtung erhob die chinesische Regierung Einwände gegen die Anwendung von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung im Zusammenhang mit der Exportversicherung und wies auf die Tatsache hin, dass Sinasure eine Fragebogenantwort vorgelegt und während der Kontrolle vor Ort die Fragen der Kommission beantwortet habe.
- (147) Sinasure übermittelte tatsächlich einen beantworteten Fragebogen, und es waren Vertreter von Sinasure bei der Überprüfung in den Räumlichkeiten der chinesischen Regierung anwesend. Wie in den Erwägungsgründen 142 und 143 erwähnt, waren die bereitgestellten Informationen jedoch unvollständig, sodass die Kommission keine Schlussfolgerungen zu wesentlichen Teilen der Untersuchung im Zusammenhang mit Exportkreditversicherungen ziehen konnte, ob also Sinasure eine öffentliche Körperschaft ist und ob die den Stichprobenunternehmen in Rechnung gestellten Prämien marktkonform waren.
- (148) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass sie sich teilweise auf Fakten, die für ihre Feststellungen hinsichtlich der Exportkreditversicherungen verfügbar waren, stützen musste.

3.2.1.3. Bereitstellung von Inputs zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

- (149) Keiner der Hersteller von Naturkautschuk, synthetischem Kautschuk, Ruß und Nylonschnur, die den Stichprobenunternehmen Vorleistungen geliefert hatten, antwortete auf die spezifischen Fragebögen, die von der chinesischen Regierung versandt wurden.
- (150) Nach eigener Aussage war die chinesische Regierung nicht befugt, Informationen von den staatseigenen Lieferanten zu verlangen, die den Fragebogen nicht beantwortet haben, da diese ihre Tätigkeit unabhängig von der chinesischen Regierung ausüben. Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Die Kommission ist der Auffassung, dass die von staatlichen Unternehmen (seien es Unternehmen oder öffentliche/finanzielle Einrichtungen) angeforderten Informationen der chinesischen Regierung für alle Unternehmen zur Verfügung stehen, bei denen die chinesische Regierung der Groß- oder Hauptaktionär ist.
- (151) Darüber hinaus weigerte sich die chinesische Regierung, einen Überblick über die Namen und die Eigentumsstruktur der chinesischen Hersteller der untersuchten Vorleistungen zu geben, da es sich um vertrauliche Informationen handele.
- (152) Da der Kommission keine Informationen über die Corporate Governance der staatlichen Hersteller vorlagen, die den Stichprobenunternehmen Vorleistungen zur Verfügung stellten, und auch keine unternehmensspezifischen Informationen über die Preisfestsetzung bei den Vorleistungen, die von den Zulieferern an die Stichprobenunternehmen geliefert wurden, war die Kommission der Ansicht, dass sie wesentlichen Informationen, die für diesen Aspekt der Untersuchung relevant waren, nicht erhalten hatte.

- (153) Daher teilte die Kommission der chinesischen Regierung mit, dass sie bei der Prüfung des Vorliegens und des Umfangs der mutmaßlichen Subventionierung durch die Gewährung von Vorleistung zu weniger als einem angemessenen Preis möglicherweise nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf die verfügbaren Informationen zurückgreifen muss.
- (154) In der Antwort auf das Schreiben der Kommission sowie in den Stellungnahmen zum Dokument erhob die chinesische Regierung Einwände gegen die Anwendung von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung im Zusammenhang mit der Gewährung von Vorleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt, aus denselben Gründen wie in Erwägungsgrund 137 dargelegt. Hinsichtlich der fehlenden Befugnis der chinesischen Regierung, Informationen von den Herstellern einzufordern sowie in Bezug auf das Vorliegen einer unangemessenen Belastung der chinesischen Regierung hielt die Kommission an ihrer in den Erwägungsgründen 138 und 140 dargelegten Argumentation fest, welche auch für die Zulieferer von Vorleistungen an die Stichprobenunternehmen gilt.
- (155) Diese fehlenden Informationen betreffen hauptsächlich zwei Aspekte: erstens Informationen über die Eigentums- und Führungsstruktur der Hersteller, die nicht zur Mitarbeit bereit waren. Ohne diese Informationen konnte die Kommission nicht festlegen, ob diese Hersteller öffentliche Körperschaften sind oder nicht. Zweitens unternehmensspezifische Informationen über die Hersteller, die nicht zur Mitarbeit bereit waren, wie beispielsweise Informationen zur Preisfestsetzung für die an die Stichprobenunternehmen gelieferten Vorleistungen. Diese Informationen sind im Sinne von Artikel 28 der Grundverordnung erforderlich, um zu ermitteln, ob den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen Vorleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt gewährt wurden. Darüber hinaus konnten solche Informationen nur von den Herstellern bereitgestellt und daher nicht im Rahmen der Fragebogenantworten durch die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen übermittelt werden.
- (156) Die Kommission blieb daher bei ihrem Standpunkt, dass sie sich auch auf die Fakten stützen musste, die für ihre Feststellungen über die Bereitstellung von Naturkautschuk, synthetischem Kautschuk, Ruß und Nylonschnur zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt nach Artikel 28 Absatz 1 verfügbar waren.

3.2.2. Anwendung des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf einen ausführenden Hersteller in Bezug auf die Exportkreditversicherung

- (157) Die Xingyuan-Gruppe berichtete in ihrer Fragebogenantwort, dass sie während des Untersuchungszeitraums keine Exportkreditversicherungsvereinbarung gehabt habe. Nach dem Kontrollbesuch stellte die Kommission jedoch fest, dass das Unternehmen Zuschüsse in Form von Erstattungen der für das Jahr 2016 gezahlten Exportkreditversicherungsprämien erhalten hatte, womit der Untersuchungszeitraum abgedeckt war. Aus den eingereichten Unterlagen geht nicht hervor, ob diese Erstattungen die gesamte oder nur einen Teil der von dem Unternehmen für seine Exportversicherung gezahlten Prämie ausmachen.
- (158) Unter diesen Umständen kam die Kommission zu dem Schluss, dass sie falsche oder irreführende Informationen erhalten hatte.
- (159) Daher teilte die Kommission dem Unternehmen mit, dass sie erwägen würde, ihre Feststellungen teilweise auf die gemäß Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung verfügbaren Fakten zu stützen (d. h. was die Informationen über die Exportkreditversicherung betrifft).
- (160) In der Antwort auf das Schreiben der Kommission erhob das Unternehmen Einwände gegen die Anwendung von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung im Zusammenhang mit der Exportkreditversicherung. Es brachte vor, dass es keine Kreditrisiken habe, da es nicht direkt ausführe. Daher benötige das Unternehmen keine Exportkreditversicherung und könne keine Rückerstattung von Prämien erhalten, die es nicht gezahlt habe.
- (161) Die Kommission akzeptierte, dass das Unternehmen nur indirekt in die EU ausgeführt hat. Der Einwand des Unternehmens, es habe keine Exportkreditversicherung benötigt und könne keine Rückerstattung von Versicherungsprämien erhalten, die es nicht gezahlt habe, stand jedoch im Widerspruch zu den Unterlagen, aus denen hervorging, dass das Unternehmen tatsächlich eine Rückerstattung erhalten hat. Das Unternehmen konnte nicht erklären, warum die Regierung eine Rückerstattung einer angeblich nicht gezahlten Prämie vorgenommen haben sollte. Die Kommission stellte ferner fest, dass die Definition der Rechte und Pflichten zwischen dem Unternehmen und seinen Händlern, die in die EU verkaufen, nicht klar sei. Tatsächlich führte das Unternehmen im Auftrag der Händler, die während des Untersuchungszeitraums in die EU verkauften, einige Ausfuhrformalitäten durch und erhielt Importzollbefreiungen für Naturkautschuk, der für zur Ausfuhr bestimmte Reifen verwendet wurde, obwohl es diese nicht direkt ausführte.
- (162) Da das Unternehmen keine neuen gegenteiligen Informationen vorlegte, kam die Kommission zu dem Schluss, dass das Unternehmen im Untersuchungszeitraum falsche und unvollständige Informationen über die Exportkreditversicherung übermittelt hatte. Die Kommission stützte sich daher auf die verfügbaren Fakten für ihre Feststellungen zur Exportkreditversicherung für dieses Unternehmen, die im Vergleich zu den anderen Stichprobenunternehmen den höchsten Subventionsbetrag zur Exportkreditversicherung ergaben.

3.2.3. *Anwendung der Bestimmungen des Artikels 28 Absatz 1 der Grundverordnung auf einen ausführenden Hersteller in Bezug auf die Vorzugsfinanzierung*

- (163) Darüber hinaus haben die Huaqin Rubber Industry-Gruppe und Yanzhou Yinhe Power Plant Co. Ltd. keine vollständigen Informationen über ihre Darlehensvereinbarungen zur Verfügung gestellt.
- (164) Daher teilte die Kommission den betroffenen Unternehmen mit, dass sie erwäge, ihre Feststellungen teilweise auf die gemäß Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung verfügbaren Fakten zu stützen (d. h. was die Informationen über diese Verträge betrifft). In ihrer Antwort auf das Schreiben der Kommission zur Unterrichtung der Unternehmen über die etwaige Anwendung von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung erhoben die betroffenen Unternehmen ganz allgemein Einwände gegen die Anwendung dieses Artikels.
- (165) Da jedoch keine neuen Beweise hinsichtlich der in Erwägungsgrund 163 erwähnten Darlehensvereinbarungen übermittelt wurden, musste die Kommission bei ihren Feststellungen zu diesen Kreditverträgen weiterhin teilweise von den verfügbaren Informationen ausgehen.

3.3. Subventionen und Subventionsprogramme im Rahmen dieser Untersuchung

- (166) Auf der Grundlage der im Antrag, in der Einleitungsbekanntmachung und in den Antworten auf den Fragebogen der Kommission enthaltenen Informationen wurde die mutmaßliche Subventionierung durch die folgenden von der chinesischen Regierung gewährten Subventionen geprüft:
- i) Policy Loans zu Sonderbedingungen, Kreditlinien, Exportkredite für Verkäufer und Käufer, sonstige Finanzierungen und Garantien;
 - ii) Vorzugsexportkreditversicherungen;
 - iii) Zuschussprogramme
 - Programm „Famous Brands“;
 - Zuschüsse zur Exportförderung, z. B. Prämien für moderne Ausfuhrunternehmen oder für Ausfuhrleistungen, Prämien für das verarbeitende Gewerbe, Zuschüsse für Auslandsinvestitionen;
 - Fördermittel für den Umweltschutz, wie z. B. Sonderfonds für die Reform der Energiespartechnologie, der Fonds für saubere Produktionstechnologien, Anreize für Umweltschutz und Ressourcenschonung;
 - Fördermittel im Zusammenhang mit der technologischen Modernisierung oder Umwandlung, wie z. B. Subventionen aus dem staatlichen Projektfonds für Schlüsseltechnologien, Förderung von FuE-Aufgaben im Rahmen von Plänen zur Unterstützung von Wissenschaft und Technologie, Förderung der Anpassung wichtiger Industriezweige, Revitalisierung und technologische Erneuerung;
 - Ad-hoc-Subventionen von Kommunen/Provinzen;
 - iv) Einnahmenverzicht durch direkte Steuerbefreiungs- und -ermäßigungsprogramme
 - Körperschaftsteuer-Vergünstigungen für auf Hochtechnologien und auf neue Technologien spezialisierte Unternehmen;
 - Verrechnung der Körperschaftsteuer für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten;
 - Vorzugssteuer-Regelungen für die westliche Region;
 - Landnutzungssteuerbefreiung oder -ermäßigung;
 - von lokalen Gebietskörperschaften gewährte Steuernachlässe;
 - v) Umsatzeinbußen durch indirekte Steuern und Einfuhrtarifprogramme
 - Umsatzsteuerbefreiungen und Nachlässe bei den Einfuhrzöllen für die Verwendung eingeführter Anlagen und Technologien;
 - Importzollbefreiungen für das verarbeitende Gewerbe;
 - vi) Staatliche Bereitstellung von Waren und Dienstleistungen zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt (less than adequate remuneration, abgekürzt LTAR)
 - Staatliche Bereitstellung von Naturkautschuk zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt;
 - Staatliche Bereitstellung von synthetischem Kautschuk zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt;
 - Staatliche Bereitstellung von Ruß zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt;
 - Staatliche Bereitstellung von Nylonschnur zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt;
 - Staatliche Bereitstellung von Strom zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt;
 - Staatliche Überlassung von Grund und Boden sowie Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt.

3.4. Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Darlehen

- (167) Den vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller waren nach eigenen Angaben von 32 Finanzinstituten mit Sitz in der VR China Darlehen gewährt worden. Von diesen 32 Finanzinstituten waren 27 staatseigene Banken⁽³⁷⁾. Die restlichen fünf Finanzinstitute befanden sich in Privatbesitz. Trotz einer Aufforderung an die chinesische Regierung, die alle Finanzinstitute umfasste, die den Stichprobenunternehmen Darlehen gewährt hatten, beantworteten jedoch nur drei staatliche Banken den spezifischen Fragebogen.

3.4.1. Als öffentliche Körperschaften handelnde staatseigene Banken

- (168) Die Kommission prüfte, ob die staatseigenen Banken als öffentliche Körperschaften im Sinne von Artikel 3 und von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung handelten. Die in diesem Zusammenhang anwendbare Prüfung zur Feststellung, dass es sich bei einem staatlichen Unternehmen um eine öffentliche Einrichtung handelt, sieht wie folgt aus⁽³⁸⁾: „Entscheidend ist, ob ein Unternehmen die Befugnis erhält, Regierungsfunktionen auszuüben, und nicht, wie dies erreicht wird. Es gibt viele verschiedene Möglichkeiten, wie Regierungen im engeren Sinne Unternehmen Befugnisse erteilen können. Dementsprechend können verschiedene Arten von Beweismitteln relevant sein, um nachzuweisen, dass eine solche Befugnis an eine bestimmte Stelle erteilt wurde. Der Nachweis, dass ein Unternehmen tatsächlich Regierungsfunktionen ausübt, kann als Beweis dafür dienen, dass ihm staatliche Autorität erteilt oder verliehen wurde, insbesondere wenn diese Beweise auf eine dauerhafte und systematische Praxis hinweisen. Daraus folgt aus unserer Sicht, dass Beweise dafür, dass eine Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über ein Unternehmen und sein Verhalten ausübt, unter bestimmten Umständen als Beweis dafür dienen können, dass das betreffende Unternehmen hoheitlich tätig ist und somit Regierungsfunktionen ausübt. Wir betonen jedoch, dass abgesehen von einer ausdrücklichen Übertragung von Befugnissen in einem Rechtsinstrument das Bestehen rein formaler Verbindungen zwischen einem Unternehmen und der Regierung im engeren Sinne wahrscheinlich nicht ausreicht, um den notwendigen Besitz von Regierungsbefugnissen zu begründen. So zeigt beispielsweise die bloße Tatsache, dass eine Regierung der Hauptaktionär eines Unternehmens ist, nicht, dass die Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten dieses Unternehmens ausübt, geschweige denn, dass die Regierung ihm staatliche Autorität verliehen hat. In einigen Fällen, in denen die Beweise jedoch zeigen, dass die formalen Indikatoren der staatlichen Kontrolle vielfältig sind, und es auch Beweise dafür gibt, dass in bedeutender Weise Kontrolle ausgeübt wurde, können diese Beweise einen Hinweis darauf geben, dass das betreffende Unternehmen staatliche Autorität ausübt“. Im vorliegenden Fall beruht die Schlussfolgerung, dass die staatlichen Banken mit der Befugnis zur Ausübung staatlicher Funktionen ausgestattet sind, auf formalen Indikatoren der staatlichen Kontrolle und Beweisen für eine sinnvolle Ausübung.
- (169) Die Kommission holte Informationen über die staatliche Beteiligung sowie über förmliche Indizien für eine staatliche Kontrolle über die staatseigenen Banken ein. Außerdem prüfte sie, ob die Kontrolle in bedeutender Weise ausgeübt worden war. Zu diesem Zweck musste sich die Kommission teilweise auf die verfügbaren Fakten stützen, da die chinesische Regierung und die staatlichen Banken sich geweigert hatten, Nachweise über den Entscheidungsfindungsprozess zu erbringen, der zu dem Vorzugskredit geführt hatte.
- (170) Zur Durchführung dieser Untersuchung prüfte die Kommission zunächst Informationen über die drei staatseigenen Banken, die den spezifischen Fragebogen ausgefüllt und eine Überprüfung zugelassen hatten.

3.4.1.1. Mitarbeitende staatseigene Banken

- (171) Die folgenden drei staatseigenen Banken übermittelten eine Antwort auf den Fragebogen, die vor Ort kontrolliert wurde: EXIM, ABC und BOC.

a) Eigentumsverhältnisse und förmliche Indizien für die Kontrolle durch die chinesische Regierung

- (172) Anhand der mit den Antworten auf den Fragebogen sowie während des Kontrollbesuchs erlangten Informationen stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung mittelbar oder unmittelbar zu mehr als 50 % am Gesellschaftskapital dieser Finanzinstitute beteiligt war.
- (173) Aufgrund der förmlichen Indizien für die staatliche Kontrolle stufte die Kommission alle drei Mitarbeitenden staatseigenen Banken als „wichtige staatliche Finanzinstitute“ ein. Insbesondere heißt es in den „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsräte wichtiger staatlicher Finanzinstitute“ (Interim Regulations on the Board of Supervisors in Key State-owned Financial Institutions): „Der in diesen Bestimmungen verwendete Begriff der

⁽³⁷⁾ Siehe Erwägungsgrund 132 für die Mitarbeitenden staatlichen Banken und Erwägungsgründe 165 und 166 für die Namen und Daten der nicht Mitarbeitenden staatlichen Banken.

⁽³⁸⁾ WT/DS379/AB/R (US — Anti-Dumping and Countervailing Duties on Certain Products from China), Bericht des Berufungsgremiums vom 11. März 2011, DS 379, Rn. 318. Siehe auch WT/DS436/AB/R (US — Carbon Steel (India)), Bericht des Berufungsgremiums vom 8. Dezember 2014, Rn. 4.9–4.10, 4.17–4.20 und WT/DS437/AB/R (United States — Countervailing Duty Measures on Certain Products from China), Bericht des Berufungsgremiums vom 18. Dezember 2014, Rn. 4.92.

wichtigsten staatlichen Finanzinstitute bezieht sich auf staatseigene Policy Banks, Geschäftsbanken, Vermögensverwaltungsgesellschaften, Wertpapiergesellschaften, Versicherungsgesellschaften usw. (im Folgenden "staatliche Finanzinstitute.,"), in die der Staatsrat Aufsichtsräte entsendet."

- (174) Der Aufsichtsrat der wichtigen staatlichen Finanzinstitute wird nach den „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsräte wichtiger staatlicher Finanzinstitute“ ernannt. Die Kommission stellte fest, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats nach den Artikeln 3 und 5 dieser Übergangsbestimmungen vom Staatsrat entsandt werden und diesem gegenüber rechenschaftspflichtig sind; dieser Umstand ist Ausdruck der institutionellen Kontrolle der Geschäftstätigkeit der mitarbeitenden staatseigenen Banken durch den Staat. Über diese allgemeingültigen Indizien hinaus hat die Kommission hinsichtlich der drei staatseigenen Banken Folgendes festgestellt:

EXIM

- (175) Die EXIM wurde nach der vom Staatsrat herausgegebenen „Bekanntmachung über die Gründung der Export-Import Bank of China“ (Notice of Establishing Export-Import Bank of China) sowie der Satzung der EXIM gegründet und ist gemäß diesen Dokumenten tätig. Gemäß seiner Satzung benennt der Staat das Management der EXIM unmittelbar. Der Aufsichtsrat wird vom Staatsrat im Einklang mit den „Übergangsbestimmungen für Aufsichtsräte wichtiger staatlicher Finanzinstitute“ (Staatsratsdekret Nr. 282) und anderen Gesetzen und Vorschriften ernannt und ist dem Staatsrat gegenüber verantwortlich.
- (176) Die Satzung besagt auch, dass das Parteikomitee der EXIM eine führende und politische Schlüsselrolle spielt, damit die Politik und der weitreichende Einsatz der Partei und des Staates durch die EXIM umgesetzt werden. Die Parteiführung ist in alle Aspekte der Corporate Governance integriert.
- (177) Die Satzung besagt ferner, dass sich die EXIM der Unterstützung der Entwicklung des Außenhandels und der wirtschaftlichen Zusammenarbeit, der grenzüberschreitenden Investitionen, der „One Belt, One Road“-Initiative sowie der Zusammenarbeit in den Bereichen internationale Kapazitäten und Anlagenbau widmet. Ihr Tätigkeitsbereich umfasst kurz-, mittel- und langfristige Darlehen in der genehmigten Form und im Einklang mit der Außenhandels- und „Going Out“-Politik des Staates, wie z. B. Exportkredite, Importkredite, kontrahierte ausländische Ingenieurkredite, ausländische Investitionskredite, chinesische Staatskredite für Auslandshilfe und Exportkredite für Käufer.

ABC

- (178) Wie in Artikel 137 der Satzung von ABC dargelegt, kann die chinesische Regierung in ihrer Eigenschaft als Hauptanteilseigner mit einer Beteiligung von 79,62 % alle Mitglieder des Vorstands ernennen. Entsprechendes gilt nach Artikel 204 der Satzung für den Aufsichtsrat.
- (179) Ferner entscheidet der Vorstand der Satzung der ABC zufolge über die Strategie und die Finanzplanung der Bank, trifft Investitionsentscheidungen, ernennt den Präsidenten und den Vorstandsssekretär der Bank und ist für die Einrichtung und Überwachung des Risikomanagementsystems der Bank zuständig. Diese nicht erschöpfende Aufstellung der Zuständigkeiten verdeutlicht, dass der Staat die institutionelle Kontrolle über das Tagesgeschäft der ABC ausübt.
- (180) Die Kommission stellte zudem fest, dass staatliche Finanzinstitute, einschließlich ABC und BOC, ihre Satzungen im Jahr 2017 geändert haben, um die Rolle der Kommunistischen Partei Chinas (im Folgenden „KPCh“) auf der höchsten Entscheidungsebene der Banken zu stärken.
- (181) Diese neue Satzung sieht vor, dass:
- (182) der Vorsitzende des Vorstands dieselbe Person ist wie der Sekretär des Parteikomitees;
- (183) die Aufgabe der KPCh darin besteht, die Umsetzung der Politik und der Leitlinien der KPCh und des Staates durch die Bank sicherzustellen und zu überwachen sowie eine Führungs- und Torwächterrolle bei der Personalauswahl (einschließlich des Top-Managements) zu übernehmen und
- (184) dass die Stellungnahmen des Parteikomitees zu allen wichtigen Entscheidungen, die zu treffen sind, vom Vorstand eingeholt werden.

BOC

- (185) Wie in Artikel 125 der Satzung dargelegt, kann die chinesische Regierung in ihrer Eigenschaft als Hauptanteilseignerin mit einer Beteiligung von 64,63 % sowohl die geschäftsführenden Vorstandsmitglieder als auch die Vorstandsmitglieder ohne Geschäftsführungsbefugnis und somit den gesamten Vorstand der Bank ernennen.

- (186) Ferner entscheidet der Vorstand der BOC nach der Satzung u. a. über die strategischen Grundsätze, die Geschäftspläne und wichtige Investitionspläne des Finanzinstituts und ist für die Ernennung und die Abberufung leitender Mitarbeiter (beispielsweise des Präsidenten und des Vorstandssekretärs, des Vizepräsidenten und anderer Mitarbeiter in höheren Führungspositionen) zuständig. Zudem entscheidet der Vorstand über die Umsetzung von Beschlüssen der Hauptversammlung und genehmigt die Corporate-Governance-Politik. Diese nicht erschöpfende Aufstellung der Zuständigkeiten verdeutlicht, dass der Staat die institutionelle Kontrolle über das Tagesgeschäft der BOC ausübt.
- (187) Darüber hinaus gelten die in Erwägungsgrund 181 genannten neuen Bestimmungen über die Rolle der KPCh auch für die BOC.

b) Beweise dafür, dass die Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten dieser Institute ausübte

- (188) Die Kommission bemühte sich außerdem um Informationen dazu, ob die chinesische Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten der drei mitarbeitenden staatseigenen Banken im Hinblick auf deren Kreditpolitik und deren Risikobewertung bei der Vergabe von Darlehen an die Reifenindustrie ausübte. In diesem Zusammenhang wurden die folgenden Vorschriften berücksichtigt:
- Gesetz der VR China über Geschäftsbanken (Law of the PRC on Commercial Banks — im Folgenden „Bankengesetz“), Artikel 34
 - Allgemeine Vorschriften zur Darlehensvergabe (General Rules on Loans), umgesetzt von der People's Bank of China, Artikel 15
 - Kapitel 4 des 13. Fünfjahresplans der Petrochemie
 - Beschluss Nr. 40
 - Präambel der Reifenindustriepolitik
 - Durchführungsmaßnahmen der chinesischen Bankenaufsichtsbehörde (China Banking Regulatory Commission, abgekürzt „CBRC“) für Verwaltungslizenzfragen für chinesisch finanzierte Geschäftsbanken (Verordnung der CBRC [2017] Nr. 1)
 - Durchführungsmaßnahmen der CBRC für Verwaltungslizenzfragen im Zusammenhang mit ausländisch finanzierten Banken (Verordnung der CBRC [2015] Nr. 4)
 - Verwaltungsmaßnahmen für die Qualifikation von Direktoren und Führungskräften von Finanzinstituten im Bankensektor (CBRC [2013] Nr. 3)
- (189) Bei einer Überprüfung dieser Regelungswerke gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass Finanzinstitute in der VR China im Rahmen eines allgemeinen Rechtsumfelds tätig sind, in dem sie dazu angewiesen sind, sich bei Finanzentscheidungen aus folgenden Gründen an den industriepolitischen Zielen der chinesischen Regierung zu orientieren.
- (190) Der öffentliche Auftrag der EXIM ist in der Bekanntmachung zur Gründung der Import Export Bank of China festgeschrieben und geht aus ihrer Satzung hervor.
- (191) Generell gilt nach Artikel 34 des für alle in China tätigen Finanzinstitute maßgeblichen Bankengesetzes: *„Geschäftsbanken sind verpflichtet, ihre Darlehensgeschäfte entsprechend den Erfordernissen der nationalen wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung und nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik zu betreiben“*. Artikel 4 des Bankgesetzes besagt zwar, dass *„die Geschäftsbanken nach geltendem Recht ihre Geschäftstätigkeit ohne Einmischung durch ein Unternehmen oder eine Person ausüben müssen. Geschäftsbanken übernehmen selbstständig die zivilrechtliche Haftung mit dem gesamten Vermögen ihrer juristischen Person“*. Die Untersuchung ergab allerdings, dass Artikel 4 des Bankengesetzes vorbehaltlich des Artikels 34 des Bankengesetzes angewendet wird, das heißt, wenn der Staat eine Politik festlegt, setzen die Banken sie um und folgen den Anweisungen des Staates.
- (192) Darüber hinaus sieht Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe vor: *„Im Einklang mit der Förderung des Wachstums bestimmter Wirtschaftszweige und der wirtschaftlichen Entwicklung in einigen Gebieten können die zuständigen Dienststellen Darlehenszinsen im Einklang mit der staatlichen Politik subventionieren.“*
- (193) Nach der Unterrichtung durch das Dokument merkte die chinesische Regierung an, dass die Kommission Artikel 34 des Bankengesetzes falsch ausgelegt habe. Artikel 34 sollte nicht isoliert betrachtet werden, und Artikel 4, welcher Teil der Allgemeinen Bestimmungen ist, habe eine übergeordnete Wirkung auf die übrigen Artikel des Gesetzes. Die Behauptung, dass die Banken bei ihren Entscheidungen über die Vergabe von Darlehen die von der Regierung verfolgte Politik und die staatlichen Pläne nicht berücksichtigen würden, wurde jedoch durch die Ergebnisse der Untersuchung (sowie die Feststellungen der Kommission in vorhergehenden Untersuchungen zum selben Subventionsprogramm)⁽⁹⁹⁾ nicht bestätigt. Vielmehr bestätigte sich bei der

⁽⁹⁹⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/649 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China, (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17), Erwägungsgründe 121 bis 128.

Untersuchung das Gegenteil, wie in den Erwägungsgründen (202) bis (206) dargelegt wurde. Die Kommission kam daher zu dem Ergebnis, dass Artikel 4 des Bankengesetzes die Geschäftsbanken nicht davon abhielt, der Industriepolitik der Regierung und den staatlichen Plänen Rechnung zu tragen.

- (194) Die chinesische Regierung beantragte außerdem, Artikel 15 der Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe nicht zu berücksichtigen, da dieser vor mehr als 20 Jahren festgeschrieben und lange Zeit nicht angewandt worden sei. Die chinesische Regierung räumte jedoch gleichzeitig ein, dass die Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe noch nicht förmlich aufgehoben worden sind. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, dass ihr Verweis auf die Allgemeinen Vorschriften zur Darlehensvergabe weiterhin gültig ist.
- (195) Wie in Abschnitt 3.1 erläutert, wird die staatliche Industriepolitik zentral geplant. In Bezug auf die Reifenindustrie sieht Kapitel 5 des 13. Fünfjahresplans der Petrochemie Folgendes vor: *„Stärkung der Verbindung zwischen Finanz-, Steuer-, Handels- und Industriepolitik. Vernetzung von Banken und Unternehmen und die Umsetzung von Strategien zur Zusammenarbeit in der Produktion. Stärkung der finanziellen Unterstützung für wichtige Unternehmen und zentrale Projekte. Nutzung der bestehenden speziellen Kapitalkanäle (Sonderprojekte und -fonds usw.), um die industrielle Modernisierung und den technischen Aufbau weiterhin zu unterstützen.“*
- (196) Darüber hinaus soll die Reifenindustriepolitik *„als Grundlage für alle relevanten Bereiche“* bezüglich der *„Kreditfinanzierung für solche Projekte der Reifenindustrie“* dienen.
- (197) Ebenso werden mit dem Beschluss Nr. 40 alle Finanzinstitute angewiesen, Kreditmittel speziell für *„geförderte“* Projekte bereitzustellen. Wie bereits in Abschnitt 3.1 erläutert, zählen Vorhaben der Reifenindustrie zur Kategorie der *„geförderten“* Vorhaben. Mit dem Beschluss Nr. 40 wird somit die bereits getroffene Feststellung zum Bankengesetz bestätigt, wonach die Banken staatliche Befugnisse in Form von Darlehensgeschäften zu Sonderbedingungen ausüben.
- (198) In der Stellungnahme zum Dokument merkte die chinesische Regierung an, dass Beschluss Nr. 40 die Bereitstellung von Kreditmitteln nur dann zulasse, wenn sie nach den Grundsätzen der Kreditvergabe erfolge. Die Kommission räumte ein, dass die Banken nach den Artikeln 17 und 18 desselben Beschlusses auch die Grundsätze der Kreditvergabe einhalten sollen. Wie in den Erwägungsgründen 202 bis 206 näher erläutert, konnte die Kommission jedoch im Rahmen der Untersuchung nicht feststellen, dass dies in der Praxis so gehandhabt worden wäre.
- (199) Die Kommission stellte ferner fest, dass die chinesische Bankenaufsichtsbehörde (CBRC) über eine weitreichende Genehmigungsbefugnis in Bezug auf alle Aspekte der Verwaltung aller in der VR China niedergelassenen Finanzinstitute (einschließlich privater und ausländischer Finanzinstitute) verfügt, wie beispielsweise ⁽⁴⁰⁾:
- Genehmigung der Ernennung aller Manager der Finanzinstitute sowohl am Hauptsitz als auch in den lokalen Niederlassungen. Die Genehmigung der Besetzung aller Führungsebenen durch die CBRC ist für alle Managementebenen obligatorisch, von den obersten Positionen bis hin zu den Niederlassungsleitern, und umfasst sogar Manager, die in ausländischen Niederlassungen ernannt werden, sowie Manager, die für Unterstützungsfunktionen verantwortlich sind (z. B. die IT-Manager), und
 - eine sehr lange Liste von behördlichen Genehmigungen, einschließlich Genehmigungen zur Gründung von Zweigniederlassungen, zur Aufnahme neuer Geschäftsfelder oder zum Verkauf neuer Produkte, zur Änderung der Satzung der Bank, zum Verkauf von mehr als 5 % ihrer Aktien, für Kapitalerhöhungen, für Sitzverlegungen, für Änderungen der Organisationsform usw.
- (200) Das Bankengesetz ist rechtlich bindend. Der verbindliche Charakter der Fünfjahrespläne und des Beschlusses Nr. 40 wurde vorstehend in Abschnitt 3.1 erläutert. Der verbindliche Charakter der Regulierungsunterlagen der CBRC ergibt sich aus ihrer Kompetenz als Bankenaufsichtsbehörde. Der verbindliche Charakter anderer Dokumente wird durch die darin enthaltenen Überwachungs- und Bewertungsvorschriften belegt.
- (201) Vor diesem Hintergrund stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung einen normativen Rahmen geschaffen hat, den die von der chinesischen Regierung ernannten und der chinesischen Regierung gegenüber rechenschaftspflichtigen Personen mit Leitungs- und Aufsichtsfunktionen einzuhalten hatten. Über diesen normativen Rahmen übte die chinesische Regierung somit in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten der drei mitarbeitenden staatseigenen Banken bei der Vergabe von Darlehen an die Reifenindustrie aus.
- (202) Die Kommission suchte ferner nach konkreten Beweisen für die bedeutende Ausübung der Kontrolle auf der Grundlage konkreter Darlehen. Während des Kontrollbesuchs erklärten die drei mitarbeitenden staatlichen Banken, dass sie bei der Vergabe der in Rede stehenden Darlehen in der Praxis komplexe Richtlinien und Modelle zur Kreditrisikobewertung angewandt hätten. Während des Kontrollbesuchs bei der chinesischen Regierung gaben die Vertreter von ABC und BOC ferner an, dass sie ihre gesamte Kreditexponierung in Bezug auf die Reifenindustrie in den letzten zwei Jahren reduziert hätten, weil sie einige Probleme im Zusammenhang mit Überkapazitäten in diesem Sektor festgestellt hätten.

⁽⁴⁰⁾ Gemäß den Durchführungsmaßnahmen der CBRC für Verwaltungslizenzfragen für chinesisch finanzierte Geschäftsbanken (Verordnung der CBRC [2017] Nr. 1), den Durchführungsmaßnahmen der CBRC für Verwaltungslizenzfragen für ausländische Banken (Verordnung der CBRC [2015] Nr. 4), den Verwaltungsmaßnahmen für die Qualifikation von Direktoren und Führungskräften von Finanzinstituten des Bankensektors (CBRC [2013] Nr. 3).

- (203) Konkrete Beispiele zu den Stichprobenunternehmen wurden jedoch nicht gegeben. Die drei mitarbeitenden staatlichen Banken weigerten sich aus regulatorischen und vertraglichen Gründen, Informationen, einschließlich ihrer spezifischen Kreditrisikobewertungen, über die Stichprobenunternehmen zu liefern, obwohl die Kommission ihnen eine schriftliche Zustimmung der Stichprobenunternehmen zur Aufhebung ihrer Verschwiegenheitspflicht erteilt hatte.
- (204) Da konkrete Belege für Prüfungen der Kreditwürdigkeit nicht verfügbar waren, prüfte die Kommission das gesamte in den Erwägungsgründen 188 bis 201 beschriebene Rechtsumfeld sowie das Verhalten der drei mitarbeitenden staatseigenen Banken im Hinblick auf die Vergabe von Darlehen an die Stichprobenunternehmen. Dieses Verhalten stand im Widerspruch zur erklärten Haltung während des Kontrollbesuchs, da sie in der Praxis nicht auf der Grundlage gründlicher marktbezogener Risikobewertungen handelten.
- (205) Die Kontrollbesuche ergaben, dass den vier Gruppen von in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern unabhängig von der Finanz- und der Kreditrisikolage der Unternehmen — abgesehen von bestimmten Fremdwährungsdarlehen — Darlehen zu Zinssätzen im Bereich der Referenzzinssätze der People's Bank of China (im Folgenden „PBOC“) gewährt wurden. Bei einem Vergleich mit den Zinssätzen, die den Risikoprofilen der vier in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller entsprochen hätten, ergibt sich somit, dass die Darlehen zu Zinssätzen unterhalb der marktüblichen Zinssätze gewährt wurden. Außerdem hatten die Stichprobenunternehmen revolvingierende Darlehen erhalten, mit denen ihnen umgehend frisches Kapital zur Verfügung stand, wenn sie die Darlehen bei Fälligkeit zurückzahlten. Bei zwei der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen wurden die Zahlungspläne neu strukturiert oder ein Schuldenerlass aufgrund finanzieller Schwierigkeiten vollzogen.
- (206) Außerdem stellte die Kommission fest, dass Darlehen, die von den Banken als „nicht der Regel entsprechend“ hätten gemeldet werden müssen, im nationalen zentralen Darlehensregister von den drei mitarbeitenden staatseigenen Banken nicht immer als solche angegeben wurden. Die Meldepflicht für derartige „nicht der Regel entsprechende Darlehen“ besteht insbesondere, wenn Darlehen umgeschuldet wurden, bei Zahlungsverzug eines Schuldners oder wenn revolvingierende Darlehen vergeben wurden. Diese Bedingungen waren bei allen vier Gruppen von in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern gegeben. Nach den „Leitlinien zur risikobasierten Einstufung von Darlehen“ (Guidelines on risk-based loan classification) der CBRC hätten diese Fälle alle im zentralen Kreditregister erfasst werden müssen. Da die Finanzinstitute die Darlehen nicht meldeten, ergibt sich im zentralen Kreditregister ein irreführendes Bild der Kreditsituation der Unternehmen; die tatsächliche Kreditwürdigkeit der Unternehmen ist aus dem Register nicht mehr ersichtlich. Selbst wenn ein Finanzinstitut marktbezogene Risikobewertungen vornähme, würden diese Bewertungen somit aufgrund ungenauer Informationen erfolgen.
- (207) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die chinesische Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten der drei mitarbeitenden staatlichen Banken in Bezug auf ihre Kreditvergabepolitik und die Risikobewertung für die Reifenindustrie ausgeübt hat.

c) *Schlussfolgerung zu den mitarbeitenden Finanzinstituten*

- (208) Die Kommission stellte fest, dass der oben erläuterte Rechtsrahmen mit Blick auf die Reifenbranche von den drei mitarbeitenden staatseigenen Finanzinstituten in Ausübung staatlicher Aufgaben angewendet wird und dass diese somit als öffentliche Körperschaften im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung sowie nach der einschlägigen Rechtsprechung der WTO handeln.

3.4.1.2. Nicht mitarbeitende staatseigene Banken

- (209) Wie in Abschnitt 3.2 erläutert, hat keine der übrigen staatseigenen Banken, die Darlehen an die Stichprobenunternehmen vergaben, den spezifischen Fragebogen beantwortet. Entsprechend den Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 127 bis 136 hat die Kommission daher beschlossen, anhand der verfügbaren Informationen zu prüfen, ob diese staatseigenen Banken als öffentliche Körperschaften anzusehen sind.
- (210) Im Rahmen der Antisubventionsuntersuchung betreffend die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China ⁽⁴¹⁾ stellte die Kommission fest, dass die folgenden Banken, die den vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen von ausführenden Herstellern in der vorliegenden Untersuchung Darlehen gewährt hatten, sich ganz oder teilweise im Besitz des Staates selbst oder staatlicher juristischer Personen befanden: China Development Bank, China Construction Bank, Industrial and Commercial Bank of China, Bank of Communications, China Everbright Bank, Postal Savings Bank, China Merchants Bank, Shanghai Pudong Development Bank, China Industrial Bank, Shenyang Rural Commercial Bank, Bank of Shanghai, Ningbo Bank, China CITIC Bank, China Guangfa Bank, China Bohai Bank, Huaxia Bank.

⁽⁴¹⁾ Siehe Rechtssache zu warmgewalzten Flacherzeugnissen, zitiert in Fußnote 39, Erwägungsgrund 132.

- (211) Anhand öffentlich zugänglicher Informationen wie der Website der Bank, der Jahresberichte, der in Bankenverzeichnissen oder im Internet verfügbaren Informationen stellte die Kommission ferner fest, dass die folgenden Banken, die den vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen von ausführenden Herstellern Darlehen gewährt hatten, sich teilweise oder vollständig im Besitz des Staates selbst oder von staatlichen juristischen Personen befanden:

Name der Bank	Informationen zur Eigentümerstruktur
Hankou Bank	mindestens 34,86 % der Aktien im Besitz staatlicher Unternehmen
Hubei Bank	mindestens 42,55 % der Aktien im Besitz der lokalen Regierung und staatlicher Unternehmen
Huishang Bank	hauptsächlich in staatlichem Besitz, wobei die Aktien auf viele staatliche Unternehmen und Unternehmen in Verbindung mit der lokalen Regierung aufgeteilt sind
Dongying Bank	das Dongying City Bureau of Finance besitzt 20,88 %, die Dongying State-owned Assets Operation Co. Ltd. 11,14 %
Bank of Tianjin	mindestens 40,2 % der Aktien im Besitz der lokalen Regierung und staatlicher Unternehmen
Bank of Kunlun	im Besitz der China National Petroleum Corporation (staatliches Unternehmen)
Shanghai Rural Commercial Bank	Anteile staatlicher Unternehmen repräsentieren 35,52 % des Aktienkapitals
China Industrial International Trust Limited	Tochtergesellschaft der Industrial Bank, die sich in der Antisubventionsuntersuchung betreffend warmgewalzte Flacherzeugnisse als staatseigenes Unternehmen erwies ⁽⁴²⁾
Daye Trust Co., Ltd.	Tochtergesellschaft der China Orient Asset Mgt Co. Ltd. (staatliche Vermögensverwaltungsgesellschaft)
Sinotruk Finance Co., Ltd.	im Besitz von Sinotruk (staatliches Unternehmen)

- (212) In Ermangelung konkreter gegenteiliger Informationen von den in Rede stehenden Finanzinstituten stellte die Kommission aus denselben Gründen, die bereits in Abschnitt 3.4.1.1 angeführt wurden, die Eigentümerschaft der chinesischen Regierung und die Kontrolle durch die chinesische Regierung aufgrund förmlicher Indizien fest. Auf der Grundlage der verfügbaren Informationen wird insbesondere davon ausgegangen, dass die mit der Leitung und der Aufsicht betrauten Personen in den nicht mitarbeitenden staatseigenen Banken ebenso wie in den drei mitarbeitenden staatseigenen Banken von der chinesischen Regierung ernannt werden und dieser rechenschaftspflichtig sind.
- (213) Hinsichtlich der Ausübung von Kontrolle in bedeutender Weise gelangte die Kommission zu dem Ergebnis, dass die Feststellungen bezüglich der drei mitarbeitenden Finanzinstitute, auf die im Untersuchungszeitraum ein erheblicher Teil der den vier in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen gewährten Darlehen entfiel (je nach Unternehmen zwischen 30 % und 50 %), als repräsentativ auch für die nicht mitarbeitenden staatseigenen Finanzinstitute betrachtet werden konnten. Der in Abschnitt 3.4.1.1 Buchstabe b untersuchte normative Rahmen findet in gleicher Weise auch auf diese Finanzinstitute Anwendung. Da keine gegenteiligen Anzeichen gegeben waren, gilt auf der Grundlage der besten verfügbaren Informationen für sie, dass ebenso wie bei den fünf mitarbeitenden staatseigenen Banken keine konkreten Beweise für Prüfungen der Kreditwürdigkeit existierten; somit gilt die in Abschnitt 3.4.1.1 Buchstabe b erläuterte Analyse der konkreten Anwendung des normativen Rahmens für sie in gleicher Weise.
- (214) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass für die meisten Darlehensverträge, die die Kommission von den Stichprobenunternehmen erhalten hatte, ähnliche Bedingungen galten und dass die vereinbarten Zinssätze sich in ähnlicher Höhe bewegten wie die der drei mitarbeitenden staatseigenen Banken gewährten Zinssätze und sich teilweise mit diesen überschneiden.
- (215) Die Kommission war daher der Auffassung, dass die Feststellungen für die drei mitarbeitenden staatlichen Banken die gemäß Artikel 28 der Grundverordnung für die Bewertung der anderen staatlichen Banken verfügbaren Fakten darstellten, da die Kreditbedingungen und -zinsen ähnlich und die drei überprüften Finanzinstitute repräsentativ waren.

⁽⁴²⁾ Siehe Rechtssache zu warmgewalzten Flacherzeugnissen, zitiert in Fußnote 39, Erwägungsgrund 132.

- (216) Auf dieser Grundlage gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die übrigen drei staatseigenen Banken, die den Stichprobenunternehmen Darlehen gewähren, öffentliche Körperschaften im Sinne von Artikel 3 und Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung sind.

3.4.1.3. Schlussfolgerungen zu staatseigenen Finanzinstituten

- (217) Aufgrund der erläuterten Erwägungen stellte die Kommission fest, dass alle staatseigenen chinesischen Finanzinstitute, die Darlehen an die vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen mitarbeitender ausführender Hersteller vergeben hatten, öffentliche Körperschaften im Sinne von Artikel 3 und Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung sind.
- (218) Die Kommission stellte ferner fest, dass, selbst wenn die staatseigenen Finanzinstitute nicht als öffentliche Körperschaften anzusehen gewesen wären, aus den bereits in den Erwägungsgründen 220 bis 223 genannten Gründen davon ausgegangen worden wäre, dass sie im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung damit betraut und dazu angewiesen wurden, Aufgaben wahrzunehmen, die normalerweise der Regierung obliegen. Somit würde ihr Verhalten in jedem Fall der chinesischen Regierung zugerechnet werden.

3.4.2. Betrauung und Anweisung privatwirtschaftlicher Finanzinstitute

- (219) Anschließend befasste sich die Kommission mit den übrigen Finanzinstituten. Die folgenden 5 Finanzinstitute wurden, auf der Grundlage der Feststellungen in der Rechtssache zu warmgewalzten Flacherzeugnissen⁽⁴³⁾ und ergänzt durch öffentlich zugängliche Informationen, als in privatem Eigentum stehend betrachtet. JPMorgan Chase Bank (China), HSBC, Ping An Bank, Bank of Qingdao, Bank of Beijing. Die Kommission untersuchte, ob diese Finanzinstitute im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung betraut oder angewiesen worden waren, in der Reifenbranche Subventionen zu gewähren.
- (220) Dem WTO-Berufungsgremium zufolge liegt eine „Beträuung“ dann vor, wenn eine Regierung einer privaten Einrichtung Verantwortung überträgt, während eine „Anweisung“ dann gegeben ist, wenn die Regierung Autorität über eine private Einrichtung ausübt.⁽⁴⁴⁾ In beiden Fällen greift die Regierung auf eine private Einrichtung als Vertreter zur Durchführung der finanziellen Beihilfe zurück und „in den meisten Fällen würde man erwarten, dass eine Betrauung oder Anweisung einer privaten Stelle eine gewisse Form der Bedrohung oder eines Anreizes umfasst“⁽⁴⁵⁾. Gleichzeitig gestatte es Ziffer iv den Mitgliedstaaten nicht, Ausgleichsmaßnahmen in Bezug auf Waren zu ergreifen, „wenn die Regierung lediglich allgemeine Regulierungsbefugnisse ausübt“⁽⁴⁶⁾ bzw. wenn ein staatlicher Eingriff „allein aufgrund der gegebenen tatsächlichen Umstände und der Ausübung der Wahlfreiheit der Akteure auf diesem Markt zu einem bestimmten Ergebnis führen kann oder auch nicht“⁽⁴⁷⁾. Betrauen und Anweisen implizierten dagegen „eine aktivere Rolle der Regierung als einfach nur eine begünstigende“⁽⁴⁸⁾.
- (221) Die Kommission stellte fest, dass der in den Erwägungsgründen 188 bis 201 genannte normative Rahmen für die Reifenindustrie für alle Finanzinstitute in der VR China gilt — auch für private Finanzinstitute. Um dies zu veranschaulichen, umfassen das Bankengesetz und die verschiedenen Verordnungen der CBRC alle chinesisch finanzierten und ausländisch investierten Banken unter der Leitung der CBRC.
- (222) Zudem haben die Kontrollbesuche bei den Stichprobenunternehmen ergeben, dass für die meisten Darlehensverträge, die die Kommission von den Stichprobenunternehmen erhalten hatte, ähnliche Bedingungen galten und dass die von den privatwirtschaftlichen Finanzinstituten gewährten Zinssätze sich in ähnlicher Höhe bewegten wie die von den staatseigenen Finanzinstituten gewährten Zinssätze und sich teilweise mit diesen überschneiden.
- (223) Da von den privatwirtschaftlichen Finanzinstituten keine anderweitigen Informationen vorgelegt wurden, gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass hinsichtlich der Reifenindustrie alle Finanzinstitute (einschließlich der privatwirtschaftlichen Finanzinstitute), die in China unter Aufsicht der CBRC tätig sind, im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv erster Gedankenstrich der Grundverordnung, vom Staat betraut oder angewiesen wurden, staatliche Aufgaben wahrzunehmen und Darlehen zu vergünstigten Zinssätzen an die Reifenindustrie zu vergeben.
- (224) Im Einklang mit dieser Feststellung stellte die Kommission in Bezug auf die Hankook-Gruppe fest, dass der normative Rahmen für einige ausländische Finanzinstitute, die der Hankook-Gruppe Darlehen gewährt hatten, nicht galt. Tatsächlich standen sie nicht unter der Aufsicht der CBRC, da sie ihren Sitz außerhalb der VR China hatten und ausländische Darlehen in Fremdwährung gewährten. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass diese Finanzinstitute nicht vom Staat im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv erster Gedankenstrich der Grundverordnung betraut oder angewiesen wurden.

⁽⁴³⁾ Siehe Rechtssache zu warmgewalzten Flacherzeugnissen, zitiert in Fußnote 39, Erwägungsgrund 141.

⁽⁴⁴⁾ WT/DS/296 (DS296 United States — Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMs) from Korea), Bericht des Berufungsgremiums vom 21. Februar 2005, Rn. 116.

⁽⁴⁵⁾ Bericht des Berufungsgremiums, DS 296, Rn. 116.

⁽⁴⁶⁾ Bericht des Berufungsgremiums, DS 296, Rn. 115.

⁽⁴⁷⁾ Bericht des Berufungsgremiums, DS 296, Rn. 114, in Übereinstimmung mit dem diesbezüglichen Bericht des Panels, DS 194, Rn. 8.31.

⁽⁴⁸⁾ Bericht des Berufungsgremiums, DS 296, Rn. 115.

- (225) Nach der Unterrichtung durch das Dokument machten sowohl die chinesische Regierung als auch die Hankook-Gruppe geltend, dass privatwirtschaftliche Finanzinstitute, darunter die JPMorgan Chase Bank (China), nicht dafür in Betracht kämen, von der chinesischen Regierung im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung betraut oder angewiesen zu werden, Darlehen zu vergünstigten Zinssätzen zu vergeben. Sie brachten vor, dass die beiden in den Erwägungsgründen 188 und 199 erwähnten maßgeblichen Verordnungen für die CBRC allen Bankenaufsichtsbehörden gemeinsam seien und die vom Basler Ausschuss für Bankenaufsicht empfohlenen wesentlichen Grundsätze für eine wirksame Bankenaufsicht widerspiegeln. Darüber hinaus machte die Hankook-Gruppe geltend, die Kommission hätte die tatsächlichen Umstände für jedes Finanzinstitut nach Lage des Einzelfalls analysieren müssen, anstatt sich auf den gesamten normativen Rahmen zu beziehen.
- (226) Die Kommission wies diese Behauptungen zurück, da die von der CBRC ausgeübten Aufsichts- und Genehmigungsfunktionen über die vom Basler Ausschuss für Bankenaufsicht empfohlenen wesentlichen Grundsätze der Bankenaufsicht hinausgehen. Tatsächlich weist der normative Rahmen des Basler Ausschusses für Bankenaufsicht die Hauptverantwortung für die Überwachung der Angemessenheit der Eigenkapitalunterlegung in Bezug auf Risiken eindeutig der Bankleitung selbst zu. Die Rolle der Aufsichtsbehörden besteht darin, die internen Prozesse, Kontrollen und das Risikomanagement der Banken zu überprüfen und zu bewerten. In den wesentlichen Grundsätzen für eine wirksame Bankenaufsicht des Basler Ausschusses für Bankenaufsicht ist eindeutig festgelegt, dass „der Schwerpunkt einer Prüfung durch die Bankenaufsicht auf der Qualität des Risikomanagements und der Kontrollen der Bank liegen sollte und nicht dazu führen sollte, dass die Aufsichtsbehörde als Bankleitung fungiert“.
- (227) Wie bereits in Erwägungsgrund 199 erläutert, ist die Genehmigung der CBRC jedoch nicht nur für die Einstellung von Führungskräften am Hauptsitz einer Bank, sondern auch für alle Ebenen der Geschäftsführung erforderlich und umfasst sogar Manager, die in ausländischen Niederlassungen ernannt werden, sowie Manager, die für Unterstützungsfunktionen verantwortlich sind (z. B. die IT-Manager), und behördliche Genehmigungen sind sogar für geringfügige Änderungen, wie beispielsweise für den Verkauf von mehr als 5 % ihrer Aktien oder Sitzverlegungen, erforderlich. Tatsächlich sieht der Basler Ausschuss für Bankenaufsicht nur vor, dass die Aufsichtsbehörde die Befugnis hat, aufsichtsrechtliche Bedingungen von Vorschlägen, wesentliche Eigentums- oder Mehrheitsanteile zu übertragen, zu prüfen, abzulehnen und aufzuerlegen. Solche Tätigkeiten fallen nach Auffassung der Kommission eher in die Zuständigkeit der Bankleitung, ohne dass die Aufsichtsbehörde sie gemäß den Grundsätzen für eine wirksame Bankenaufsicht des Basler Ausschusses für Bankenaufsicht genehmigen müsste.
- (228) Darüber hinaus ist der für alle Banken in China geltende normative Rahmen, wie in Erwägungsgrund 188 dargelegt, weitaus umfassender als nur die beiden für die CBRC maßgeblichen Verordnungen, und die Gesamtheit der rechtssetzenden Dokumente ist, wie in Erwägungsgrund 200 dargelegt, rechtsverbindlich, sodass sie mehr darstellt als eine bloße Ermutigung. Des Weiteren ergaben die Kontrollbesuche in den Stichprobenunternehmen keine signifikanten Unterschiede zwischen den von den privatwirtschaftlichen Finanzinstituten gewährten Kreditbedingungen oder -zinsen und denen von staatseigenen Finanzinstituten.
- (229) Schließlich stellte die Kommission fest, dass die JPMorgan Chase Bank (China) trotz der ausdrücklichen Aufforderung durch die Kommission beschlossen hat, während dieser Untersuchung nicht mitzuarbeiten. Daher war die Kommission nicht in der Lage, die tatsächlichen Umstände in Bezug auf die JPMorgan Chase Bank (China) im Einzelfall zu untersuchen.
- (230) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die Hankook-Gruppe ihre Stellungnahme bezüglich der Betrauung und Anweisung der JPMorgan Chase Bank (China) und verwies insbesondere darauf, dass die Hankook-Gruppe die Bank um Mitarbeit bei der Untersuchung hätte bitten können, wenn sie gewusst hätte, dass dies erforderlich wäre. Diesbezüglich stellte die Kommission fest, dass das Unternehmen bereits in dem den ausführenden Herstellern übermittelten Fragebogen um die Bereitstellung einer Bankgenehmigung gebeten wurde, damit die Kommission von den Finanzinstituten vorzulegende Informationen überprüfen kann. Der Austausch zwischen der chinesischen Regierung und der Kommission über die Mitarbeit von Finanzinstituten stand im offenen Dossier zur Verfügung und die mangelnde Bereitschaft der JPMorgan Chase Bank (China) wurde dem Unternehmen im Informationspapier mitgeteilt. Deshalb wies die Kommission dieses Argument als unbegründet zurück.

3.4.3. Besonderheiten

- (231) Wie in den Erwägungsgründen 188 bis 201 erläutert, werden die Finanzinstitute durch mehrere rechtliche Unterlagen, die sich ausdrücklich auf Unternehmen der Reifenbranche beziehen, angewiesen, diesen Unternehmen Darlehen zu Vorzugszinssätzen zu gewähren. Durch diese Unterlagen ist belegt, dass die Finanzinstitute Darlehen zu Sonderbedingungen nur an eine begrenzte Zahl von Wirtschaftszweigen/Unternehmen vergeben, die im Einklang mit der jeweiligen Politik der chinesischen Regierung stehen.
- (232) Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass Subventionen in Form von Krediten zu Sonderbedingungen nicht generell verfügbar, sondern spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung sind. Zudem legte keine der interessierten Parteien Beweise dafür vor, dass die Vergabe von Krediten zu Sonderbedingungen auf objektiven Kriterien oder Bedingungen nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung beruht.

3.4.4. Vorteil und Berechnung der Höhe der Subvention

- (233) Die Kommission berechnete anschließend die Höhe der anfechtbaren Subvention. Dazu bewertete sie den Vorteil, der den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsen war. Nach Artikel 6 Buchstabe b der Grundverordnung ist der den Empfängern erwachsende Vorteil die Differenz zwischen dem Zinsbetrag, den das Unternehmen für das staatliche Darlehen bezahlt, und dem Betrag, den das Unternehmen für ein vergleichbares Darlehen zu Marktbedingungen zu zahlen hätte.
- (234) In diesem Zusammenhang stellte die Kommission eine Reihe von Besonderheiten des chinesischen Reifenmarkts fest. Wie in den Abschnitten 3.4.1 bis 3.4.3 erläutert, sind die von chinesischen Finanzinstituten gewährten Darlehen Ausdruck eines erheblichen staatlichen Eingreifens und wurden nicht zu den Zinssätzen vergeben, die auf einem funktionierenden Markt normalerweise gewährt würden.
- (235) Die Stichprobenunternehmen unterscheiden sich hinsichtlich ihrer allgemeinen Finanzlage. Allen Stichprobenunternehmen kamen im Untersuchungszeitraum unterschiedliche Formen von Darlehen zugute, die sich etwa im Hinblick auf die Laufzeiten, die Sicherheitsleistungen, die Garantien und andere Vergabebedingungen unterschieden. Aus diesen beiden Gründen wurden den Unternehmen je nach den erhaltenen Darlehenspaketen jeweils unterschiedliche Zinssätze gewährt.
- (236) Die Kommission bewertete die Finanzlage der in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller jeweils einzeln, um diesen Besonderheiten Rechnung zu tragen. In diesem Zusammenhang wandte die Kommission die Berechnungsmethode für präferenzuelle Kredite an, die im Rahmen der Antisubventionsuntersuchung für warmgewalzte Flacherzeugnisse mit Ursprung in der VR China⁽⁴⁹⁾ festgelegt wurde und in den folgenden Erwägungsgründen erläutert wird. Anschließend berechnete die Kommission den Vorteil, der den in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller jeweils durch die Vergabe von Krediten zu Sonderbedingungen erwachsen ist, und rechnete den ermittelten Vorteil der betroffenen Ware zu.

3.4.4.1. Rating

- (237) In der Antisubventionsuntersuchung zu warmgewalzten Flacherzeugnissen mit Ursprung in der VR China stellte die Kommission bereits fest, dass die inländischen Ratings, die chinesischen Unternehmen erteilt wurden, nicht zuverlässig waren, und zwar auf der Grundlage einer vom Internationalen Währungsfonds veröffentlichten Studie⁽⁵⁰⁾, die eine Diskrepanz zwischen internationalen und chinesischen Ratings ergab, kombiniert mit den Ergebnissen der Untersuchung zu den Stichprobenunternehmen. Tatsächlich werden nach Angaben des IWF über 90 % der chinesischen Anleihen von lokalen Ratingagenturen mit AA bis AAA bewertet. Dies ist nicht mit anderen Märkten wie der EU oder den USA vergleichbar. So verfügen beispielsweise weniger als 2 % der Unternehmen auf dem US-Markt über solch erstklassige Bewertungen. Chinesische Ratingagenturen sind demnach stark auf das oberste Ende der Rating-Skala ausgerichtet. Sie verfügen über sehr breite Rating-Skalen und neigen dazu, Anleihen mit deutlich unterschiedlichen Ausfallrisiken in einer umfassenden Rating-Kategorie zu bündeln.⁽⁵¹⁾
- (238) Darüber hinaus wenden ausländische Ratingagenturen wie Standard and Poor's und Moody's typischerweise eine Anhebung des Baseline-Ratings des Emittenten an, die auf einer Schätzung der strategischen Bedeutung des Unternehmens für die chinesische Regierung und der Stärke jeder impliziten Garantie bei der Bewertung chinesischer Anleihen im Ausland basiert.⁽⁵²⁾ Fitch weist beispielsweise bei Bedarf klar darauf hin, dass solche Garantien ein wichtiger Faktor für ihre Ratings chinesischer Unternehmen sind.⁽⁵³⁾
- (239) Während der Untersuchung stieß die Kommission auf weitere Informationen, die diese Analyse ergänzen. Zunächst stellte die Kommission fest, dass der Staat einen gewissen Einfluss auf den Rating-Markt ausüben kann. Laut zwei im Jahr 2016 veröffentlichten Studien waren auf dem chinesischen Markt rund 12 Ratingagenturen tätig, von denen sich die meisten in staatlichem Besitz befinden. Insgesamt waren 60 % aller bewerteten Unternehmensanleihen in China von einer staatlichen Ratingagentur bewertet worden.⁽⁵⁴⁾

⁽⁴⁹⁾ Siehe Rechtssache zu warmgewalzten Flacherzeugnissen, zitiert in Fußnote 39, Erwägungsgründe 152 bis 244.

⁽⁵⁰⁾ IMF Working Paper „Resolving China's Corporate Debt Problem“ (Arbeitspapier des IWF zur Lösung des Problems der Unternehmensverschuldung), Wojciech Maliszewski, Serkan Arslanalp, John Caparuso, José Garrido, Si Guo, Joong Shik Kang, W. Raphael Lam, T. Daniel Law, Wei Liao, Nadia Rendak und Philippe Wingender, Jiangyan, Oktober 2016, WP/16/203.

⁽⁵¹⁾ Livingston, M. Poon, W.P.H. und Zhou, L. (2017). „Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry“ (Sind chinesische Kreditratings relevant? — Eine Studie über den chinesischen Anleihemarkt und die Kredit-Rating-Branche), im Journal of Banking & Finance, S. 24.

⁽⁵²⁾ Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. und Neelakantan, U. (2017). „China's broken promises: why it is not a market-economy“ (Chinas gebrochene Versprechungen: Warum China keine Marktwirtschaft ist), Wiley Rein LLP, S. 68.

⁽⁵³⁾ Konkretes Beispiel: siehe Reuters (2016): „Fitch Rates Shougang's USD Senior Notes Final 'A-'“ (Fitch bewertet die US-Dollar Senior Notes von Shougang endgültig mit „A-“) <https://www.reuters.com/article/idUSFit982112>, (Zugriff am 21. Oktober 2017).

⁽⁵⁴⁾ Lin, L.W. und Milhaupt, C.J. (2016): „Bonded to the State: A Network Perspective on China's Corporate Debt Market“ (Eine Netzwerk-Perspektive auf den chinesischen Markt für Unternehmensanleihen). Columbia Law and Economics Arbeitspapier Nr. 543, S. 20; Livingstone, M. Poon, W.P.H. und Zhou, L. (2017). „Are Chinese Credit Ratings Relevant? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry“ (Sind chinesische Kreditratings relevant? — Eine Studie über den chinesischen Anleihemarkt und die Kredit-Rating-Branche), im Journal of Banking & Finance, S. 9.

- (240) Die chinesische Regierung bestätigte, dass im Untersuchungszeitraum 12 Ratingagenturen auf dem chinesischen Anleihemarkt tätig waren, davon zehn inländische Ratingagenturen, darunter Global Credit Rating Co. Ltd., Shanghai Brilliance Credit Rating & Investors Service Co. Ltd., Golden Credit Rating International Co. Ltd., China Chengxin Securities Rating Co. Ltd., Pengyuan Credit Rating Co. Ltd., Shanghai Fareast Credit Rating Co. Ltd., China Bond Rating Co. Ltd., China Securities Index Co. Ltd. und Shanghai Credit Information Services Co. Ltd. Es gab ferner zwei Joint-Venture-Ratingagenturen mit ausländischer Beteiligung, nämlich China Lianhe Credit Rating Co. Ltd. und China Chengxin International Credit Rating Co.,Ltd.
- (241) Zweitens besteht kein freier Zugang zum chinesischen Rating-Markt. Es handelt sich im Wesentlichen um einen geschlossenen Markt, da Rating-Agenturen von der chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde „China Securities Regulatory Commission“ (im Folgenden „CSRC“) oder der PBoC genehmigt werden müssen, bevor sie ihren Betrieb aufnehmen können. ⁽⁵⁵⁾ Im Untersuchungszeitraum durften ausländische Ratingagenturen als solche nicht auf dem chinesischen Inlandsmarkt tätig sein, da der Rating-Markt in die „eingeschränkte“ Kategorie des „Catalogue of Industries for Guiding Foreign Investment“ (Branchenkatalog zur Steuerung von Auslandsinvestitionen) aufgenommen wurde und ausländischen Rating-Agenturen inländische Anleihen-Ratings untersagt waren. Die PBoC kündigte Mitte des Jahres 2017 an, dass ausländische Ratingagenturen unter bestimmten Bedingungen Ratings auf einem Teil des inländischen Anleihemarktes durchführen dürften, was jedoch während des Untersuchungszeitraums noch nicht der Fall gewesen ist. ⁽⁵⁶⁾ In der Zwischenzeit haben ausländische Agenturen jedoch mit einigen lokalen Rating-Agenturen Joint-Ventures gegründet, die die Bonität von inländischen Anleiheemissionen überprüfen. Diese Ratings folgen jedoch chinesischen Rating-Skalen und sind daher, wie bereits erwähnt, nicht ohne weiteres mit internationalen Ratings vergleichbar.
- (242) In Anbetracht der unter den vorstehenden Erwägungsgründen 237 bis 241 beschriebenen Situation kam die Kommission zu dem Schluss, dass die chinesischen Ratings keine zuverlässige Bewertung des Kreditrisikos des Basiswerts liefern. Auf dieser Grundlage kam die Kommission zu dem Schluss, dass selbst wenn einige Stichprobenunternehmen von einer chinesischen Ratingagentur eine gute Bonitätseinstufung erhalten haben, diese Ratings nicht zuverlässig sind.

3.4.4.2. Revolvierende Darlehen

- (243) Nach den in Abschnitt 3.4.4 der Antisubventionsuntersuchung zu warmgewalzten Flacherzeugnissen mit Ursprung in der VR China ⁽⁵⁷⁾ beschriebenen Feststellungen handelt es sich bei revolvierenden Darlehen um Darlehen, die es einem Unternehmen ermöglichen, das bei Darlehen am Fälligkeitsdatum zurückgezahlte Kapital durch frisches Kapital aus neuen Darlehen zu ersetzen. Revolvierende Darlehen sind in der Regel ein Zeichen für kurzfristige Liquiditätsprobleme des Kreditnehmers und beinhalten eine höhere Risikoexposition für die sie gewährenden Banken. Das Bestehen von revolvierenden Darlehen in einem bestimmten Unternehmen wurde daher als Hinweis darauf angesehen, dass sich das Unternehmen in einer schlechteren finanziellen Situation befindet, als es der Jahresabschluss auf den ersten Blick vermuten lässt, und dass ein zusätzliches Risiko im Zusammenhang mit kurzfristigen Liquiditätsproblemen besteht.

3.4.4.3. Hankook-Gruppe

- (244) Im Rahmen der laufenden Untersuchung besteht die Hankook-Gruppe in China aus zwei ausführenden Herstellern, zwei Unternehmen, die dem ausführenden Hersteller Vorleistungen erbringen, und einer Vertriebsgesellschaft. Der Hauptsitz der Gruppe befindet sich außerhalb Chinas, in Korea, und es gibt keine Holdinggesellschaft in China, die die Kontrolle über alle in der VR China tätigen Unternehmen ausübt.
- (245) Im Untersuchungszeitraum beschafften die ausführenden Hersteller die erforderlichen Mittel hauptsächlich von internationalen Banken außerhalb Chinas sowie von der koreanischen Muttergesellschaft und aus einem konzerninternen Cash-Pool-Vertrag. Sie beschafften sich jedoch auch einige kurzfristige Darlehen, indem sie ihre Export-Forderungen an chinesische Banken verkauften.
- (246) Die finanzielle Situation der beiden ausführenden Hersteller der Hankook-Gruppe unterscheidet sich erheblich. Einer der Hersteller ist ein etabliertes Unternehmen mit konstanten Gewinnen in den Jahren 2014 bis 2016, der andere wurde erst kürzlich gegründet und weist seit seiner Gründung hohe Verluste auf, obwohl im Jahr 2017 erstmals Gewinne erzielt wurden. Der Verschuldungsgrad ist in dem einen Fall recht niedrig und in dem anderen Fall sehr hoch. Zusammengefasst und über einen längeren Zeitraum hinweg verglichen, war die kombinierte Rentabilität der Unternehmen positiv, wenn auch instabil, was darauf hindeutet, dass geringfügige Veränderungen im internen oder externen Geschäftsumfeld zu einer Verlustsituation für den Konzern führen könnten. Diese Einschätzung wurde während des Kontrollbesuchs bestätigt.

⁽⁵⁵⁾ Siehe vorläufige von der chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde erlassene Maßnahmen zur Verwaltung des Rating-Geschäfts in Bezug auf den Wertpapiermarkt, Verordnung der chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde [2007] Nr. 50, 24. August 2007; und Bekanntmachung der People's Bank of China bezüglich der Qualifikationen der China Cheng Xin Securities Rating Co., Ltd. und anderer Institutionen, die im Bereich des Unternehmensanleihe-Ratings tätig sind, Yinfa [1997] Nr. 547, 16. Dezember 1997.

⁽⁵⁶⁾ Siehe „Announcement of PBOC on Issues concerning the Credit Rating Business Carried out by Credit Rating Agencies on the Interbank Bond Market“ (Bekanntmachung der PBoC zu Fragen des Rating-Geschäfts von Rating-Agenturen auf dem Interbanken- und Bondmarkt), in Kraft ab dem 1. Juli 2017.

⁽⁵⁷⁾ Siehe Rechtssache zu warmgewalzten Flacherzeugnissen, zitiert in Fußnote 39, Abschnitt 3.4.4, Erwägungsgründe 152 bis 242.

- (247) Die Kommission stellte fest, dass Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd. (im Folgenden „JHT“) von chinesischen staatlichen Finanzinstituten Ratings zwischen BBB+ und AA+ erhalten hat, während Chongqing Hankook Tire Co. Ltd. (im Folgenden „CHT“) von denselben staatlichen Finanzinstituten Ratings zwischen BBB- und A+ erhielt. Angesichts der in den Erwägungsgründen 237 bis 242 genannten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings kam die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Rating nicht zuverlässig war.
- (248) Betrachtet man die Situation des defizitären Herstellers, so könnten Zweifel an der Rückzahlungsfähigkeit der Unternehmen bestehen. Die überwiegende Mehrheit der Darlehen, die der Gesellschaft gewährt wurden, waren jedoch konzerninterne Darlehen der koreanischen Muttergesellschaft. Das Unternehmen verfügte lediglich in geringem Umfang über kurzfristige Darlehen von chinesischen Banken.
- (249) Die Kommission stellte fest, dass es sich bei diesen von einem chinesischen Finanzinstitut gewährten kurzfristigen Darlehen tatsächlich um revolving Darlehen handelte. Nach der Unterrichtung durch das Dokument brachte die Hankook-Gruppe vor, dass es sich bei diesen Darlehen um sukzessive Kapitalentnahmen im Rahmen einer umfassenderen Rahmenvereinbarung handle. Nach einer weiteren Analyse akzeptierte die Kommission das Vorbringen der Hankook-Gruppe bezüglich des Charakters dieser Darlehen und passte ihre Berechnungen entsprechend an, indem sie den zum Zeitpunkt der Mittelentnahme geltenden Zinssatz anwandte.
- (250) Wie bereits in Abschnitt 3.4.1 erwähnt, haben die chinesischen Kreditinstitute keine Bonitätseinschätzung vorgenommen. Um den Vorteil festzustellen, musste die Kommission daher prüfen, ob die Zinssätze für die Darlehen, die der Hankook-Gruppe gewährt worden waren, den marktüblichen Zinssätzen entsprachen.
- (251) Die Kommission war der Ansicht, dass die allgemeine Finanzlage der Gruppe einem BB-Rating entspricht; dies ist das höchste Rating, das nicht mehr als „Investment-Grade“ betrachtet wird. „Investment-Grade“ bedeutet, dass die Rating-Agentur bei Anleihen des betreffenden Unternehmens die Wahrscheinlichkeit, dass das Unternehmen seinen Zahlungsverpflichtungen nachkommt, als so hoch bewertet, dass Banken in dieses Unternehmen investieren dürfen.
- (252) Um den marktüblichen Zinssatz zu ermitteln, wurde anschließend die zu erwartende Prämie für Anleihen von Unternehmen mit diesem Rating (BB) auf den Standardzinssatz der PBoC angewendet.
- (253) Dieser Aufschlag wurde durch Berechnung des relativen Spreads zwischen den Indizes für Unternehmensanleihen mit US-amerikanischem AA-Rating und für solche mit BB-Rating auf der Grundlage von Bloomberg-Daten nach Wirtschaftszweigen ermittelt. Der so berechnete relative Spread wurde zu den Referenzzinssätzen hinzugerechnet, die die PBOC am Tag der Gewährung des Darlehens⁽⁵⁸⁾ für die Laufzeit des in Rede stehenden Darlehens gewährt hatte. Die entsprechende Berechnung wurde einzeln für jeden dem Unternehmen gewährten Kredit vorgenommen.
- (254) Für auf Fremdwährung lautende Darlehen in der VR China ergibt sich im Hinblick auf Marktverzerrungen und das Fehlen stichhaltiger Ratings dasselbe Bild, da diese Darlehen von denselben chinesischen Finanzinstituten gewährt werden. Daher wurden, wie bereits zuvor festgestellt, Unternehmensanleihen mit BB-Rating in relevanten Stückelungen, die im Untersuchungszeitraum ausgegeben wurden, zur Bestimmung eines geeigneten Referenzwertes herangezogen.
- (255) Nach der Unterrichtung durch das Informationspapier und nach der endgültigen Unterrichtung widersprachen sowohl die chinesische Regierung als auch drei der vier in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen der Methode der Kommission, einen relativen Spread zwischen US-amerikanischen AA-Unternehmensanleihen und US-amerikanischen BB-Unternehmensanleihen für die Berechnung der Vorteile aus Darlehen zu Sonderbedingungen anzuwenden. Sie alle machten geltend, dass die Kommission statt des relativen Spreads zwischen US-amerikanischen AA-Unternehmensanleihen und US-amerikanischen BB-Unternehmensanleihen den absoluten Spread hätte heranziehen müssen. Die folgenden Gründe wurden angegeben:
- Das Niveau des relativen Spreads schwanke mit dem Niveau des Basiszinssatzes in den USA: Je niedriger das Zinsniveau sei, desto höher sei der daraus resultierende Aufschlag.
 - Die Höhe des resultierenden Referenzzinssatzes schwanke entsprechend der Höhe des Referenzzinssatzes der PBOC, auf den sie angewandt werde. Je höher der Referenzzinssatz der PBOC sei, desto höher sei der resultierende Referenzzinssatz.
 - Nach den von der Giti-Gruppe vorgelegten historischen Daten bleibt der absolute Spread über längere Zeit relativ stabil, während der relative Spread starke Schwankungen aufweist.
 - Die Tatsache, dass die Kommission einen Vorteil für alle Darlehen in RMB festgestellt habe, für die meisten Darlehen in Fremdwährung aber nicht, beweise, dass die Anwendung des relativen Spreads falsch sei.

⁽⁵⁸⁾ Bei festverzinslichen Darlehen. Bei Darlehen mit variablem Zinssatz wurde der Referenzzinssatz der PBOC im UZ zugrunde gelegt.

- (256) Die ersten drei Aspekte wurden bereits in der Rechtssache zu warmgewalzten Flacherzeugnissen ⁽⁵⁹⁾ vorgebracht. Wie aus den Erwägungsgründen 175 bis 187 in der Rechtssache zu warmgewalzten Flacherzeugnissen hervorgeht, hat die Kommission diese Argumente aus folgenden Gründen zurückgewiesen:
- Erstens hat die Kommission zwar eingeräumt, dass Geschäftsbanken in der Regel einen absoluten Aufschlag verwenden, doch stellte sie fest, dass diese Praxis hauptsächlich pragmatische Gründe zu haben scheint, da der Zinssatz letztendlich eine absolute Zahl ist. Die absolute Zahl ist jedoch das Ergebnis einer Risikobewertung, die auf einer relativen Bewertung basiert. Das Ausfallrisiko bei einem Unternehmen mit BB-Rating ist X % höher als das Ausfallrisiko bei der Regierung oder einem risikofreien Unternehmen. Somit handelt es sich um eine relative Bewertung.
 - Zweitens spiegeln die Zinssätze nicht nur die Risikoprofile der Unternehmen wider, sondern auch länder- und währungsspezifische Risiken. Der relative Spread erfasst somit Veränderungen der zugrunde liegenden Marktbedingungen, die gemäß der Logik eines absoluten Spreads nicht ersichtlich werden. Oftmals — wie auch im vorliegenden Fall — verändert sich das länder- und währungsspezifische Risiko im Laufe der Zeit, wobei die Schwankungen bei den einzelnen Ländern unterschiedlich ausfallen. Folglich schwanken die risikofreien Zinssätze im Laufe der Zeit stark und sind manchmal in den USA niedriger, manchmal in der VR China. Diese Schwankungen hängen mit Faktoren wie dem erwarteten und dem verzeichneten BIP-Wachstum, der wirtschaftlichen Einschätzung und den Inflationsraten zusammen. Da die risikofreien Zinssätze im Zeitverlauf variieren, kann derselbe absolute Spread für eine unterschiedliche Risikobewertung stehen. Schätzt die Bank beispielsweise das unternehmensspezifische Zahlungsausfallrisiko um 10 % höher ein als den risikofreien Zinssatz (relative Bewertung), kann der absolute Spread zwischen 0,1 % (bei einem risikofreien Zinssatz von 1 %) und 1 % (bei einem risikofreien Zinssatz von 10 %) liegen. Aus der Sicht eines Investors ist der relative Spread also der bessere Maßstab, da er die Höhe des Renditespreads sowie die Auswirkungen des Basiszinssatzes auf diesen abbildet.
 - Drittens ist der relative Spread zudem länderneutral. Ist beispielsweise der risikofreie Zinssatz in den USA niedriger als in China, so wird die Methode zu höheren absoluten Aufschlägen führen. Ist der risikofreie Zinssatz dagegen in China niedriger als in den USA, so wird die Methode zu niedrigeren absoluten Aufschlägen führen. Dies wird auch von der Giti-Gruppe in Tabelle 3 ihrer Stellungnahme bestätigt, in der die Auswirkungen verschiedener Zinssätze der PBOC simuliert werden. Wendet man in der Praxis die von der Giti-Gruppe vorgelegten Daten auf die historischen Zinssätze der PBOC an, zeigt sich, dass der relative Spread in manchen Jahren tatsächlich zu einem niedrigeren Referenzwert führt als der absolute Spread.
 - Was den dritten Punkt anbelangt, so legte die Kommission die von der Giti-Gruppe vorgebrachten Information anders aus. Die Giti-Gruppe stellte selbst fest, dass der absolute Spread nicht so stabil ist, wie behauptet wird, sondern im Zeitverlauf zwischen 1 % und 4,5 % schwankt. Außerdem entspricht die Entwicklung des relativen Spreads über die vergangenen 23 Jahre genau der Entwicklung des absoluten Spreads, d. h. mit dem relativen Spread steigt auch der absolute Spread und umgekehrt. Was die angebliche Volatilität des relativen Spreads betrifft, so ist das Ausmaß der Änderungen ähnlich: Die Differenz zwischen dem höchsten und dem niedrigsten Wert beträgt beim relativen Spread 530 % und beim absoluten Spread 450 %.
 - Was den vierten Punkt anbelangt, so widersprach die Kommission der Einschätzung der Giti-Gruppe, dass der fehlende Vorteil bei der Anwendung der Berechnungsmethode der Kommission auf Darlehen in Fremdwährungen zeige, dass die Zugrundelegung des relativen Spreads falsch sei. Tatsächlich ist der inländische Markt für auf RMB lautende Darlehen im Wesentlichen ein geschlossener Markt, in dem die chinesische Regierung, wie bereits dargelegt, einen gewissen Einfluss ausüben kann. Auf der anderen Seite ist der Markt für Hartwährungskredite unter anderem aufgrund von Devisenbeschränkungen in China weniger abhängig von den innenpolitischen Entscheidungen der chinesischen Regierung und operiert viel stärker nach den Marktbedingungen. Die Tatsache, dass der von der Kommission verwendete Referenzwert in den meisten Fällen keinen Vorteil bringt, ist daher nicht so überraschend. Im Gegenteil, die Kommission ist der Auffassung, dass dies zeigt, dass die chinesischen Banken auf dem internationalen Markt Darlehen gewähren, die den Marktbedingungen für Unternehmen mit einer Bonitätseinstufung BB entsprechen, was bei der Gewährung von Darlehen im Inlandsmarkt nicht der Fall ist. Es beweist auch, dass die Methode der Kommission zu Ergebnissen führt, die den Marktbedingungen für Unternehmen mit einer Bonitätseinstufung BB auf dem internationalen Markt entsprechen.
- (257) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die chinesische Regierung ihre früheren Argumente und brachte vor, dass die Verwendung des relativen Spreads unangemessen sei, da dieser Referenz die erforderlichen Anpassungen fehlten, um die auf dem chinesischen Finanzmarkt herrschenden Bedingungen widerzuspiegeln, und dass sie zu unangemessenen Ergebnissen führe. Die Kommission teilte diese Ansicht nicht, da der Referenzzinssatz der PBOC als Ausgangspunkt für die Berechnung herangezogen wurde. Außerdem erfasst die Verwendung des relativen Spread Veränderungen der zugrunde liegenden landesspezifischen Marktbedingungen, die nicht ersichtlich werden, wenn die Logik eines absoluten Spread herangezogen wird, wie in Erwägungsgrund 255 erläutert. Außerdem wies die Kommission darauf hin, dass der sich daraus ergebende Zinssatz von rund 9 % für

⁽⁵⁹⁾ Siehe Rechtssache zu warmgewalzten Flacherzeugnissen, zitiert in Fußnote 39, Erwägungsgründe 175 bis 187.

Unternehmen mit einem BB-Rating nicht unangemessen ist, wenn man beachtet, dass BB-Unternehmensanleihen auf dem chinesischen Inlandsmarkt am Ende des Untersuchungszeitraums bei 20 % lagen. ⁽⁶⁰⁾

- (258) Aus diesen Gründen hält Kommission an ihrer Auffassung fest, dass die Risikoprämie, die ein Finanzinstitut auf die chinesischen ausführenden Hersteller in einem unverzerrten Markt anwenden würde, durch die Methodik des relativen Spreads besser wiedergegeben wird, insbesondere weil sich die Basiszinssätze in der VR China respektive in den USA im Laufe der Zeit unterschiedlich entwickelt haben.
- (259) Die Hankook-Gruppe machte ferner geltend, die Kommission habe für den Untersuchungszeitraum fällige Zinsen, die nach dem Untersuchungszeitraum gezahlt worden seien, nicht abgezogen. Die Kommission überprüfte ihre Berechnungen und stellte fest, dass sie dies korrekt getan hatte, und wies somit den Einwand zurück.
- (260) Darüber hinaus brachte die Hankook-Gruppe vor, dass ihre dokumentarischen Ausgangsrechnungen nicht als Finanzierung eingestuft werden könnten. Selbst wenn sie als Finanzierungsinstrumente betrachtet werden könnten, so beanstandete die Hankook-Gruppe den von der Kommission angewandten Referenzzinssatz zur Berechnung des Vorteils, der die von den Banken (auf der Grundlage des länderspezifischen LIBOR-Satzes) angewandte Zinsstruktur in den entsprechenden Währungen nicht berücksichtige.
- (261) Erstens widersprach die Kommission der Hankook-Gruppe, dass die dokumentarischen Ausgangsrechnungen nicht als Finanzierung eingestuft werden könnten. Aufgrund dieser Finanzierungsinstrumente könnte die Hankook-Gruppe im Voraus Geld aufbringen und somit ihr Wechselkursrisiko senken, wenn die Abrechnungen auf andere Währungen als RMB lauten. Folglich handelt es sich dabei um eine kurzfristige Finanzierungsvereinbarung zugunsten der Hankook-Gruppe.
- (262) Zweitens konnte die Kommission in Bezug auf die angewandten Referenzzinssätze keine Indizes für Darlehen in CAD, AUD und JPY mit einer Bonitätseinstufung BB finden. Da diese Länder bezüglich der wirtschaftlichen Entwicklung mit den USA vergleichbar sind, verwendete die Kommission den durchschnittlichen USD-LIBOR-Satz zuzüglich des US-Risikoaufschlags für Unternehmen mit einem BB-Rating als Näherungswert für diese Währungen. Für die auf GBP, SEK und EUR lautenden dokumentarischen Ausgangsrechnungen wurde der Index ICE BofAML angewandt. Tatsächlich waren die LIBOR-Sätze für auf EUR, GBP und SEK lautende Darlehen häufig negativ und wurden daher für den Referenzzinssatz als ungeeignet betrachtet. Der Index ICE BofAML ist dagegen ein Korb hochverzinslicher Anleihen, d. h. Anleihen mit einem Rating unterhalb des „Investment-Grade“, die auf EUR lauten. Dies entspricht der Bonitätsbeurteilung, die nach Ansicht der Kommission für die Hankook-Gruppe gilt. Die Kommission hielt daher an ihrer Auffassung zu den dokumentarischen Ausgangsrechnungen der Hankook-Gruppe fest.
- (263) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Hankook-Gruppe außerdem vor, dass der ICE BofAML Euro High Yield Index für die Zwecke der Festlegung eines Referenzzinssatzes auf der Grundlage von LIBOR einschließlich des Aufschlags irrelevant sei und dass die Kommission ebenso wie für Bankdarlehen den Risikoaufschlag hätte anwenden sollen. Die Kommission teilt diese Ansicht nicht. Wie in Erwägungsgrund 262 dargelegt ist der ICE BofAML Euro High Yield Index ein Anleihenkorb, dessen Rating einem BB-Kreditrating und damit dem höchsten für die Hankook-Gruppe angewandten Rating entspricht. Somit entspricht er dem Zinssatz, den ein Unternehmen mit BB-Rating für in EUR lautende Fonds zahlen müsste. Für in CAD, AUD und JPY ausgegebene Darlehen wiederholte die Hankook-Gruppe die im Zusammenhang mit dem Informationspapier vorgebrachten Stellungnahmen. Es sei Aufgabe der Kommission, eine Referenz festzulegen, die der Marktrealität so nahe wie möglich käme. Die Kommission war der Auffassung, dass dies bereits der Fall ist, da es keine öffentlich zugänglichen Daten für CAD, AUD und JPY für BB-Unternehmen gibt, mit denen eine Referenz aufgrund der jeweiligen LIBOR-Ratings erstellt werden könnte. Zudem gab die British Bankers' Association (heute als Intercontinental Exchange Group oder ICE bekannt) 2013 die LIBOR-Festsetzung für eine Reihe von Währungen, unter anderem CAD und AUD auf. Des Weiteren sind die Marktbedingungen auf diesen Märkten mit den Bedingungen auf dem US-amerikanischen Finanzmarkt vergleichbar. Daher blieb die Kommission bei ihrem Standpunkt, dass die Verwendung des ICE BofAML Euro High Yield Index eine geeignete Methode ist.

3.4.4.4. Giti-Gruppe

- (264) Auch die Giti-Gruppe erschien ihrer Finanzbuchführung zufolge allgemein als rentables Unternehmen. Die Gruppe weist jedoch auch eine hohe Verschuldungsquote auf, mit einem Anstieg des Trends im Untersuchungszeitraum.

⁽⁶⁰⁾ Tagesbericht des China Onshore RMB Bond Market vom 17.5.2017, Bond Information Department, China Central Depository & Clearing Co. Ltd., S. 5.

- (265) Die finanzielle Situation der ausführenden Hersteller der Giti-Gruppe unterscheidet sich erheblich. Drei von ihnen waren im Bezugszeitraum rentabel. Auch andere finanzielle Indikatoren (beispielsweise die Schulden- oder die Zinsdeckungsquote) deuteten nicht auf erhebliche Strukturprobleme im Hinblick auf die Schuldentilgungsfähigkeit dieser Unternehmen hin. Die beiden anderen Hersteller waren jedoch während des gesamten Bezugszeitraums kontinuierlich defizitär. Diese hatten jedoch keine ausstehenden Darlehen von unabhängigen Banken und sind in der Tat vollständig durch eine lange ausstehende Verbindlichkeit der Muttergesellschaft finanziert.
- (266) Die Kommission hat festgestellt, dass die Giti-Gruppe von einer chinesischen Ratingagentur mit A+ bewertet worden ist. Angesichts der in den Erwägungsgründen 237 bis 242 genannten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings kam die Kommission zu dem Schluss, dass dieses Rating nicht zuverlässig ist.
- (267) Die Kommission hielt es daher für angemessen, den BB-Referenzwert gemäß den vorstehenden Erwägungsgründen 251 bis 253 auf der Ebene der Konzerntätigkeiten zu verwenden, um den Gesamtvorteil in Bezug auf die Reifen zu berechnen, der sich aus dem Fehlen einer angemessenen Risikobewertung ergeben hat.
- (268) Nach der Unterrichtung durch das Dokument beanstandete die Giti-Gruppe die auf die Unternehmen der Giti-Gruppe angewandte Bonitätseinstufung BB. Das Unternehmen machte geltend, die Kommission habe eine generelle Bonitätseinstufung BB auf alle Unternehmen in China angewandt, anstatt die individuelle Situation der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen zu prüfen. In diesem Zusammenhang wies das Unternehmen darauf hin, dass die Gruppe über keine revolvingierenden Darlehen verfüge und dass die Gewinne der verschiedenen Unternehmen innerhalb der Gruppe sehr unterschiedlich seien.
- (269) Die Kommission war mit der Bewertung der GITI-Gruppe nicht einverstanden. Wie in den Abschnitten 3.4.4.3 bis 3.4.4.6 dargelegt, hat die Kommission für jede Gruppe von Stichprobenunternehmen eine individuelle Bewertung vorgenommen und die individuelle Situation der einzelnen Unternehmen innerhalb dieser Gruppen untersucht. Im konkreten Fall der Giti-Gruppe lagen tatsächlich keine revolvingierenden Darlehen vor, und die finanzielle Situation der ausführenden Hersteller war sehr unterschiedlich: Drei ausführende Hersteller erwirtschafteten Gewinne und zwei ausführende Hersteller wiesen schwere und lang anhaltende Verluste auf. Die Kommission hätte somit jedem dieser ausführenden Hersteller eine unterschiedliche Bonitätseinstufung zuweisen können. Angesichts der Verflechtungen zwischen den Unternehmen und insbesondere der Tatsache, dass die Schuldenlast der Verluste erwirtschaftenden Hersteller tatsächlich mithilfe konzerninterner Geschäftsvorgänge auf die gewinnbringenden Einheiten des Konzerns übertragen und von diesen getragen wurde, entschied die Kommission jedoch, der Gruppe nur eine Bonitätseinstufung zuzuweisen. Somit wurde dieser Einwand zurückgewiesen.
- (270) Die Giti-Gruppe führte zudem einige kleinere Berechnungsfehler an, die von der Kommission akzeptiert und entsprechend korrigiert wurden.

3.4.4.5. China National Tire-Gruppe

- (271) Die finanzielle Situation der vier ausführenden Hersteller der China National Tire-Gruppe unterscheidet sich. Zwei von ihnen erwirtschafteten im Zeitraum von 2014 bis 2016 konstante Gewinne und wiesen relativ gesunde finanzielle Indikatoren auf. Dennoch begann einer dieser beiden Hersteller in der ersten Hälfte des Jahres 2017 Verluste zu machen; außerdem wurde bei diesem Hersteller ein revolvingierender Kredit ermittelt, was darauf hindeutet, dass sich das Unternehmen in einer instabileren finanziellen Situation befinden könnte, als es die Jahresabschlüsse auf den ersten Blick vermuten lassen.
- (272) In Bezug auf den dritten und vierten Hersteller zeigten die Jahresabschlüsse und die bei dem Kontrollbesuch gefundenen Beweise jedoch, dass diese Unternehmen trotz aufeinanderfolgender Verlustjahre, hoher Verschuldungsquoten, niedriger Zinsdeckung, verschlechterter finanzieller Indikatoren, Produktionsausfällen, laufenden von den Auditoren vorgebrachten Problemen und einem unsicheren Ausblick für die Zukunft weiterhin revolvingierende Darlehen zu attraktiven Zinssätzen erhielten. Darüber hinaus waren die Hersteller auf revolvingierende Darlehen angewiesen, und einer von ihnen konnte einen Teil seiner Schulden nicht zurückzahlen. Tatsächlich haben diese Unternehmen im Untersuchungszeitraum keine externen Darlehen mehr erhalten. Sie erhielten jedoch weiterhin finanzielle Unterstützung in Form von Darlehen, die von ihrer Muttergesellschaft in ihrem Namen aufgenommen wurden. Als Zweck dieser Darlehen wurde in den Bedingungen der Kreditvereinbarungen die angeschlagene Tochtergesellschaft angeführt. Darüber hinaus mussten die betreffenden ausführenden Hersteller diese Darlehen gemäß einem Unternehmensvertrag vollständig an die Muttergesellschaft zurückzahlen.
- (273) Die intermediäre Muttergesellschaft CNRC war in den Jahren 2015 bis 2016 und im Untersuchungszeitraum rentabel, obgleich die Rentabilität schwach war und das Unternehmen eine hohe Verschuldung aufwies. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass mehr als die Hälfte der auf der Ebene der CNRC gewährten Darlehen revolvingierende Darlehen waren. Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der Analyse der übergeordneten Muttergesellschaft, der ChemChina-Gruppe, wo geringe Rentabilität mit hoher Verschuldung und einer gewissen Abhängigkeit von revolvingierenden Darlehen einhergingen. Außerdem stellte die Kommission im Falle der ChemChina-Gruppe fest, dass Anleihen zur Rückzahlung ausstehender Darlehen verwendet wurden.

- (274) Es wurden keine Ratings für die CNRC oder ihre Tochtergesellschaften vorgenommen. Die ChemChina-Gruppe wurde jedoch von einer chinesischen Ratingagentur wiederholt mit einem AAA-Rating ausgezeichnet. Aufgrund der in den Erwägungsgründen 237 bis 242 erläuterten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings sowie in Anbetracht der bei der Überprüfung erlangten Beweismittel hat die Kommission das chinesische Rating der ChemChina-Gruppe nicht berücksichtigt.
- (275) In Anbetracht der oben genannten allgemeinen Situation hielt es die Kommission für erforderlich, einen geeigneten Referenzwert für die verschiedenen Unternehmen der Gruppe zu finden. Um der gestiegenen Risikoexposition der Banken, die durch das Vorhandensein von revolvingenden Darlehen bei einigen Unternehmen der Gruppe gekennzeichnet waren, Rechnung zu tragen, hat die Kommission die Risiko-Rating-Skala um eine Stufe nach unten korrigiert und die relative Spread-Berechnung für derartige Darlehen angepasst, indem sie einen Vergleich zwischen US-amerikanischen AA-Unternehmensanleihen und US-amerikanischen B-Unternehmensanleihen (anstelle von BB) mit gleicher Laufzeit anstellte. Gemäß den Rating-Definitionen von Standard & Poor ist ein Schuldner mit dem Rating „B“ anfälliger als die mit „BB“ bewerteten Schuldner, wobei der Schuldner jedoch derzeit noch in der Lage ist, seinen finanziellen Verpflichtungen nachzukommen. Dennoch können ungünstige geschäftliche, finanzielle oder wirtschaftliche Bedingungen die Fähigkeit oder Bereitschaft des Schuldners zur Erfüllung seiner finanziellen Verpflichtungen beeinträchtigen. Dieser Referenzwert wird daher als angemessen erachtet, um das zusätzliche Risiko widerzuspiegeln, das sich aus der Inanspruchnahme von revolvingenden Darlehen ergibt.
- (276) Die Kommission nutzte dies daher als maßgeblichen Referenzwert für alle Darlehen mit einer Laufzeit von höchstens zwei Jahren, die an Unternehmen vergeben wurden, die revolvingende Darlehen in Anspruch nahmen. Revolvingende Darlehen werden in der Regel für kurze Laufzeiten aufgenommen. Es ist höchst unwahrscheinlich, dass ein revolvingendes Darlehen mit einer Laufzeit von mehr als zwei Jahren gewährt wird; für diese Schlussfolgerung sprechen auch die Beweise für die in den Stichprobenunternehmen geprüften Darlehen.
- (277) Für die verbleibenden Darlehen mit einer Laufzeit von zwei Jahren und mehr sowie für Unternehmen, die keine revolvingenden Darlehen erhalten hatten, legte die Kommission den allgemeinen Referenzzinssatz zugrunde und nahm für die Gruppe das höchste Rating für „Non Investment Grade“-Anleihen an, wie in Erwägungsgrund 251 erläutert.
- (278) Schließlich kam die Kommission zu dem Schluss, dass sich zwei der an der Reifenproduktion beteiligten Unternehmen in den Jahren 2015 bis 2016 und während des Untersuchungszeitraums in einer schlechten finanziellen Situation befanden. Ohne staatliche Unterstützung hätten sie während des Untersuchungszeitraums keinen Zugang zu weiteren Darlehen gehabt. Daher ging der diesem Unternehmen erwachsene Vorteil über den Umfang eines gewöhnlichen Zinsaufschlags hinaus. Dieser Vorteil im Untersuchungszeitraum beruhte auf der Vergabe von Darlehen, die angesichts der finanziellen Gesamtlage des Unternehmens ohne staatliche Unterstützung nicht gewährt worden wären. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass es sich bei der China National Tire-Gruppe um ein großes staatliches Unternehmen (SOE) handelt, das Teil der ChemChina-Gruppe ist, und dass die ChemChina-Gruppe im 13. Fünfjahresplan der Petrochemie als zentrales Unternehmen vorgesehen ist.
- (279) Aus diesem Grund hat die Kommission im Einklang mit Abschnitt E(b)(V) der Leitlinien von 1998⁽⁶¹⁾ beschlossen, die noch rückzahlbaren Beträge dieser Darlehen im Untersuchungszeitraum als Zuschüsse zur Verfolgung der staatlichen Politik zu behandeln. Da diese Unternehmen im Untersuchungszeitraum aufgrund ihrer schlechten Finanzlage, die bereits im Zeitraum 2015 bis 2016 bestand, keine neuen externen Darlehen mehr erhielten, behandelte die Kommission die im Untersuchungszeitraum ausstehenden, aber in den Jahren 2015 und der ersten Hälfte des Jahres 2016 gewährten Darlehen als Zuschüsse, die entsprechend angepasst wurden, wie im Erwägungsgrund 280 beschrieben. Darüber hinaus behandelte die Kommission die konzerninternen Darlehen, die die Muttergesellschaft im Untersuchungszeitraum im Namen ihrer Tochtergesellschaft aufgenommen hatte, als Zuschüsse, da sie eindeutig für die Tochtergesellschaft bestimmt waren und von dieser bezahlt werden mussten.
- (280) Nach der endgültigen Unterrichtung behauptete die China National Tire-Gruppe, dass die von der Muttergesellschaft im Namen ihrer Tochtergesellschaft aufgenommenen konzerninternen Darlehen nicht als Zuschüsse behandelt werden dürften, da die Darlehensvereinbarungen zwischen der Muttergesellschaft und den Banken geschlossen worden seien. Daher könnten diese Darlehen für die Berechnung der Vorteile der Tochtergesellschaften nicht als Darlehen der Tochtergesellschaft angesehen werden. Die Kommission widersprach dieser Einschätzung, da aus den mit den Banken unterzeichneten Darlehensvereinbarungen eindeutig festgelegt war, dass die Darlehen der Bereitstellung von Finanzmitteln für die angeschlagenen Tochtergesellschaften dienen. Zudem wurden zwischen der Muttergesellschaft und den Tochtergesellschaften besondere Vereinbarungen unterzeichnet, die eindeutig auf die spezifischen Darlehensvereinbarungen mit den Banken verweisen und in denen festgelegt ist, dass die Tochtergesellschaften die Darlehen aus eigenen Mitteln zurückzahlen mussten.
- (281) Die China National Tire-Gruppe brachte außerdem vor, dass Darlehen, die den beiden ausführenden Herstellern gewährt worden seien, nicht als Zuschüsse gälten, da diese Darlehen nicht erlassen worden oder in Verzug seien. Diesbezüglich stellte die Kommission klar, dass sie die Darlehen, die den in die Stichprobe einbezogenen

⁽⁶¹⁾ Leitlinien für die Berechnung der Höhe von Subventionen in Ausgleichszolluntersuchungen, ABl. C 394 vom 17.12.1998, S. 6.

Unternehmen gewährt wurden, nicht als solche mit Zuschüssen gleichgesetzt hatte. Die Kommission anerkannte vielmehr, dass die den Unternehmen gewährten Darlehen mit Zahlungsverpflichtungen verbunden waren. Die Kommission stellte bei der Berechnung des Vorteils solcher Transaktionen keinen Vergleich der Zinssätze an, sondern nahm stattdessen den ausstehenden Gesamtbetrag des Darlehens als Ausgangspunkt. Die Kommission stellte fest, dass sie bei den Berechnungen des Vorteils nicht den Gesamtbetrag des Darlehens berücksichtigt hat, wie im folgenden Erwägungsgrund dargelegt.

- (282) Der gewährte Vorteil wurde anhand des ausstehenden Gesamtbetrags des Darlehens abzüglich der im Untersuchungszeitraum gezahlten Zinsen bestimmt. Der Gesamtbetrag des Darlehens wurde angepasst, indem er entsprechend dem zugrunde liegenden Zweck des Darlehens abgeschrieben wurde. Wurde der Zweck des Darlehens als Liquidität/Betriebskapital angegeben, so wurde der volle Betrag herangezogen. War das Darlehen eindeutig mit einer langfristigen Investition verbunden, wurde der Gesamtbetrag über die Dauer des Darlehens abgeschrieben und nur der dem Untersuchungszeitraum zugewiesene Betrag wurde berücksichtigt. Schließlich wurde der Betrag des Vorteils weiter angepasst, um lediglich die Zahl der Tage im Untersuchungszeitraum zu berücksichtigen, an denen das Darlehen lief.
- (283) Schließlich betonte die China National Tire-Gruppe nach der endgültigen Unterrichtung, dass die Vorteile der von ChemChina Finance gewährten konzerninternen Darlehen doppelt gezählt worden seien, da sie auf Ebene der einzelnen Empfänger innerhalb der Gruppe berücksichtigt worden seien, obwohl die Kommission bereits die Vorteile durch die Subvention aus den Darlehen zwischen den Banken, die ChemChina Finance von den Banken gewährt worden seien, berechnet habe. Die Kommission akzeptierte diesen Einwand und passte die Berechnung des Vorteils aus Darlehen zu Sonderbedingungen entsprechend an.

3.4.4.6. Xingyuan-Gruppe

- (284) Die Xingyuan-Gruppe befand sich ihrer Finanzbuchführung zufolge allgemein in einer schwierigen Finanzlage. Das Hauptunternehmen der Gruppe, das auch der bedeutendste ausführende Hersteller ist, erwirtschaftete über den gesamten Zeitraum von 2014 bis 2016 Verluste. Ende 2016 wies das Unternehmen ein negatives Eigenkapital auf, da der Verschuldungsgrad auf über 100 % gestiegen war und die aufgelaufenen Verluste höher waren als das eingezahlte Kapital.
- (285) Während des Kontrollbesuchs ermittelte die Kommission auch mehrere revolvingierende Darlehen unter den Stichprobenkrediten und stellte fest, dass das Unternehmen Schwierigkeiten hatte, Zinsen und Kapital für Darlehen zurückzuzahlen. Mehrere Darlehen waren verspätet zurückgezahlt worden, und einige Darlehen, die im Untersuchungszeitraum abgelaufen waren, waren nach mehreren Monaten noch nicht zurückgezahlt worden.
- (286) Darüber hinaus ergab der Unternehmenskreditbericht der PBoC, dass das Unternehmen über erhebliche außerbilanzielle Verbindlichkeiten verfügte, da es Garantien für Darlehen an unabhängige Dritte im Reifengeschäft in der Region bereitgestellt hatte. Außerdem wurden 31 % der ausstehenden Darlehen im Kreditbericht des Unternehmens in der Kategorie „betroffen“ ausgewiesen.
- (287) Außerdem stellte die Kommission fest, dass das Unternehmen Schwierigkeiten hatte, seinen wichtigsten Rohstofflieferanten zu bezahlen, und dass das Unternehmen einen bedeutenden ausstehenden Betrag bei diesem Lieferanten aufwies, der als Darlehen bezeichnet wurde.
- (288) Der verbundene ausführende Händler hingegen verzeichnete im Bezugszeitraum eine leichte Rentabilität. Obwohl er keine Verluste verzeichnete, war die Profitabilität in der Regel schwach, wodurch das Unternehmen negativen Veränderungen der Geschäfts-, Finanz- oder Wirtschaftslage ausgesetzt war. Das Unternehmen hatte eine hohe Verschuldungsquote, besaß jedoch keine revolvingierenden Darlehen.
- (289) Ungeachtet dieser Gegebenheiten erhielt die Xingyuan-Gruppe im Untersuchungszeitraum von einer chinesischen Ratingagentur ein AA-Rating für den inländischen Kreditmarkt. Aufgrund der in den Erwägungsgründen 237 bis 242 erläuterten allgemeinen Verzerrungen der chinesischen Ratings sowie in Anbetracht der bei der Überprüfung erlangten Beweismittel hat die Kommission daher das chinesische Rating der Xingyuan-Gruppe nicht berücksichtigt.
- (290) In Anbetracht der oben genannten allgemeinen Situation hielt es die Kommission für erforderlich, einen geeigneten Referenzwert für die verschiedenen Unternehmen der Gruppe zu finden.
- (291) Die Kommission kam zu dem Schluss, dass der mit der Ausführung befasste Hersteller ohne die staatliche Unterstützung im Untersuchungszeitraum keinen Zugang zu weiteren Darlehen gehabt hätte. Daher ging der diesen Unternehmen erwachsene Vorteil über den Umfang eines gewöhnlichen Zinsaufschlags hinaus. Dieser Vorteil im Untersuchungszeitraum beruhte auf der Vergabe von Darlehen, die angesichts der finanziellen Gesamtlage des Unternehmens ohne staatliche Unterstützung nicht gewährt worden wären. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass die Xingyuan-Gruppe im Umsetzungsplan für die Transformation und Modernisierung der Reifenindustrie der Provinz Shandong als eines der sieben wichtigsten regionalen Reifen produzierenden Unternehmen ausgewiesen wurde.

- (292) Aus diesem Grund hat die Kommission im Einklang mit Abschnitt E(b)(V) der Leitlinien von 1998 beschlossen, die noch rückzahlbaren Beträge dieser Darlehen im Untersuchungszeitraum als Zuschüsse zur Verfolgung der staatlichen Politik zu behandeln. Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen hat die Kommission nur die während des Untersuchungszeitraums gewährten Darlehen angefochten.
- (293) Für die vor dem Untersuchungszeitraum gewährten Darlehen des ausführenden Herstellers und in Anbetracht des Bestehens revolvingender Darlehen in diesem Unternehmen legte die Kommission den im vorgenannten Erwägungsgrund 275 festgelegten Richtwert für alle Darlehen mit einer Laufzeit von höchstens zwei Jahren zugrunde. Für alle verbleibenden Darlehen mit einer Laufzeit von höchstens zwei Jahren legte die Kommission den allgemeinen Referenzzinssatz zugrunde und nahm für die Gruppe das höchste Rating für „Non Investment Grade“-Anleihen an, wie in Erwägungsgrund 251 erläutert.
- (294) Für alle anderen Unternehmen der Xingyuan-Gruppe beschloss die Kommission auf Grundlage der verfügbaren Informationen, den allgemeinen Referenzzinssatz zugrunde zu legen, und nahm für die Gruppe das höchste Rating für „Non Investment Grade“-Anleihen an, wie in Erwägungsgrund 251 erläutert.

3.4.4.7. Kreditlinien

- (295) Die Untersuchung ergab, dass chinesische Finanzinstitute auch im Zusammenhang mit der Gewährung von Einzeldarlehen an jedes der Stichprobenunternehmen Kreditlinien zur Verfügung stellten. Diese bestanden aus Rahmenvereinbarungen, nach denen die Bank den Stichprobenunternehmen gestattet, bis zu einem bestimmten Höchstbetrag Mittel in Form verschiedener Schuldtitel (Darlehen, Dokumentwechsel, Handelsfinanzierungen usw.) zu entnehmen. Unter normalen Marktbedingungen würden solche Kreditlinien einer sogenannten Verwaltungs- oder Bereitstellungsgebühr zum Ausgleich der Kosten und Risiken der Bank unterliegen. Ebenso würde vorzeitig eine Verlängerungsgebühr für die Verlängerung der Gültigkeit der Kreditlinie erhoben werden. Die Kommission stellte jedoch fest, dass alle Stichprobenunternehmen Kreditlinien in Anspruch nahmen, die kostenlos zur Verfügung gestellt wurden.
- (296) Gemäß Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung ist der den Empfängern erwachsende Vorteil die Differenz zwischen dem Betrag, den das Unternehmen für die Bereitstellung von Kreditlinien durch chinesische Finanzinstitute bezahlt, und dem Betrag, den das Unternehmen für eine vergleichbare gewerbliche Kreditlinie zu Marktbedingungen zu zahlen hätte.
- (297) Einer der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller der Hankook-Gruppe erhielt Kreditlinien von zwei Banken, deren Hauptsitz nicht unter die Zuständigkeit der Finanzbehörden der VR China fallen, die Bereitstellungs- und Verwaltungsgebühren unterlagen, wie sie auf den Finanzmärkten der Welt üblich sind. Da diese Kreditlinien, die speziell den im Reifengeschäft tätigen Unternehmen gewährt wurden, keinen Verlängerungsgebühren unterliegen, beschloss die Kommission, im vorliegenden Fall keine derartigen Gebühren anzuwenden. Die infrage stehenden Kreditlinien galten daher als angemessener Indikator für einen Referenzwert. Infolgedessen wurde der Durchschnitt der für diese Kreditlinien erhobenen Gebühren gemäß Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung als Referenzwert herangezogen.
- (298) Zur Ermittlung der Höhe der Subvention (abzüglich etwaiger tatsächlich entrichteter Gebühren) wurde die Höhe der als Bemessungsgrundlage herangezogenen Gebühren *pro rata* auf die Höhe der einzelnen infrage stehenden Kreditlinien angewandt. Soweit die Laufzeit der Kreditlinie mehr als ein Jahr betrug, wurde der gesamte Subventionsbetrag der Laufzeit der Kreditlinie zugewiesen und dem Untersuchungszeitraum ein angemessener Betrag zugerechnet.
- (299) Nach der Unterrichtung durch das Dokument machte die Hankook-Gruppe geltend, dass keine Upfront-Provisionen in Rechnung gestellt worden seien, weil die chinesischen Banken bei ihrer Entscheidung, für ein Unternehmen eine Kreditlinie zu eröffnen, den Gesamtumsatz mit anderen Produkten und Dienstleistungen berücksichtigen würden.
- (300) Die Kommission stimmte zu, dass von jedem Kunden, der eine Kreditlinie bei einer Bank eröffnet, erwartet wird, dass er andere Produkte und Dienstleistungen dieser bestimmten Bank kauft. Dennoch ist es gängige Praxis, dass Kunden eine Upfront-Provision entrichten müssen; dies zeigt auch die Upfront-Provision, die zwei ausländische Banken bei der Eröffnung ihrer Kreditlinie für die Hankook-Gruppe erhoben haben. Tatsächlich müssen die Banken Mittel bereitstellen, die während der Laufzeit der Kreditlinie jederzeit verfügbar zu sein haben. Die Hankook-Gruppe konnte keine Beweise für die angeblichen Gründe für die Befreiung von den Upfront-Provisionen vorlegen. Darüber hinaus werden Kreditnehmer in einigen Fällen auch verpflichtet, einen Mindestbetrag bei der Bank zu hinterlegen. Daher wird der Einwand der Hankook-Gruppe zurückgewiesen.
- (301) Nach der Unterrichtung durch das Dokument merkte die Giti-Gruppe an, dass die Kommission für einige Kreditlinien eine falsche Anzahl ausstehender Tage angewandt habe und dass sie einen Teil der vom Unternehmen gezahlten Gebühren nicht von dem berechneten Vorteil abgezogen habe. Die Kommission akzeptierte diese Anmerkungen zum Teil und nahm die entsprechenden Änderungen an der Berechnung des Vorteils vor.

3.4.5. Schlussfolgerung zur Vorzugskreditvergabe

- (302) Die Untersuchung ergab, dass alle in die Stichprobe einbezogenen Gruppen ausführender Hersteller durch die Vergabe von Vorzugskrediten im Untersuchungszeitraum begünstigt wurden. Angesichts des Vorliegens einer finanziellen Beihilfe, eines Vorteils für die ausführenden Hersteller und der Besonderheit sollten diese Darlehen und Kreditlinien als anfechtbare Subvention betrachtet werden.
- (303) Der festgesetzte Subventionsbetrag für die Vorzugskredite während des Untersuchungszeitraums für die Stichprobenunternehmen beläuft sich auf:

Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Gesamtbetrag der Subvention
China National Tire-Gruppe	8,28 %
Giti-Gruppe	1,53 %
Hankook-Gruppe	0,34 %
Xingyuan-Gruppe	48,37 %

3.5. Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Anleihen

- (304) Zwei der Stichprobenunternehmen nahmen eine Vorzugsfinanzierung in Form von Anleihen in Anspruch.

a) Staatliche Finanzinstitute agierten als öffentliche Körperschaften

- (305) In China sind die Akteure am Anleihemarkt im Wesentlichen dieselben Unternehmen wie diejenigen, die auf dem Kreditmarkt tätig sind. Unternehmen, die Anleihen ausgeben wollen, müssen die Dienste eines Finanzinstituts in Anspruch nehmen, das als Anleihegarant auftritt. Die Anleihegaranten organisieren die Ausgabe von Anleihen und schlagen die Zinssätze vor, zu denen die Anleihe den Investoren angeboten wird. Bei diesen Anleihegaranten handelt es sich um dieselben staatlichen Banken, die auch die in Abschnitt 3.4 genannten Vorzugskredite gewähren. Darüber hinaus sind die Investoren, die die Anleihen kaufen, auch hauptsächlich chinesische (staatliche) Banken, da mehr als 95 % des gesamten Handelsvolumens der Anleihen auf dem Bankenmarkt stattfinden. ⁽⁶²⁾
- (306) Wie in Abschnitt 3.4.1 beschrieben, zeichnen sich diese Finanzinstitute durch eine starke staatliche Präsenz aus, und die chinesische Regierung hat die Möglichkeit, in bedeutender Weise Einfluss auf sie auszuüben.
- (307) Die allgemeinen rechtlichen Rahmenbedingungen, in denen diese Finanzinstitute tätig sind und die bereits in Abschnitt 3.4 beschrieben wurden, gelten auch für Anleihen. Darüber hinaus gelten die folgenden Vorschriften speziell für Anleihen:
- (308) Gesetz der Volksrepublik China über Wertpapiere, überarbeitet und verabschiedet auf der 18. Sitzung des Ständigen Ausschusses des Zehnten Nationalen Volkskongresses der Volksrepublik China am 27. Oktober 2005 und in Kraft seit dem 1. Januar 2006 (in der derzeit gültigen Fassung vom 31. August 2014) (im Folgenden „Wertpapiergesetz“);
- (309) Verwaltungsmaßnahmen für die Ausgabe von und den Handel mit Unternehmensanleihen, Verordnung der chinesischen Wertpapieraufsichtsbehörde Nr. 113 vom 15. Januar 2015;
- (310) Maßnahmen der Verwaltung von Fremdfinanzierungsinstrumenten nichtfinanzieller Unternehmen auf dem Bankenmarkt für Anleihen, herausgegeben von der People's Bank of China, Verordnung der People's Bank of China [2008] Nr. 12, 9. April 2008;
- (311) Verordnungen über die Verwaltung von Unternehmensanleihen, erlassen vom Staatsrat am 18. Januar 2011.
- (312) Gemäß den gesetzlichen Vorschriften können Anleihen in China nicht uneingeschränkt ausgegeben oder gehandelt werden. Die Ausgabe jeder Anleihe muss von verschiedenen Regierungsbehörden wie der PBoC, der NDRC oder der CSRC genehmigt werden, abhängig von der Art der Anleihe und der Kategorie des Emittenten. Darüber hinaus gibt es nach der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen jährliche Quoten für die Ausgabe von Unternehmensanleihen.

⁽⁶²⁾ Goldman Sachs Asset Management, Global Liquidity Management (2015). FAQ: Chinas Anleihemarkt, erstes Halbjahr 2015. Siehe auch <http://www.kwm.com/en/knowledge/insights/chinas-onshore-bond-market-open-for-business-20151216#ref-id-here> (Zugriff am 16. November 2016).

- (313) Außerdem sollte die öffentliche Ausgabe von Anleihen nach Artikel 16 des Wertpapiergesetzes die folgenden Anforderungen erfüllen: „Die Investition der Fremdmittel hat im Einklang mit den Industriepolitiken des Staates zu stehen [...]“ und „die Fremdmittel sind für den verifizierten Zweck zu verwenden“. Artikel 12 der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen betont, dass der Zweck der Fremdmittel mit der Industriepolitik des Staates in Einklang stehen muss.
- (314) Gemäß den Verwaltungsmaßnahmen für die Ausgabe von und den Handel mit Unternehmensanleihen dürfen nur bestimmte Anleihen, die strengen Qualitätskriterien entsprechen, wie z. B. ein AAA-Rating, zur öffentlichen Ausgabe angeboten werden. Die meisten Anleihen werden daher privat an sogenannte qualifizierte Investoren ausgegeben, die von der CSRC genehmigt wurden und im Wesentlichen chinesische institutionelle Investoren darstellen.
- (315) Nicht zuletzt sind die Zinssätze für Unternehmensanleihen nicht frei bestimmbar, da Artikel 18 der Verordnung über die Verwaltung von Unternehmensanleihen besagt, dass „der angebotene Zinssatz für alle Unternehmensanleihen nicht höher als 40 % des geltenden Zinssatzes sein darf, den die Banken an Privatpersonen für Festgeld mit gleicher Laufzeit zahlen“.
- (316) Die Kommission suchte auch nach konkreten Beweisen für die bedeutende Ausübung der Kontrolle auf der Grundlage konkreter Anleihenemissionen. Daher untersuchte sie das unter den vorstehenden Erwägungsgründen 307 bis 315 dargelegte allgemeine rechtliche Umfeld in Verbindung mit den konkreten Ergebnissen der Untersuchung.
- (317) Die Kontrollbesuche ergaben, dass die zwei Gruppen von in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern unabhängig von der Finanz- und der Kreditrisikolage der Unternehmen Anleihen zu Zinssätzen im Bereich der Referenzzinssätze der People's Bank of China (PBoC) ausgegeben haben.
- (318) In der Praxis werden die Zinssätze für Anleihen, ähnlich wie bei Darlehen, von der Bonität beeinflusst. Wie vorstehend in den Erwägungsgründen 237 bis 242 beschrieben, ist der lokale Rating-Markt jedoch verzerrt und die Ratings sind nicht verlässlich. Dies wurde dadurch veranschaulicht, dass die Anleiheprospekte und Bonitätsberichte der von den Stichprobenunternehmen ausgegebenen Anleihen nicht der tatsächlichen Situation der Unternehmen entsprachen.
- (319) In einem Fall beispielsweise basierte die Finanzanalyse für die Anleiheemission auf einem sehr hohen Umsatz und einem Gewinn von 12 %, obwohl der Jahresabschluss der Gesellschaft zeigte, dass sie in Wirklichkeit Verluste machte.
- (320) In einem weiteren Fall warnte der detaillierte Anleiheprospekt davor, dass das Haftungsniveau des Unternehmens gestiegen sei, dass „die Schuldenlast des Emittenten hoch ist und sein Verschuldungsgrad über dem Branchendurchschnitt liegt... Insgesamt ist die kurzfristige Zahlungsfähigkeit des Emittenten relativ niedrig, sodass ein gewisser kurzfristiger Liquiditätsdruck besteht... Das Unternehmen ist hauptsächlich auf nicht operative Erträge als Gewinn angewiesen. Dies stellt eine große Unsicherheit für die Rentabilität dar.“ Dennoch endete der Bericht mit einem AAA-Rating für das Anleiheangebot.
- (321) Abschließend stellte die Kommission fest, dass die Zinssätze für Anleihen unter normalen Marktbedingungen im Durchschnitt höher sein sollten als die Zinssätze für Darlehen, da sie als nachrangige Verbindlichkeiten gelten. Bei den Stichprobenunternehmen waren die Zinssätze für Darlehen jedoch gleich hoch oder höher als die Zinssätze für die Anleihen.
- (322) Ausgehend von den vorgenannten Erwägungen stellte die Kommission fest, dass die chinesischen Finanzinstitute, die die Ausgabe von Anleihen für die Stichprobenunternehmen organisierten, öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 3 und des Artikels 2 Buchstabe b der Grundverordnung sind. Darüber hinaus wurde den beiden in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern ein Vorteil gewährt, da die Anleihen zu Kursen ausgegeben wurden, die unter den Marktzinsen lagen, die ihrem tatsächlichen Risikoprofil entsprachen.

b) **Besonderheiten**

- (323) Nach Ansicht der Kommission ist die Vorzugsfinanzierung durch Anleihen eine Besonderheit im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Anleihen nicht ohne Zustimmung der Regierungsbehörden ausgegeben werden können, und das Wertpapiergesetz der VR China besagt, dass die Ausgabe von Anleihen im Einklang mit der Industriepolitik des Staates stehen muss. Gemäß diesen Richtlinien werden Hochleistungs-Radialreifen (einschließlich schlauchloser Lkw-Reifen) als eine empfohlene Produktkategorie bezeichnet.

c) **Berechnungsmethode**

- (324) Da Anleihen im Wesentlichen nur eine weitere Art von Schuldtiteln sind, ähnlich wie Darlehen, und da die Berechnungsmethode für Darlehen bereits auf einem Anleihenkorb basiert, beschloss die Kommission, die Berechnungsmethode für Darlehen anzuwenden, wie vorstehend in Abschnitt 3.4.4 beschrieben. Dies bedeutet,

dass der relative Spread zwischen US-amerikanischen AA-Unternehmensanleihen und US-amerikanischen BB-Unternehmensanleihen mit gleicher Laufzeit auf die von der PBoC veröffentlichten Referenzzinssätze angewendet wird, um einen marktgerechten Zinssatz für Anleihen zu ermitteln, der dann mit dem vom Unternehmen gezahlten tatsächlichen Zinssatz verglichen wird, um den Vorteil zu ermitteln.

- (325) Der festgesetzte Subventionsbetrag für die Vorzugsanleihen während des Untersuchungszeitraums für die Stichprobenunternehmen beläuft sich auf:

Vorzugsfinanzierung: Anleihen	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Gesamtbetrag der Subvention
China National Tire-Gruppe	0,72 %
Xingyuan-Gruppe	0,12 %

3.6. Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Exportkredite für Käufer

- (326) Nach Ansicht des Antragstellers stellten staatliche Banken in China ausländischen Unternehmen, wie beispielsweise Importeuren, Exportkredite für Käufer oder Darlehen zu Vorzugsbedingungen zur Verfügung, um die Ausfuhr chinesischer Waren, Technologien und Dienstleistungen, wie etwa Reifen, zu fördern.
- (327) Während der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass keiner der Einführer, ob verbunden oder nicht, ausstehende Darlehen von chinesischen Finanzinstituten in seinen Büchern führte. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass dieses Modell im Untersuchungszeitraum nicht auf die Stichprobenunternehmen anwendbar war.

3.7. Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Förderung ausländischer Investitionen

- (328) Ende 2015 erwarb die CNRC einen Anteil von 65 % an der Pirelli-Gruppe. Zu diesem Zeitpunkt war der Konzern mit 7,1 Mrd. EUR bewertet. Diese Akquisition wurde von mehreren Fördermaßnahmen der chinesischen Regierung begleitet.
- (329) Nach Offenlegung des Informationspapiers und der endgültigen Unterrichtung behaupteten die chinesische Regierung, Pirelli und die CNRC, dass die Kommission diese Regelung nicht untersuchen könne, da sie weder von der Beschwerde noch von der Einleitungsbekanntmachung betroffen sei. Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die chinesische Regierung diese Behauptung und argumentierte, die Kommission habe vor der Einleitung gemäß Artikel 10 Absatz 7 der Grundverordnung keine Gelegenheit zu Konsultationen geboten, weshalb die VR China keine aufeinander abgestimmte Haltung habe vertreten können. Außerdem behauptete die chinesische Regierung, dass neue Regelungen nur dann angefochten werden könnten, wenn dafür eine Rechtsgrundlage im EU-Recht gegeben sei. Eine solche Rechtsgrundlage sei jedoch erst mit Inkrafttreten des neuen Artikels 10 Absatz 7 Unterabsatz 2 der Grundverordnung im Dezember 2017 ⁽⁶³⁾ eingeführt worden, die für dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Die CNRC vertrat den Standpunkt, dass jedes Programm in der Einleitungsbekanntmachung einzeln aufgeführt werden müsse. Da die Kommission lediglich auf „Finanzhilfen“ oder „Darlehen“ und nicht auf „Kapitalbeteiligungen“ Bezug genommen habe, sei die SF-Investition nicht vom Verfahren betroffen.
- (330) Die Kommission teilte diese Auffassung nicht. In der Einleitungsbekanntmachung werden „1) direkte Geldtransfers und potenzielle direkte Transfers von Geldern und Verbindlichkeiten“ genannt. Sowohl in Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Antisubventions-Grundverordnung als auch in Artikel 1.1 Buchstabe a 1 Ziffer i des WTO-Subventionsübereinkommens wird der Begriff „direkter Transfer von Geldern“ anhand von Beispielen in Klammern erläutert. Dort werden „z. B. Zuschüsse, Kredite und Kapitalzufuhren“ aufgeführt. Als Kapitalbeteiligung fiel die SF-Investition daher in der Einleitungsbekanntmachung in die Kategorie „direkte Geldtransfers“. Des Weiteren wurde die SF-Investition, wie in den Erwägungsgründen 334 bis 340 dargelegt, im Rahmen dieser Untersuchung nicht als getrenntes, eigenständiges Programm betrachtet. Die SF-Investition stellte eher eine zusätzliche Intervention in einem Paket mit fünf Finanzinterventionen der chinesischen Regierung im Zusammenhang mit dem Erwerb von Pirelli dar. Neben einer weiteren Kapitalbeteiligung von CINDA betrafen die übrigen Bestandteile des Pakets einen Zuschuss, ein Darlehen und eine Zinsrückzahlung, deren Einbeziehung in die Untersuchung die CNRC anerkennt. Indem die Kommission die SF-Investition untersuchte, hatte die Kommission daher kein getrenntes Programm in die Untersuchung aufgenommen, sondern vielmehr alle relevanten Teile einer komplexen Finanzmaßnahme im Rahmen eines Programms zur Förderung des Außenhandels in diesem Zusammenhang untersucht.
- (331) Selbst wenn es einen Zweifel hinsichtlich des Bereichs der vom Verfahren betroffenen Subventionen gegeben hätte, wären solche Zweifel durch die Untersuchung der Kommission völlig transparent ausgeräumt. Die Frage, ob die Investitionen des „Seidenstraßenfonds“ (im Folgenden „SF“) marktorientiert seien, wurde während des Kontrollbesuchs bei der chinesischen Regierung in gegenseitigem Einverständnis aufgeworfen, wobei auch die

⁽⁶³⁾ Mit der Verordnung (EU) 2017/2321 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 (ABl. L 338 vom 19.12.2017, S. 1).

chinesische Regierung nützliche Informationen über die Beschaffenheit des SF zur Verfügung stellte. Diesbezüglich war die Kommission auch von der Behauptung der CNRC nach der endgültigen Unterrichtung überrascht, die chinesische Regierung habe während des Kontrollbesuchs der Kommission nur mündlich geantwortet und die Kommission habe sich um keine weitergehenden Informationen über die Marktorientierung des SF bemüht. Die Kommission hatte im Gegenteil ein diesbezügliches Schreiben nach Artikel 28 an die chinesische Regierung gerichtet und von der chinesischen Regierung eine Reihe von Unterlagen zum SF-Fonds erhalten, was ebenfalls zeigt, dass dieser Aspekt der Finanzierung durch die chinesische Regierung ordnungsgemäßer Bestandteil des Verfahrens war.

(332) Das Vorbringen, dass die SF-Investition nicht unter die Untersuchung fiel wurde daher zurückgewiesen.

a) **Rechtsgrundlage**

(333) – 13. Fünfjahresplan für die Entwicklung des Außenhandels, herausgegeben vom Handelsministerium (im Folgenden „MOFCOM“), am 26. Dezember 2016;

— 13. Fünfjahresplan der Petrochemie;

— Richtlinien des Staatsrates zur Förderung der internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Produktionskapazitäten und des Anlagenbaus, herausgegeben im Jahr 2015 (im Folgenden „Richtlinien“);

— Bekanntmachung über die Verwendung von Fördermitteln für Schlüsselprojekte der Sonderfonds des Jahres 2015 zur Entwicklung von Außenhandel und Wirtschaft, C.H. [2015] Nr. 653 und ChemChina-Dossier [2016] Nr. 144;

— Bekanntmachung des Finanzministeriums über die Freigabe des zentralen staatseigenen Betriebshaushalts im Jahr 2016, CZ [2016], Nr. 18.

b) **Untersuchungsergebnisse**

(334) Die Kommission stellte fest, dass die chinesische Regierung auf verschiedene Weise eingegriffen hatte, um den Erwerb der 65 %igen Beteiligung an der Pirelli-Gruppe durch die CNRC zu erleichtern.

(335) Erstens erhielt die CNRC einen Zuschuss von 500 Mio. RMB (rund 66 Mio. EUR) von der SASAC zur „Förderung der globalen Zusammenarbeit bei Produktionskapazitäten im Rahmen der „One Belt, One Road“-Initiative gemäß der Bekanntmachung des Finanzministeriums über die Freigabe des zentralen staatseigenen Betriebshaushalts im Jahr 2016, CZ [2016], Nr. 18.

(336) Zweitens erhielt die CNRC einen Vorzugskredit in Höhe von 800 Mio. EUR von einem Bankenkonsortium, dem die China Development Bank (CDB), die EXIM und die China Construction Bank (im Folgenden „CCB“) angehören. In der Darlehensvereinbarung wird als Zweck des Darlehens der Erwerb von Pirelli genannt.

(337) Drittens erhielt die CNRC eine Zinserstattung von 17 Mio. RMB für das in dem vorstehenden Erwägungsgrund genannte Darlehen. Diese Erstattung wurde vom Finanzministerium „für den Erwerb der Aktienrechte von Pirelli“, im Rahmen der „Schlüsselprojekte der Sonderfonds zur Entwicklung des Außenhandels 2015“, gemäß der Bekanntmachung über die Verwendung von Fördermitteln für Schlüsselprojekte des Sonderfonds des Jahres 2015 für die Entwicklung von Außenhandel und Wirtschaft, C.H. [2015] Nr. 653 und ChemChina-Dossier [2016] Nr. 144 gewährt.

(338) Viertens beteiligte sich die chinesische Regierung am Erwerb der Anteile an der Pirelli-Gruppe, indem sie über den SF, einen staatlichen Investitionsfonds, der Teil der „One Belt, One Road“-Initiative ist, eine Kapitalbeteiligung in Höhe von 533 Mio. EUR vornahm. In dem Investitionsvertrag wird auf die praktischen Einzelheiten der Transaktion, nicht aber auf die ihr zugrunde liegenden Bedingungen eingegangen. Der Kommission wurden keine weitere Unterlagen übermittelt, die zwischen dem SF und der CNRC im Zusammenhang mit diesem konkreten Vorgang zirkulierten.

(339) Abschließend beteiligte sich die chinesische Regierung nach der Übernahme an der Umstrukturierung innerhalb der China National Tire-Gruppe, indem sie über die China Cinda Asset Management Company Ltd. (im Folgenden „Cinda“) eine Kapitalbeteiligung in Höhe von 266 Mio. EUR an dem Unternehmen, das das Industriereifengeschäft der Pirelli-Gruppe hält, beisteuerte.

(340) Sämtliche fünf Interventionen zielten darauf ab, der CNRC den Kauf von Pirelli zu ermöglichen. Alle zusammen werden sie als die „Maßnahme“ bezeichnet.

c) **Öffentliche Körperschaften**

(341) Ein Teil der Fördermittel der chinesischen Regierung wurde somit direkt (z. B. durch Zuschüsse), ein Teil indirekt über staatliche Stellen bereitgestellt. Was den im oben stehenden Erwägungsgrund genannten Vorzugskredit betrifft, so hat die Kommission bereits in Abschnitt 3.4.1 festgestellt, dass CDB, EXIM und CCB bei der Gewährung von Darlehen an die Stichprobenunternehmen als öffentliche Körperschaften im Sinne des Artikels 3 und des Artikels 2 Buchstabe b der Grundverordnung tätig waren.

- (342) In Bezug auf den SF und Cinda stellte die Kommission fest, dass sich beide Unternehmen zu 100 % im Besitz der chinesischen Regierung befinden und ihre Corporate-Governance-Struktur zeigt, dass der Staat in bedeutender Weise Einfluss auf sie ausübt.
- (343) Laut seiner Website ist der SF eine staatliche Einrichtung, die vom Staat gegründet und unterstützt wird, um Investitionen und Finanzierungen für die handelspolitische und wirtschaftliche Zusammenarbeit und Vernetzung im Rahmen der „One Belt, One Road“-Initiative zu unterstützen. Das Unternehmen befindet sich zu 100 % im Besitz des Staates und zwar durch das staatliche chinesische Devisenamt, die China Investment Corporation, die EXIM und die CDB. Es hat ein Board of Directors und einen Aufsichtsrat, die sich aus Vertretern verschiedener Ministerien zusammensetzen.
- (344) Cinda wurde im Jahr 1999 als staatliches Unternehmen und Bad Bank für die China Construction Bank gegründet. Laut ihrem Jahresbericht war sie die erste Vermögensverwaltungsgesellschaft, die im April des Jahres 1999 nach Genehmigung durch den Staatsrat gegründet wurde, um finanzielle Risiken zu reduzieren, die Stabilität des Finanzsystems zu erhalten und die Reform der staatlichen Banken und Unternehmen zu erleichtern. Im Jahr 2017 waren die Hauptaktionäre des Unternehmens das Finanzministerium (64,45 %) und der Rat des nationalen Sozialversicherungsfonds der VR China (7,06 %). Der Vorstand und der Aufsichtsrat des Unternehmens setzen sich aus Vertretern von Regierungsbehörden und großen staatlichen Finanzinstituten zusammen.
- (345) Kerngeschäft des Unternehmens ist das Management notleidender Aktiva. Laut seinem Geschäftsbericht hat das Unternehmen „die nationale Strategie intensiv mitgestaltet“ und unter anderem den Aufbau der „One Belt, One Road“-Initiative unterstützt. Das Unternehmen versicherte auch, dass es „den Geist des Gedankens des 19. Nationalkongresses des CPC und Xi Jinpings Gedanken über den Sozialismus mit chinesischen Merkmalen für eine neue Ära ernsthaft studieren und umsetzen, die Gesamtführung der Partei energisch stärken und eine starke politische Garantie für die Entwicklung des Unternehmens bieten wird“.
- (346) Auf der Grundlage der während des Kontrollbesuchs übermittelten Informationen sowie öffentlich zugänglicher Informationen kam die Kommission somit zu dem Schluss, dass es förmliche Hinweise auf staatliche Kontrollen in Bezug auf den SF und Cinda gibt.
- (347) Die Kommission holte ferner Informationen darüber ein, ob die chinesische Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten des SF und von Cinda ausgeübt hat. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass ihre Beteiligung im Kontext des folgenden Rechtsrahmens zu sehen ist:
- (348) Der 13. Fünfjahresplan für die Entwicklung des Außenhandels legt die allgemeinen Grundsätze der chinesischen Außenhandelspolitik fest, zu denen eine Öffnung mit größerem Umfang und auf höherer Ebene sowie die Kombination von internationaler Ausrichtung und Einführung zur Förderung des Handelswachstums gehören. Der Plan zielt ferner darauf ab, einen Übergang von Ausfuhren, die von Waren dominiert werden, zu den Ausfuhren von Waren, Dienstleistungen, Technologien und Kapital zu fördern. In diesem Zusammenhang ist eine der Hauptaufgaben, die in Kapitel III.3 des Plans dargelegt sind, die Verbesserung der transnationalen Einsatzfähigkeit von Außenhandelsunternehmen, wodurch leistungsstarke Unternehmen ermutigt werden, industrielle Ketten zu erweitern, transnationale Fusionen und Übernahmen durchzuführen und Qualitätsmarken, Kerntechnologien und Vertriebskanäle zu erschließen. Der Plan sieht ferner vor, dass transnationale Unternehmen mit guter Kreditwürdigkeit systematisch unterstützt werden, sodass eine Gruppe von Großunternehmen mit grenzübergreifender Geschäftsfähigkeit entsteht, die über ein weltweites Vertriebsmarktnetz verfügt.
- (349) Die Richtlinien des Staatsrates zur Förderung der internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Produktionskapazitäten und des Anlagenbaus enthalten weitere Einzelheiten darüber, wie die Strategie der internationalen Ausrichtung in der Praxis umgesetzt werden soll. Ziel ist der Aufstieg vom Export von Waren zum Export der Industrie und die „aktive Entwicklung und Erschließung von Märkten in Industrienationen“. Das Endziel ist die Gründung einer Reihe von führenden Unternehmen mit internationaler Wettbewerbsfähigkeit und Marktentwicklungskapazität.
- (350) Die Artikel 30 bis 36 dieser Richtlinien enthalten alle politischen Fördermöglichkeiten, die Unternehmen, die „ins Ausland gehen“, erhalten können, wie z. B. fiskalische und steuerliche Fördermaßnahmen, Darlehen zu Vorzugsbedingungen, finanzielle Unterstützung durch Konsortialkredite, Exportkredite und Projektfinanzierungen, Kapitalanlagen und Exportkreditversicherungen.
- (351) In Artikel 35 wird der Seidenstraßenfonds ausdrücklich als Instrument zur Finanzierung staatlich geförderter Projekte genannt, das zur „Erhöhung der Kapitalbeteiligungsquellen“ eingesetzt wird. „Wir werden die Funktion des Seidenstraßenfonds voll ausschöpfen. Wir werden internationale Produktionskapazitäten und Kooperationsprojekte im Anlagenbau durch Eigenkapitalinvestitionen und Fremdfinanzierung aktiv unterstützen.“
- (352) Darüber hinaus erklärt der Seidenstraßenfonds selbst auf seiner Website, dass sein Ziel darin besteht, chinesischen Unternehmen bei der Verbesserung ihrer Exportleistung zu helfen, indem er ihnen durch die Einrichtung von Auslandsaktivitäten und den Erwerb ausländischer Spitzentechnologien einen besseren Zugang zu den Überseemärkten ermöglicht.

- (353) Vor diesem Hintergrund stellt die Kommission fest, dass die chinesische Regierung einen normativen Rahmen geschaffen hat, den die von der chinesischen Regierung ernannten und der chinesischen Regierung gegenüber rechenschaftspflichtigen Personen mit Leitungs- und Aufsichtsfunktionen einzuhalten hatten. Demzufolge stützte sich die chinesische Regierung auf den normativen Rahmen, um in bedeutendem Maße Kontrolle über das Verhalten des SF und von Cinda auszuüben.
- (354) Die Kommission prüfte auch das konkrete Verhalten des SF und von Cinda und stellte fest, dass beide Unternehmen im Zusammenhang mit dem Erwerb der Beteiligung an der Pirelli-Gruppe als Finanzinvestoren tätig waren und keine tatsächliche operative Kontrolle über ihre Investitionen ausüben. Darüber hinaus bieten beide einen Vorzug, der unter normalen Marktbedingungen nicht erlangt werden könnte:
- (355) Cinda hat für ihre Beteiligung einen ungewöhnlich hohen Betrag gezahlt. Cinda zahlte für diese Beteiligung 266 Mio. EUR, obwohl die zugrunde liegende Beteiligung am Eigenkapital nur 38 Mio. EUR und das Nettovermögen der Gesellschaft 73 Mio. EUR betragen.
- (356) Nach eigenen Angaben des SF lautet sein Ziel, Projekte ohne ausreichendes Eigenkapital finanziell zu unterstützen, indem er die Gesamtverschuldungsquote senkt und die Finanzierbarkeit der Projekte verbessert. Gleichzeitig fördert der Fonds Konsortialkredite (wie den in Erwägungsgrund 336 genannten Vorzugskredit), die eine weitere Finanzierungsunterstützung für die Projekte darstellen. Der Pirelli-Deal wird vom SF selbst immer wieder auf seiner Website als Beispiel für diese Arbeitsweise erwähnt.
- (357) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass der oben erläuterte Rechtsrahmen mit Blick auf die Reifenbranche vom SF und von Cinda in Ausübung staatlicher Aufgaben angewendet wird und dass diese somit als öffentliche Körperschaften im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung sowie nach der einschlägigen Rechtsprechung der WTO handeln.
- (358) Die Kommission stellte ferner fest, dass, selbst wenn der SF und Cinda nicht als öffentliche Körperschaften anzusehen gewesen wären, aus den bereits in den vorgenannten Erwägungsgründen 342 bis 356 genannten Gründen davon ausgegangen worden wäre, dass sie im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iv der Grundverordnung von der chinesischen Regierung damit betraut und dazu angewiesen wurden, Aufgaben wahrzunehmen, die normalerweise der Regierung obliegen. Somit würde ihr Verhalten in jedem Fall der chinesischen Regierung zugerechnet werden.
- (359) Nach der Unterrichtung durch das Informationspapier wandten CNRC und Pirelli ein, dass der SF und Cinda keine öffentlichen Körperschaften seien, da der SF keine Hilfsorganisation sei und sowohl der SF als auch Cinda wie jeder private Investor marktgerechte Renditen anstrebten. Nach Ansicht der CNRC bestätigte die Tatsache, dass mit der SF-Investition die Pirelli-Anteile zu Marktpreisen erworben wurden, dass die Investitionsentscheidungen von SF unabhängig getroffen werden und marktwirtschaftlichen Grundsätzen gehorchen.
- (360) Die Kommission erinnerte daran, dass die Analyse öffentlicher Körperschaften der Beantwortung der Frage dient, ob eine Einrichtung mit staatlicher Autorität ausgestattet ist. Der Staat ist nicht nur Eigentümer des SF (wie in den Erwägungsgründen 343 bis 346 dargelegt), die Regierung übt auch in bedeutender Weise Kontrolle darüber aus. Ob die individuellen Entscheidungen des SF aus wirtschaftlicher Sicht solide sind, ist nicht entscheidend. Der entscheidende Punkt ist vielmehr, dass die Entscheidungen des SF nicht unabhängig vom Einfluss der Regierung getroffen werden. Wie in den Erwägungsgründen 348 bis 353 dargelegt, besteht ein strenger normativer Rahmen, in dem der SF bei der Verfolgung der Ziele der „One Belt, One Road“-Initiative (nunmehr als „Belt and Road Initiative“ bekannt; im Folgenden „BR-Initiative“) als Instrument der Regierung handelt. Die Durchführung erfolgt durch SF-Manager, die von der chinesischen Regierung ernannt wurden und überwacht werden, die dadurch in bedeutender Weise Kontrolle über den SF ausüben. Daher bestätigte die Kommission ihre Einschätzung, dass der SF eine öffentliche Körperschaft ist oder zumindest von der Regierung mit der Ausübung von Funktionen betraut oder dazu angewiesen ist, die normalerweise der Regierung obliegen, etwa der Verfolgung von Gemeinwohlzielen.

d) **Vorteil**

- (361) CNRC und Pirelli nahmen auch zum Informationspapier Stellung und behaupteten, die Kommission habe nicht nachgewiesen, dass die Bedingungen der SF-Investition sich nicht mit üblicher Investitionspraxis deckten. Ein Vorteil sollte auf die Differenz zwischen den von einer Regierung angebotenen Konditionen und den Konditionen, die der Kreditnehmer auf dem Markt hätte erreichen können, beschränkt sein. In jedem Fall ergibt sich für CNRC oder Pirelli kein Vorteil, da die früheren Aktionäre von Pirelli die Mittel für den Erwerb ihrer Anteile erhalten hätten.
- (362) Die Kommission vertrat nicht die Ansicht, dass sich aus der Investition des SF kein Vorteil für CNRC ergebe und dass der Geschäftsvorgang den Konditionen entspreche, die auf dem Markt hätten erreicht werden können, und zwar aus folgenden Gründen:
- (363) Der SF hat die Pirelli-Aktien zwar zum Marktpreis erworben, doch ist der Vorteil, welcher durch das staatliche Eingreifen für CNRC entstand, separat vom Preis zu betrachten, zu dem die Kapitalanlage des SF getätigt wurde. Der Vorteil der staatlichen Intervention bestand nämlich darin, dass CNRC nicht über ausreichende eigene Mittel verfügte, um den Erwerb von Pirelli zu finanzieren. Die Transaktion wurde somit stark fremdfinanziert. Wenn der SF nicht mit einer Kapitalbeteiligung eingegriffen hätte, so hätte CNRC zusätzliche Mittel auf dem Kreditmarkt

beschaffen müssen. Das wäre jedoch aufgrund der bereits bestehenden starken Fremdfinanzierung schwierig gewesen. In diesem Zusammenhang legt eine der Bedingungen des Darlehens, der CNRC von der China Development Bank gewährt wurde, fest, dass CNRC den Erhalt zusätzlicher Mittel aus anderen Quellen nachweisen muss. Wie in Erwägungsgrund 356 erwähnt, wirbt der SF auf seiner Website damit, dass es sein vorrangiges Ziel ist, Projekte ohne ausreichendes Eigenkapital finanziell zu unterstützen, indem er die Gesamtverschuldungsquote senkt und die Finanzierbarkeit der Projekte verbessert. Gleichzeitig ermöglicht der Fonds Konsortialkredite, mit denen Projekte weiter finanziell unterstützt werden.

- (364) Selbst wenn CNRC die erforderlichen Mittel mithilfe eines zusätzlichen Darlehens hätte beschaffen können, hätte dies Kosten verursacht, da für das Unternehmen Darlehenszinsen und Tilgungszahlungen angefallen wären. Aufgrund des Eingreifens des SF sind CNRC daher keine weiteren Finanzierungskosten entstanden, und die Verschuldungsquote des Geschäftsvorgangs wurde verbessert, was wiederum die Kapitalbeschaffung bei den Banken erleichterte.
- (365) Darüber hinaus entsprach die Investition des SF genau dem Betrag, der von CNRC benötigt wurde, um eine absolute Mehrheitsbeteiligung an der Pirelli-Gruppe zu erwerben (65 % gegenüber 48,75 % ohne den SF). Diese Mehrheitsbeteiligung wurde erworben, ohne die Kontrolle an einen Minderheitsaktionär abzugeben.
- (366) Schließlich ist die Sperrfrist für den Ausstieg des SF viel länger als für private Wagniskapitalinvestoren üblich, die ihre Renditen so schnell wie möglich maximieren wollen.
- (367) Nach der endgültigen Unterrichtung widersprach der CNRC diesen Argumenten. Die Kommission habe diesbezüglich eine fehlerhafte kontrafaktische Analyse durchgeführt, indem sie untersuchte, inwiefern die Kapitalbeteiligung des SF mit der üblichen Investitionspraxis privater Investoren bei Fremdkapitalbeteiligungen übereingestimmt habe. Ferner verwies CNRC auf die zahlreichen Schritte der SF-Investition und behauptete, sie stimme als Leveraged Buyout vollständig mit der üblichen Investitionspraxis überein. Insbesondere sei die Mindestsperrfrist für das Ausscheiden des SF nicht ungewöhnlich lang gewesen. Sie sei vorzeitig beendet worden und habe der für andere Minderheitsgesellschafter entsprochen. Schließlich sind allgemeine politische Erklärungen nach Ansicht von CNRC unzureichend für den Nachweis der aus Finanzbeiträgen erwachsenen Vorteile.
- (368) Die Kommission wies dieses Vorbringen zurück. Für CNRC ergaben sich als Begünstigte der SF-Investition vielfältige Vorteile. Marktwirtschaftlich handelnde Kapitalgeber, die eine derartige vom SF betriebene Kapitalbeteiligung erwägen, hätten die mit der Transaktion verbundenen Risiken bewerten müssen. Sein Wirtschaftspartner, CNRC, verfügte zum damaligen Zeitpunkt nicht über ausreichende Mittel, um Mehrheitseigner von Pirelli zu werden, und war auf einen Finanzinvestor an seiner Seite angewiesen. Wie in Erwägungsgrund 363 dargelegt, wurden CNRC nur dank einer verbesserten Gesamtschuldenquote zusätzliche Darlehen von anderen Banken gewährt. Indem der SF CNRC die Möglichkeit bot, nicht nur Mehrheitsaktionär von Pirelli zu werden, sondern auch zusätzliche Darlehen gewährleistete, bildete die SF-Investition einen wesentlichen Bestandteil einer Aktion der chinesischen Regierung, Pirelli dem Portfolio von CNRC hinzuzufügen. Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber hätte diese Position genutzt und Mittel unter völlig anderen Bedingungen bereitgestellt.
- (369) Erstens wies die Kommission auf die ungewöhnliche Vereinbarung des SF hin, seine Stimmrechte im Board CNRC zu überlassen. Es ist höchst fragwürdig, ob ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber damit einverstanden gewesen wäre, CNRC zu „befähigen“, Mehrheitseigner mit vollständiger operativer Kontrolle zu werden, und auf seine Stimmrechte zu verzichten, um ein „machtloser“ Minderheitsgesellschafter zu werden.
- (370) Zweitens unterstreicht die relativ lange Sperrfrist für den SF, dass die SF-Investition politisch motiviert war. Ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber hätte auf eine wesentlich kürzere Frist bestanden, um seine Rendite zu maximieren, wobei die Tatsache, dass andere Minderheitsgesellschafter dieselben Bedingungen akzeptierten, irrelevant ist, da einer von ihnen kein Finanzinvestor ist und es sich bei dem anderen um einen langfristig ausgerichteten Investmentfonds handelt. Ereignisse, die nach der Investition eingetreten sind, insbesondere die vorzeitige Beendigung der Sperrfrist aufgrund der vorzeitigen Neunotierung von Pirelli, deuten in dieselbe Richtung: Sie zeigen, dass die vereinbarte Sperrfrist nicht den marktüblichen Bedingungen für einen Finanzinvestor mit einem derart hohen Fremdfinanzierungsanteil an CNRC entspricht, wie oben erläutert.
- (371) Drittens sind die Vorkaufsrechte von CNRC für die übrigen Anteile nach Ablauf der Sperrfrist, um vollständige Kontrolle über das Unternehmen zu erhalten, nicht marktorientiert. Ein profitorientierter, marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber hätte die Flexibilität zum Erreichen höherer Preise für die Anteile erhalten, wenn mehrere Bieter darum konkurrieren, und hätte einem solchen Vorkaufsrecht nicht zugestimmt. Dies bestätigt, dass die SF-Investition politisch motiviert war und CNRC als staatseigenes Unternehmen beim Abschluss seines Erwerbs von Pirelli zu günstigen Bedingungen unterstützen sollte.
- (372) Aus diesen Gründen blieb die Kommission bei ihrer Auffassung, dass die SF-Investition CNRC einen Vorteil verschaffte.

- (373) In Bezug auf Cinda war der Kontext für die Bestimmung des Vorteils ein anderer, da die Mittel tatsächlich an CNRC gezahlt wurden und die Kommission zu dem Schluss kam, dass die Kapitalbeteiligung, wie in Erwägungsgrund 355 erwähnt, nicht auf einem marktkonformen Preis beruhte. In der Antwort auf das Informationspapier übermittelten CNRC und Pirelli einen Bericht zur Bewertung der Vermögenswerte, um nachzuweisen, dass die Investition zu marktkonformen Preisen erfolgte. Nach Überprüfung stellte die Kommission fest, dass die im Bewertungsbericht angegebenen Zahlen nicht den Zahlen entsprachen, die der Kommission zur Verfügung standen. Tatsächlich betraf der Bewertungsbericht nicht die Investition von Cinda, sondern war im Zusammenhang mit einer anderen Eigenkapitaltransaktion innerhalb der CNRC-Gruppe erstellt worden. An dieser Transaktion war auch Pirelli Industrial Srl. beteiligt, sie betraf jedoch einen anderen Käufer und einen anderen Zeitraum, der ein Jahr vor der Kapitalbeteiligung von Cinda lag. Die Kommission stellte fest, dass Pirelli Industrial Srl. im Jahr 2016 einer umfassenden Umstrukturierung unterzogen wurde. Somit war die finanzielle Situation Ende 2016, wie im Prüfungsbericht für das Jahr 2016 dargelegt, nicht mehr mit der Situation vergleichbar, die in dem von CNRC übermittelten Bericht zur Bewertung der Vermögenswerte dargestellt wurde. Da keine überprüfbaren Informationen über die richtigen juristischen Personen und den richtigen Zeitraum vorlagen, hielt die Kommission an ihrer Auffassung in Bezug auf die Investition von Cinda fest.
- (374) Nach der endgültigen Unterrichtung widersprachen der CNRC und Pirelli auch dieser Analyse. Ihrer Auffassung nach gab es keinen Vorteil für CNRC, da die Investition von Cinda der üblichen Investitionspraxis entsprach. Sie verwiesen insbesondere auf den Bewertungsbericht eines unabhängigen Gutachters, der im vorhergehenden Erwägungsgrund analysiert wurde. Sie anerkannten zwar, dass der Bericht im Rahmen eines anderen Beteiligungsgeschäfts erstellt wurde, brachten jedoch vor, dass dies nicht ausreiche, um auszuschließen, dass er als Referenz für das Nachvollziehen anderer Geschäfte (wie der Erwerb durch Cinda) herangezogen werde.
- (375) Die Kommission wies dieses Vorbringen aus denselben Gründen wie in Erwägungsgrund 373 dargelegt und von Pirelli anerkannt zurück: Der Bericht zur Bewertung der Vermögenswerte bezieht sich auf eine andere Kapitalbeteiligung in einem anderen Zeitraum — ein Jahr vor der Kapitalbeteiligung von Cinda. In diesem Zeitraum wurde bei Pirelli eine umfangreiche Umstrukturierung durchgeführt, die sich zweifelsohne auf seine Finanzlage ausgewirkt hat. Außerdem hat Cinda, wie vom CNRC bestätigt, 38 % der Anteile an Pirelli Industrial Srl. erworben, die nun unter dem Namen Prometon Tyre Group S.r.l. (im Folgenden „PTG“) geführt wird. Da dieses Unternehmen damals über ein Kapital von 100 Mio. EUR verfügte, lag der Nennwert der Anteile bei 38 Mio. EUR. Cinda hat für ihre Beteiligung 266 Mio. EUR gezahlt. Angesichts der Tatsache, dass der Nettowert der Vermögenswerte des Unternehmens weniger als der Hälfte dieses Betrags entsprach und dass es kaum Gewinne erzielte, rechtfertigt weder eine Bewertung aufgrund der Vermögenswerte noch aufgrund der Einnahmen diesen hohen Betrag der Kapitalbeteiligung. Da die Prüfung bezüglich des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers negativ ausfiel, blieb die Kommission bei ihrer Auffassung, dass die Cinda-Investition CNRC einen weiteren Vorteil verschaffte.

e) *Besonderheiten*

- (376) Die Kommission stellte ferner fest, dass die im Rahmen dieser Maßnahme gewährten Subventionen nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung spezifisch sind. Insbesondere werden die chemische Industrie und der SF in den Rechtsvorschriften der chinesischen Regierung ausdrücklich erwähnt. Allein die Tatsache, dass die Rechtsvorschriften für viele verschiedene Branchen gelten und dass der SF oder Cinda in andere Branchen hätten investieren können, entkräftet diese Feststellungen nicht. Nach der endgültigen Unterrichtung stellte CNRC diese Feststellung infrage. Die Finanzierung im Rahmen der BR-Initiative sei nicht ausdrücklich auf bestimmte Unternehmen oder Wirtschaftszweige begrenzt. Er betonte insbesondere, dass die Liste der vorrangigen Bereiche in den Richtlinien nicht erschöpfend sei.
- (377) Die Kommission wies auf einige Merkmale der chinesischen Vorzugsfinanzierung hin. Statt klar umrissene Finanzierungsprogramme mit strengen Auswahlkriterien zu betreiben, werden auf höchster politischer Ebene eine Reihe geförderter Wirtschaftszweige aufgeführt. Finanzakteure wie die Geschäftsbanken, der SF oder Cinda entsprechen in ihrer Geschäftspraxis dieser Richtungssetzung. Vor diesem Hintergrund ficht die Kommission regelmäßig Subventionen für solche geförderte Wirtschaftszweige als spezifisch an, da sie im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 der Grundverordnung⁽⁶⁴⁾ als für „bestimmte Unternehmen“ angesehen werden können. Im vorliegenden Fall bestritt der CNRC nicht, dass die chemische Industrie Teil eines solchen geförderten Wirtschaftszweigs ist. Die Tatsache, dass die Liste auf andere Wirtschaftszweige ausgedehnt werden könnte, ändert nichts an dieser Schlussfolgerung.
- (378) Wie überdies in den Erwägungsgründen 348 und 349 ausgeführt wird, sind die Rechtsvorschriften konkret auf ausführende Unternehmen ausgerichtet und betreffen den „Erhalt des Zugangs zu internationalen Märkten“. Aufgrund ihrer Abhängigkeit von der Ausfuhrleistung (Näheres dazu siehe Abschnitt f)) gilt die Maßnahme daher auch als spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung.

⁽⁶⁴⁾ Siehe Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17), Rn. 149-151.

f) Abhängigkeit von der Ausführleistung

- (379) Die Kommission überprüfte auch, ob die Maßnahmen tatsächlich von der Ausführleistung abhängig sind, da sie bestimmten Unternehmen eigens für die „Verlagerung“ von Standorten außerhalb Chinas gewährt wurden. Im Allgemeinen fällt die Unterstützung unter die „One Belt, One Road“-Initiative, die Teil des Fünfjahresplans des MOFCOM für die Entwicklung des Außenhandels ist.
- (380) In den Richtlinien des Staatsrates zur Förderung der internationalen Zusammenarbeit im Bereich der Produktionskapazitäten und des Anlagenbaus werden insbesondere die Branchen genannt, die im Rahmen dieser Strategie zu berücksichtigen sind, wobei die chemische Industrie ein Schwerpunktbereich ist. Der Anteilserwerb von ChemChina an der Pirelli-Gruppe wird sogar im 13. Fünfjahresplan der Petrochemie als bedeutende Leistung ausdrücklich erwähnt.
- (381) Die Maßnahme richtet sich gezielt an Unternehmen, die Auslandsinvestitionen tätigen. Wie in Erwägungsgrund 349 erörtert, ist der Aufstieg vom Export von Produkten zum Export der Industrie das Ziel sowie die „aktive Entwicklung und Erschließung von Märkten in Industrienationen“. Daher können chinesische Unternehmen, die nur auf dem Inlandsmarkt tätig sind, keine derartige finanzielle Unterstützung erhalten. Die Ausrichtung dieser Maßnahme auf Ausfuhrkontingente zeigt sich auch daran, dass die Bereiche, die für Auslandsinvestitionen vorrangig zu wählen sind, diejenigen mit internationaler Marktnachfrage und mit „erheblichen Vorteilen im internationalen Wettbewerb“ sind, d. h. solche, die die chinesische Exportleistung fördern können. In Kapitel III.3 des 13. Fünfjahresplans für die Entwicklung des Außenhandels ist ferner festgelegt, dass die Förderung auf Außenhandelsunternehmen abgestimmt ist.
- (382) Insbesondere in Bezug auf den Anteilserwerb an der Pirelli-Gruppe hat der SF auf seiner Website Folgendes erklärt: *„Der Fonds unterstützte ChemChina beim Anteilserwerb an Pirelli, was ChemChina geholfen hat, ...effektiv Zugang zu internationalen Märkten zu erhalten“, und „Der Fonds unterstützte das Unternehmen ChemChina, um es an die Spitze der Fertigungsindustrie zu bringen und ihm so einen Wettbewerbsvorteil auf dem internationalen Markt zu verschaffen“.*
- (383) Durch den Erwerb einer 65 %igen Beteiligung an der Pirelli-Gruppe steigerte CNRC in der Praxis ihre Gesamtausfuhren in die EU im Untersuchungszeitraum um 29 %. CNRC stimmte auch zu, seine Ausfuhren in die EU durch die vollständige Integration des europäischen LKW-Reifengeschäfts von Pirelli in den chinesischen ausführenden Hersteller Aeolus Tyre Co. Ltd. weiter zu steigern. Das langfristige Ziel des geförderten Erwerbs war es somit, die von Aeolus hergestellten LKW-Reifen mit der vom Pirelli-Konzern erworbenen Technologie zu modernisieren, um in den Klassen nach oben zu steigen und mit dem Export von LKW-Reifen höherer Qualität zu beginnen, die auf dem EU-Markt wettbewerbsfähiger sind.
- (384) Nach dem Untersuchungszeitraum reduzierte CNRC seine finanzielle Beteiligung an der Pirelli-Gruppe auf 46 %. Die Pirelli Tyre Co. Ltd. stellte die Produktion der betroffenen Ware ein, um sich auf Motorrad- und Autoreifen zu konzentrieren und damit die Trennung der Aktivitäten der Pirelli-Gruppe von der betroffenen Ware abzuschließen. Diese Entwicklungen nach dem Untersuchungszeitraum beeinträchtigen jedoch nicht die Tatsache, dass CNRC vor und während des Untersuchungszeitraums anfechtbare Subventionen erhalten hatte. Tatsächlich wird durch diese Entwicklungen bestätigt, dass CNRC, wie von dem Unternehmen zugesagt, über verbundene Unternehmen seine Ausfuhren der betroffenen Ware in die EU steigerte. Daher ist die Kommission der Ansicht, dass die über den Pirelli-Konzern gesammelten Informationen repräsentativ sind, um den Subventionsbetrag zu berechnen, der für die betroffene Ware im Untersuchungszeitraum gewährt wurde.
- (385) In ihrer Antwort auf das Informationsdokument führten CNRC und Pirelli aus, dass die Subvention nicht von der Ausführleistung abhängt, und sie zitierten aus der Rechtsprechung des Berufungsgremiums im Fall Airbus, in der der Begriff „Abhängigkeit von der Ausführleistung“ eng ausgelegt worden sei.
- (386) Erstens wird der Begriff der faktischen, von der Ausführleistung abhängigen Subventionen in Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung dargelegt, der Artikel 3.1 Buchstabe a und Fußnote 4 des SCM-Übereinkommens widerspiegelt. Dies schließt auch die Situation ein, in der die Subvention „in Wirklichkeit an die erwartete Ausfuhr gebunden ist“. Tatsächlich wird die Abhängigkeit von der Ausführleistung unter Berücksichtigung sämtlicher Begleitumstände im Zusammenhang mit der Gewährung der Subvention, einschließlich ihrer Konzeption und praktischen Modalitäten, bewertet. Die Kommission stimmte mit den interessierten Parteien darin überein, dass der Begriff gemäß den Vorgaben des Berufungsgremiums ausgelegt werden sollte.
- (387) Im Bereich der zivilen Großraumflugzeuge stellte das Berufungsgremium Folgendes fest: *„Der Standard für eine faktische Exportabhängigkeit gemäß Artikel 3.1 Buchstabe a und Fußnote 4 des SCM-Übereinkommens wäre erfüllt, wenn die Subvention gewährt wird, um für den Empfänger einen Anreiz zu schaffen, auf eine Art und Weise Ausfuhren zu tätigen, die nicht nur die nicht durch Subventionen verzerrten Angebots- und Nachfragebedingungen auf den Inlands- und*

Ausfuhrmärkten widerspiegelt.“⁽⁶⁵⁾ Mit anderen Worten: „Ist die Gewährung der Subvention darauf ausgerichtet, eine Förderung der künftigen Ausfuhrleistung des Empfängers hervorzurufen?“⁽⁶⁶⁾ Das könnte die Situation umfassen, in der der Empfänger die Steigerung der Ausfuhrleistung (im Vergleich zur Inlandsleistung) verspricht.

- (388) Die Kommission wandte den Sachverhalt auf die Aktenlage in diesem Dossier an und kam zu dem Schluss, dass dieses Kriterium erfüllt war. Im Gegensatz zum Fall Airbus, bei dem die vier gewährenden Behörden ein sowohl auf dem Inlandsmarkt als auch auf ausländischen Märkten tätiges Unternehmen finanzierten und die Maßnahme nicht auf eine stärkere Exportorientierung von Airbus ausgerichtet war, liegt in diesem Fall eine Dreierkonstellation vor: Die chinesischen öffentlichen Körperschaften finanzierten CNRC, das hinsichtlich der Art, wie die Gelder auszugeben seien, keinen Spielraum hatte. Es erhielt die Mittel mit der eindeutigen rechtlichen Auflage, ein anderes Unternehmen, nämlich Pirelli, zu kaufen. Indem CNRC eine an eine derartige Vorgabe geknüpfte Finanzierung akzeptierte, machte das Unternehmen die Zusage, seine Ausfuhrleistung (im Vergleich zur Produktion für den Inlandsmarkt) und seine Verkäufe insbesondere in Europa zu steigern.
- (389) Erstens ist die Gewährung der Subvention an erwartete Ausfuhren gebunden, da die Maßnahme unter anderem in ihrer Gestaltung auf Außenhandelsunternehmen ausgerichtet ist. Die Unterstützung stand nur CNRC bei der verstärkten Ausrichtung seiner Tätigkeiten auf Ausfuhren (im Vergleich zu den Inlandsverkäufen) zur Verfügung, und stand anderen chinesischen Unternehmen nicht offen, die ausschließlich auf dem chinesischen Inlandsmarkt verkaufen. Dies wird auch durch folgende offizielle Regierungsdokumente gestützt:
- (390) Im 13. Fünfjahresplan der Petrochemie wird der Erwerb von Pirelli durch Chemchina als bedeutende Leistung des 12. Fünfjahresplans (Rubrik „Internationale Zusammenarbeit“) ausdrücklich erwähnt. Überdies heißt es in Kapitel 10 im Zusammenhang mit Projekten der internationalen Zusammenarbeit im Zuge der „One Belt, One Road“-Initiative, dass „die Ausweitung der Zusammenarbeit zum Aufbau internationaler Kapazitäten in der Reifenindustrie und anderen Wirtschaftszweigen mit hohem Exportanteil“ besondere Erwähnung finden sollte.
- (391) Der Erwerb von Pirelli wurde vom MOFCOM als ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung des Außenhandels im Jahr 2015 bezeichnet. Ganz allgemein besteht eines der Ziele des 13. Fünfjahresplans für die Entwicklung des Außenhandels (Kapitel III.3) in der Verbesserung der transnationalen Einsatzfähigkeit von Außenhandelsunternehmen, wodurch leistungsstarke Unternehmen ermutigt werden, industrielle Ketten zu erweitern, transnationale Fusionen und Übernahmen durchzuführen und Qualitätsmarken, Kerntechnologien und Vertriebskanäle zu erschließen. Der Plan sieht ferner vor, dass transnationale Unternehmen mit guter Kreditwürdigkeit systematisch unterstützt werden, sodass eine Gruppe von Großunternehmen mit grenzübergreifender Geschäftsfähigkeit entsteht, die über ein weltweites Vertriebsmarktnetz verfügt.
- (392) In den Richtlinien heißt es ausdrücklich: „Chinas industrieller Vorteil und Finanzierungsvorteil soll mit der Nachfrage im Ausland [...] kombiniert werden, um die internationale Zusammenarbeit bei der Produktionskapazität und bei der Herstellung von Ausrüstungen energisch zu fördern.“ Überdies heißt es dort, dass „Felder [...], die sich durch bemerkenswerte Vorteile im internationalen Wettbewerb und eine Nachfrage auf dem internationalen Markt auszeichnen, zu Prioritäten erhoben werden.“ Wie zudem in Erwägungsgrund 349 erörtert, ist die „aktive Entwicklung und Erschließung von Märkten in Industrienationen“ das Ziel der Richtlinien.
- (393) Der SF handelt nur mit Devisenfonds (d. h. USD und EUR). Im Gegensatz zu den Banken, die Ressourcen sowohl in RMB als auch in harter Währung bereitstellen, unterstützt der SF Projekte ausschließlich mit Devisen. Der Vorsitzende des SF äußerte sich wie folgt: „Der Seidenstraßenfonds ist ein ausländischer Investmentfonds, der hauptsächlich in Devisen investiert.“⁽⁶⁷⁾
- (394) Folglich hat ein Unternehmen, das nur auf dem chinesischen Markt verkauft und nicht ausführt oder nicht durch einen Geschäftsplan nachweisen kann, dass es seine Ausfuhren ausbauen möchte, keinen Anspruch auf Förderung durch den SF.
- (395) Zweitens analysierte die Kommission die konkreten Umstände, die zu dem Zeitpunkt bestanden, als die bewilligenden Behörden die Subventionen gewährten, um nachzuweisen, dass auch diese spezifische Unterstützung an die Verlagerung der voraussichtlichen Verkäufe der CNRC auf Ausfuhren (im Vergleich zu den Inlandsverkäufen) geknüpft war. Sie ermittelte eine Reihe von Anzeichen, die diese Schlussfolgerung bestätigen:
- (396) Bei allen fünf als die „Maßnahme“ bezeichneten Interventionen gab die gewährende Behörde jeweils an, dass die Mittel für den Erwerb der Pirelli-Gruppe bestimmt waren. Im Fall der Intervention von Cinda präzisierte die gewährende Behörde sogar die genaueren Bedingungen für die Gewährung der Mittel. Wie im Zusammenhang mit der Intervention von Cinda erwähnt, ist in der Vereinbarung der Quoteninhaber verzeichnet, dass Cinda anerkennt, dass seine Kapitalbeteiligung an Pirelli Industrial einen Plan zur Übertragung seiner gesamten Anteile an den chinesischen ausführenden Hersteller Aeolus innerhalb einer bestimmten Frist voraussetzt.

⁽⁶⁵⁾ WT/DS316/AB/R EG und bestimmte Mitgliedstaaten — Große Zivilflugzeuge, 18. Mai 2011, Rn. 1102.

⁽⁶⁶⁾ WT/DS316/AB/R EG und bestimmte Mitgliedstaaten — Große Zivilflugzeuge, 18. Mai 2011, Rn. 1067.

⁽⁶⁷⁾ „The Silk Road Fund begins operations: an interview with Zhou Xiaochuan“, 16 February 2015, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb>, Zugriff am 11. September 2018.

- (397) Der SF kannte als Koinvestor die Marktposition der CNRC genau und sah die Vorteile für die Ausführleistung voraus, die sich aus dem Geschäft ergeben würden. Der Vorsitzende des Seidenstraßenfonds erkannte dies wie folgt an: Der Fonds unterstützte Chemchina beim Erwerb von Pirelli, was Chemchina nicht nur dabei geholfen hat, erfolgreich fortgeschrittene Technologien und Managementkenntnisse aus Übersee für die Hochleistungsfertigung einzuführen, sondern auch dabei, tatsächlichen Zugang zu internationalen Märkten zu erhalten. ⁽⁶⁸⁾
- (398) Für CNRC standen die wesentlichen Vorteile des Erwerbs von Pirelli jedoch nicht im Zusammenhang mit dem Inlandsmarkt. Zum Zeitpunkt des Erwerbs war CNRC bereits ein wichtiger Akteur auf dem chinesischen Inlandsmarkt für Lkw-Reifen, während Pirelli auf dem gleichen Markt nur über einen sehr kleinen Marktanteil verfügte (weniger als 1 %). Darüber hinaus ist die Pirelli-Gruppe ein Global Player, für den der chinesische Markt weniger als 10 % des Gesamtumsatzes mit allen Produkten ausmachte. Außerdem entfielen bereits etwa 60 % des Gesamtumsatzes auf Ausfuhrverkäufe, sowohl bei CNRC als auch bei Pirelli Tire Co. Ltd.
- (399) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass der chinesische Inlandsmarkt unter anderem im Umsetzungsplan für die Transformation und Modernisierung der Reifenindustrie der Provinz Shandong, der durch die Antworten der mitarbeitenden ausführenden Hersteller auf den Stichprobenfragebogen bestätigt wird, von Verkäufen in der Kategorie Klasse 3 beherrscht wird, während Reifen der Klasse 1 auf den Märkten der EU und der USA viel stärker vertreten sind. Indem CNRC seinem Produktportfolio mit Pirelli einen Akteur mit einer weltweit anerkannten Marke der Klasse 1 hinzufügte, konnte das Unternehmen somit keinen unmittelbaren zusätzlichen Wert auf dem Inlandsmarkt schaffen, jedoch seine Wettbewerbsfähigkeit auf dem Ausfuhrmarkt erheblich steigern, da es nun, zusätzlich zu seinem üblichen Produktangebot der Klasse 3, die gesamte Produktpalette ausführen konnte.
- (400) Darüber hinaus ist der chinesische Markt bereits durch eine bestimmte Überkapazität gekennzeichnet, und CNRC selbst verfügte über erhebliche freie Kapazitäten. Laut dem Marktanalysebericht, der vor der Investition im Auftrag von CNRC durchgeführt wurde und als Grundlage für die Investitionsentscheidung diente ⁽⁶⁹⁾, suchte die Marke CNRC nach „Möglichkeiten, sich aus dem derzeitigen Wettbewerb in einem heiß umkämpften Markt zu befreien und setzte seine Auslandsexpansion fort, um seine Stärke voll auszuspielen zu können“. Im Bericht wird darüber hinaus dargelegt, dass die wesentlichen Vorteile für CNRC darin bestünden, sein internationales Geschäft durch den wirksamen Einsatz des weltweiten Vertriebsnetzes von Pirelli zu fördern. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass CNRC vor dem Erwerb über keine eigenen direkten Vertriebskanäle in der EU verfügte, sondern der Verkauf über unabhängige Händler lief.
- (401) Dies zeigt sich auch in einem Interview mit dem globalen Betriebsleiter von Pirelli ⁽⁷⁰⁾, der nach dem Erwerb erklärte, dass die neue Gruppe aufgrund des Erwerbs nun mit Reifen in verschiedenen Preissegmenten in den australischen Markt eindringen könne und dass das Unternehmen beabsichtige, seine Ausfuhren zu steigern und somit durch den Verkauf von Reifen aus dem gesamten Reifenmarktsortiment seinen Marktanteil in Australien von 1 % auf 10 % zu erhöhen.
- (402) Aus dem der Investition vorausgehenden Bericht geht auch hervor, dass CNRC die FuE-Ressourcen von Pirelli nutzen könne, um seine eigenen Produktlinien zu verbessern und der internationalen Marktnachfrage besser entsprechen zu können. Nach dem Erwerb wurde einem der chinesischen ausführenden Hersteller innerhalb der Gruppe tatsächlich die Lizenz erteilt, das Know-how von Pirelli für seinen Herstellungsprozess zu nutzen.
- (403) Angesichts der genannten Nachweise für das zum Zeitpunkt der Gewährung des Zuschusses bekannte Profil von Pirelli und für die erheblichen Vorteile, die dieser Erwerb für die Ausführleistung von CNCR bringen würde, kam die Kommission zu dem Schluss, dass die gewährende Behörde vorausblickte und von CNRC im Gegenzug für den Erhalt der Subvention die Zusicherung erhielt, dass die Ausfuhrverkäufe der CNRC (im Vergleich zu den Inlandsverkäufen) steigen würden. Somit existiert ein Konditionalitäts- oder Abhängigkeitsverhältnis zwischen der Subvention und den voraussichtlichen Ausfuhren der CNCR.
- (404) Schließlich untersuchte die Kommission die tatsächlichen Auswirkungen des Erwerbs von Pirelli auf das Absatzgefüge der CNCR. Wie in Erwägungsgrund 345 erwähnt, stimmte die CNRC zu, das europäische LKW-Reifengeschäft von Pirelli vollständig in seinen verbundenen ausführenden Hersteller Aeolus Tyre Co. Ltd. zu integrieren, um mit der Ausfuhr von LKW-Reifen von höherer Qualität zu beginnen, die auf dem EU-Markt wettbewerbsfähiger sind. Diesbezüglich verglich die Kommission das Absatzgefüge der CNRC-Gruppe vor und nach dem Erwerb: es kam nicht nur zu einer Zunahme der Gesamtverkäufe aufgrund der Hinzufügung von Pirelli, die Kommission stellte zudem fest, dass die Ausfuhrverkäufe dank des Erwerbs stärker zunahmen als die Inlandsverkäufe, d. h. die Verkäufe der CNRC verlagerten sich auf Ausfuhren (im Vergleich zu den Inlandsverkäufen). Genauer gesagt waren im Untersuchungszeitraum die Ausfuhrverkäufe von Lkw-Reifen nach Europa um 55 %, auf andere Märkte um 5 % und insgesamt um 14 % gestiegen. Zudem nutzte die Gruppe nunmehr ein Direktverkaufssystem auf allen wichtigen EU-Märkten, wohingegen sie vorher nur indirekt über

⁽⁶⁸⁾ The Belt and Road Initiative: launching a new paradigm for international investment and financing cooperation“, Interview mit Jin Qi, Vorsitzender des Seidenstraßenfonds, 26. Juni 2017, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23809/23812/35485/index.html>, Zugriff am 11. September 2018.

⁽⁶⁹⁾ Bereitgestellt von CNRC als Beweisstück 5 zur Stellungnahme nach der Unterrichtung durch das Informationspapier.

⁽⁷⁰⁾ <https://premium.goauto.com.au/pirellis-new-push-into-truck-tyres/>, 14. April 2016, Zugriff am 11. September 2018.

unabhängige Händler verkaufen konnte. Schließlich wurde die Warenpalette der auf dem EU-Markt verkauften Reifen von Klasse-3-Reifen auf sowohl Klasse-1- als auch Klasse-3-Reifen erweitert. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die CNRC die Voraussetzungen für die Gewährung der Subvention erfüllte, d. h. das Versprechen der CNRC, ihre Verkäufe zugunsten von Ausfuhren (im Vergleich zu Inlandsverkäufen) zu steigern.

- (405) Folglich diene die Gewährung der Subvention für den Erwerb von Pirelli an die CNRC der Förderung versprochener künftiger Ausfuhrleistungen (im Vergleich zum Inland) durch den Empfänger, die CNRC. Diese übermäßigen Erstattungen sind ebenfalls spezifisch, da sie im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung von der Ausfuhrleistung abhängig sind.
- (406) Nach der endgültigen Unterrichtung widersprachen CNRC, Pirelli und die chinesische Regierung dem Argument, dass die Maßnahme von der Ausfuhrleistung abhängige. Sie behaupteten, dass die gewährende Behörde die Gewährung der Subvention nicht an eine verbesserte Exportleistung der CNRC geknüpft habe. CNRC brachte vor, dass die Richtlinien chinesische Unternehmen, die nur auf dem Inlandsmarkt tätig sind, nicht vom Zugang zu verstärkter Investitionszusammenarbeit im Rahmen der BR-Initiative ausschließe. Außerdem sei sie nicht von der Ausfuhr, sondern von der Wertschöpfung abhängig, die sich aus der Auslandsinvestition ergebe. Schließlich könne sich die Kommission nicht allein auf die tatsächlichen Auswirkungen der angeblichen Subvention stützen, sondern müsse eine angemessene Ex-ante-Analyse durchführen. Die chinesische Regierung behauptete außerdem, dass ein Zusammenhang von Ursache und Wirkung nicht ausreiche, um die Abhängigkeit von Ausfuhren zu bestätigen. Sie fügte hinzu, dass staatliche Maßnahmen oder Subventionen, die der Unterstützung von Investmentgeschäften im Ausland, unter anderem den Erwerb von Geschäftsanteilen in Drittlandsunternehmen, dienen, nicht in Anhang I des WTO-Subventionsübereinkommens aufgeführt seien und daher nicht als Ausfuhrsubventionen eingestuft werden dürften.
- (407) Die Kommission stellte fest, dass Anhang I des Subventionsübereinkommens eine „Beispielliste“ mit Maßnahmen enthält, die als Ausfuhrsubventionen gelten können. Diese Liste enthält Beispiele und ist nicht erschöpfend. Außerdem bezieht sich Artikel 3.1(a) des Subventionsübereinkommens auf Ausfuhrsubventionen „einschließlich der in Anhang I als Beispiel genannten Subventionen“. Daraus folgt, dass nicht aufgeführte Maßnahmen als von der Ausfuhr abhängig gelten können, wenn sie den in dieser Bestimmung festgelegten Bedingungen entsprechen. Im Einklang mit den Vorgaben des Berufungsgremiums im Fall Airbus ⁽⁷¹⁾ untersuchte die Kommission, ob die gewährende Behörde die Subvention unter der Bedingung gewährte, dass der Begünstigte die Ausfuhren (im Vergleich zu den Inlandsverkäufen) steigert. Dabei berücksichtigte die Kommission Folgendes: i) die Gestaltung und Struktur der Maßnahme; ii) die in einer solchen Maßnahme festgelegten Funktionsmodalitäten; iii) die relevanten faktischen Umstände der Gewährung der Subvention, die den Kontext für das Verständnis der Gestaltung, Struktur und der Funktionsmodalitäten ermöglichen.
- (408) Bezüglich der Gestaltung und der Struktur der Maßnahme erinnerte die Kommission daran, dass Unternehmen, die nur im Inland tätig waren, keine Mittel aus diesem Programm erhalten konnten. Die Tatsache, dass die Richtlinien chinesische Unternehmen, die nur auf dem Inlandsmarkt tätig sind, formal nicht von einer Finanzierung aus dem SF ausschließen, kann nur im Rahmen einer De-jure-Untersuchung der Ausfuhrabhängigkeit relevant sein. Infrage steht jedoch die De-facto-Abhängigkeit. Seit seiner Gründung im Dezember 2014 unterstützt der Seidenstraßenfonds ausschließlich ausländische Projekte und ausführende Unternehmen. Sie erhalten Finanzspritzen in Abhängigkeit von der Verlagerung ihrer Ausfuhrleistung hin zu mehr Ausfuhrverkäufen (im Vergleich zu Inlandsverkäufen). Die Unternehmen, die die Finanzierung annehmen, werden daher darauf hingewiesen, dass die Unterstützung unter der Voraussetzung gewährt wird, dass sie voraussichtliche Verkäufe auf Ausfuhren verlagern.
- (409) Diese rechtliche Bindung ist ein wiederkehrender Bestandteil bei allen Projekten des Seidenstraßenfonds. Eine Überprüfung der jüngsten Operationen bestätigt, dass die Empfänger auf den Ausfuhrmärkten tätig waren und dass die aus dem Seidenstraßenfonds erhaltene finanzielle Unterstützung an die Bedingung einer Verbesserung ihrer Ausfuhrleistungen (im Vergleich zu den Inlandsverkäufen) geknüpft war. Beispielsweise ermöglichte es die Investition des SF in den Bau des weltgrößten Solarkraftwerks in Dubai dem chinesischen staatlichen Unternehmen Shanghai Electric Group, 2018 im Bereich Ingenieurwesen, Beschaffung und Bau einen Vertrag über 700 MW für den Bau des Kraftwerks und die Lieferung der Stromversorgungseinrichtung zu unterzeichnen. Der Pressemitteilung zur Unterzeichnung dieses Vertrags zufolge ist dieses Projekt ein Vorzeigeprojekt zur Unterstützung der drei wichtigsten chinesischen Lieferanten für Stromversorgungseinrichtungen, nämlich Shanghai Electric, Dongfang Electric and Harbin Electric, „ins Ausland zu gehen“ und den ausgefeilten und etablierten Strommarkt zu durchbrechen. ⁽⁷²⁾ Der Vorsitzende der Shanghai Electric Group erklärte außerdem, dass das Unternehmen dank dem Projekt in Dubai Shanghai Electric zu einer weltweit renommierten chinesischen Marke ausbauen wolle und dass das CSP-Projekt in Dubai zeige, welche enormen Fortschritte vor dem Gesamthintergrund der Belt&Road-Initiative Chinas bei der Geschäftstätigkeit der Gruppe und bei der Herstellung von Ausrüstung erzielt worden seien. ⁽⁷³⁾ Bei dem ersten Projekt, in das der SF 2015 investiert hatte — dem Wasserkraftprojekt Karot in Pakistan — waren die Gegebenheiten ähnlich, und der Bau und die

⁽⁷¹⁾ WT/DS316/AB/R EG und einige Mitgliedstaaten — Large Civil Aircraft, 18. Mai 2011, Rn. 1043 und 1046.

⁽⁷²⁾ <https://www.acwapower.com/en/newsroom/press-releases/latest-news/epc-contract-with-shanghai-electric-to-develop-700-mw-dewa-csp-project-signed-in-china/>

⁽⁷³⁾ „Shanghai Electric to construct solar facility in Dubai“, 14. April 2018, www.chinadaily.com.cn.

Lieferung der Ausrüstung für das Wasserkraftwerk wurden dem chinesischen staatlichen Unternehmen China Three Gorges Corporation (im Folgenden „CTG“) übertragen. Das Projekt wurde seitens des Unternehmens ebenfalls klar in Zusammenhang mit der Belt & Road-Initiative und der Ausführleistung gebracht. Die CTG sei entschlossen, im Rahmen der „One Belt, One Road“-Initiative ihr neues Energiegeschäft weltweit auszubauen, nachdem sie vier internationale Geschäftsfelder geschaffen habe, nämlich Investition, Bau, Betrieb und Beratung. ⁽⁷⁴⁾

- (410) Im vorliegenden Fall stellte die gewährende Behörde in der Bekanntmachung zur Gewährung, in der Darlehensvereinbarung sowie in der Investitionsvereinbarung zwischen dem SF und CNRC eindeutig klar, dass die Mittel unter der Voraussetzung des Erwerbs von Pirelli gewährt würden. Mit der Eingliederung der erstklassigen italienischen Marke Pirelli in das Profil von CNRC ermöglichte der SF dem industriellen Investor nicht nur die von CNRC nach der endgültigen Unterrichtung angesprochene Wertschöpfung. Die gewährende Behörde sorgte außerdem für verstärkte Ausführverkäufe von CNRC, insbesondere nach Europa. Somit wurde nicht nur der voraussichtliche Anstieg der Ausführverkäufe von CNRC insbesondere nach Europa berücksichtigt, sondern auch die Umstände des vorliegenden Falls, und die verfügbaren Belege zeigen, dass CNRC gegenüber der gewährenden Behörde zusagte, ihre Verkäufe zugunsten von Ausführverkäufen (im Vergleich zu Inlandsverkäufen) zu verlagern, als es die Subvention erhielt.
- (411) Hinsichtlich der in der Maßnahme festgelegten Funktionsmodalitäten stellte die Kommission fest, dass der SF ausschließlich im Bereich Devisenfonds (d. h. USD und EUR) tätig ist. Im Gegensatz zu den Banken, die Ressourcen sowohl in RMB als auch in harter Währung bereitstellen, unterstützt der SF Projekte ausschließlich mit Devisen. Der Vorsitzende des SF äußerte sich wie folgt: „Der Seidenstraßenfonds ist ein ausländischer Investmentfonds, der hauptsächlich in Devisen investiert“. ⁽⁷⁵⁾ Angesichts der in China geltenden Beschränkungen für die Verwendung von Devisenfonds war es somit bei Bereitstellung der Mittel klar, dass die gewährende Behörde die Nutzung der Mittel durch das Unternehmen darauf beschränkte, seine ausfuhrbezogenen Geschäfte zu entwickeln und auszubauen (d. h. im Gegensatz dazu, einfach inländische Unternehmen zu erwerben und/oder sich auf Inlandsverkäufe zu konzentrieren).
- (412) Dieser Umstand ist ebenfalls ein wiederkehrendes Element in anderen vom Seidenstraßenfonds finanzierten Projekten, bei denen Devisen in Ländern wie Dubai, Russland, Pakistan oder Deutschland investiert wurden.
- (413) Hinsichtlich der faktischen Umstände der Gewährung der Subvention prüfte die Kommission auch die Einzelheiten der Eingliederung von Pirelli in die Struktur von CNRC.
- (414) Wie in Erwägungsgrund 383 erwähnt diente die Intervention von Cinda einer Erleichterung der Umstrukturierung und der Eingliederung des LKW-Reifengeschäfts von Pirelli in den chinesischen ausführenden Hersteller Aeolus. Laut der Vereinbarung der Quoteninhaber zwischen Cinda und CNRC erfolgte die Kapitalbeteiligung von Cinda an Pirelli Industrial unter der Voraussetzung eines Plans zur Übertragung seiner gesamten Anteile innerhalb einer bestimmten Frist an Aeolus. Wird diese Bedingung nicht erfüllt, wird ein Versteigerungsverfahren eingeleitet, um die Cinda-Anteile zu verkaufen und somit die Mittelgewährung zu beenden. Nach der Rahmenvereinbarung zwischen CNRC und Aeolus dient diese Beteiligungsübertragung dem Aufbau eines großen internationalen Unternehmens, das sich auf das Industriereifengeschäft konzentriert, in China ansässig und eingetragen ist und einen weltweiten Fußabdruck hinterlässt. Dies wurde in dieser Weise auch von Aeolus an die Börse in Shanghai öffentlich gemeldet. Daraus folgt, dass die gewährende Behörde eine rechtliche Auflage hinsichtlich der Art und Weise der Umstrukturierung von CNRC machte, um es hin zu verstärkter Ausführleistung zu verlagern.
- (415) Die Kommission hatte jedoch nicht aus den tatsächlichen Auswirkungen der Subvention geschlossen, dass es zum Zeitpunkt ihrer Gewährung eine Ausführabhängigkeit gegeben habe, wie CNRC behauptet. Sie hatte vielmehr die Fakten rund um das Geschäft aus der Ex-ante-Perspektive analysiert. Bei Annahme der Subventionsmaßnahme ging der Begünstigte alle damit verbundenen rechtlichen Verpflichtungen ein. Im Bond-Prospekt für mittelfristige Mitteilungen, der kurz nach dem Erwerb herausgegeben wurde, formulierte Chemchina (die Muttergesellschaft von CNRC) sein Versprechen, die mit den Subventionen verbundenen Bedingungen zu erfüllen, wie folgt: „Seit seiner Gründung hat das Unternehmen die Strategie der internationalen Ausrichtung konsequent umgesetzt, die von der Zentralregierung vorangetrieben wurde, um die internationalen Ressourcen vollständig zu nutzen. In den letzten Jahren hat es mit dem Ziel, eine international wettbewerbsfähige Unternehmensgruppe aufzubauen, einige M&A-Projekte durchgeführt und eine international wettbewerbsfähige Unternehmensgruppe geschaffen.“ In diesem Zusammenhang wird Pirelli als einer seiner größten Erfolge genannt, wobei das weltweite Vermarktungsnetz und die Verkaufskanäle des Unternehmens hervorgehoben werden. Aufgrund dieser Zusage steigerte CNRC seine Ausführverkaufsquote in die EU gegenüber der Gesamtverkaufsquote von 9 % (im Jahr 2015) auf 12 % (im Untersuchungszeitraum), während die Inlandsverkäufe nur um 10 % zunahmen. Ohne die fragliche Unterstützung hätte CNRC in einem Umfeld des steigenden Inlandsverkaufs weiterhin als Marktführer Klasse-3-Reifen in China verkauft.

⁽⁷⁴⁾ <http://ctgsail.com/message-from-chairman>

⁽⁷⁵⁾ „The Silk Road Fund begins operations: an interview with Zhou Xiaochuan“, 16. Februar 2015, <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb>, Zugriff am 11. September 2018.

- (416) Daher blieb die Kommission bei ihrem Standpunkt, dass die Gestaltung und Struktur, die Funktionsmodalitäten und die tatsächlichen Umstände im Umfeld der Maßnahme ihre Feststellung untermauern, dass die Subvention (d. h. die fünf Interventionen von öffentlichen Einrichtungen für den Erwerb von Pirelli) de facto von der Ausführleistung des Empfängers abhängen.

g) Berechnung des Subventionsbetrags

- (417) Der Vorteil des von CDB, EXIM und CCB gewährten Vorzugskredits wurde nach der in Abschnitt 3.4.4 festgelegten Berechnungsmethode ermittelt. Er wurde jedoch nicht in die für die Vorzugskredite gemäß Abschnitt 3.4 berechneten Subventionsbeträge einbezogen, sondern zu dem im nachstehenden Erwägungsgrund 421 festgelegten Subventionsbetrag hinzugefügt.
- (418) Der Vorteil aus den Zuschüssen und den Beteiligungen wurde als der dem Untersuchungszeitraum zugeteilte Betrag berechnet, der auf einer Amortisierung der Investition über einen Zeitraum von sieben Jahren basiert, da dies die Laufzeit des von der CNRC zur Finanzierung der Investition aufgenommenen langfristigen Darlehens war und auch dem durchschnittlichen Anlagehorizont von sieben bis zehn Jahren entspricht, den der SF auf seiner Website vorstellt.
- (419) Nach der Unterrichtung durch das Dokument beanstandeten CNRC und Pirelli die von der Kommission berechnete Höhe des Vorteils und übermittelten weitere Dokumente, aus denen hervorging, dass die Höhe der Kapitalbeteiligung des SF von der Kommission falsch bewertet wurde. Auf der Grundlage der von CNRC übermittelten Informationen stimmte die Kommission zu, dass die tatsächliche Kapitalinvestition des SF niedriger war als ursprünglich angenommen. Die Berechnungen wurden entsprechend angepasst.
- (420) CNRC forderte die Kommission zudem auf, anstelle des Ausfuhrumsatzes den Konzernumsatz von CNRC als Nenner für die Berechnung des Vorteils zu verwenden. Da die Kommission jedoch an ihrer Auffassung zum von der Ausführleistung abhängigen Charakter der Subvention festhielt, wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (421) Der im Rahmen dieser Regelung im Untersuchungszeitraum festgesetzte Subventionsbetrag beläuft sich für die China National Tire-Gruppe auf 18,99 %.
- (422) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die chinesische Regierung vor, dass es keine Aufzeichnungen im Dossier zu dieser Sache gebe, die darauf hindeuteten, dass diese Regelungen einem anderen chinesischen Ausführer beim Erwerb ausländischer Reifenhersteller zugutegekommen seien. Daher sollte bei der Berechnung der Subventionsbeträge für andere, nicht in die Stichprobe einbezogene chinesische ausführende Hersteller der hinsichtlich dieser Regelungen und in Bezug auf diesen spezifischen Ausführer ermittelte Subventionsbetrag nicht auf andere, nicht in die Stichprobe einbezogene Hersteller übertragen werden. Die Kommission wies darauf hin, dass die Stichprobe für die Lage aller mitarbeitenden Unternehmen in China repräsentativ ist. Daher wird die Extrapolation der in der Stichprobe ermittelten Ergebnisse in diesem Fall als angemessen erachtet. Nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende Unternehmen können beschleunigte Überprüfungen nach Artikel 20 der Grundverordnung beantragen. Daher wies die Kommission dieses Vorbringen zurück.

3.8. Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Exportkreditversicherungen

- (423) Der Antragsteller warf Sinasure vor, den Herstellern der betroffenen Ware Exportkreditversicherungen zu Vorzugskonditionen anzubieten.

a) Rechtsgrundlage

- (424) Vom MOFCOM und von der Sinasure gemeinsam herausgegebene Bekanntmachung über die Umsetzung der Strategie zur Förderung des Handels durch Wissenschaft und Technologie mithilfe der Exportkreditversicherungen (Shang Ji Fa [2004] Nr. 368);
- (425) Bekanntmachung über die Herausgabe des „2006 Export Catalogue of High-Tech Products of China“ (Exportverzeichnis für High-Tech-Produkte aus China, 2006), Guo Ke Fa Ji Zi [2006] Nr. 16.

b) Untersuchungsergebnisse

- (426) Drei der vier in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen wiesen im Untersuchungszeitraum offene Exportversicherungsabkommen mit Sinasure auf.
- (427) Während des Kontrollbesuchs bei der chinesischen Regierung bestätigte Sinasure, dass sie sich vollständig im Staatsbesitz befände und dass sie rund 90 % des Inlandsmarktes für Exportversicherungen halte. Sinasure hat jedoch, wie in den vorstehenden Erwägungsgründen 142 bis 148 dargelegt, die angeforderten Begleitunterlagen zur Corporate Governance, wie beispielsweise den Geschäftsbericht oder die Satzung, nicht zur Verfügung gestellt.

- (428) Darüber hinaus hat Sinasure keine konkreteren Angaben über die Exportkreditversicherung für die Reifenindustrie, die Höhe ihrer Prämien oder detaillierte Zahlen über die Rentabilität ihres Exportkreditversicherungsgeschäfts gegeben. Daher musste die Kommission die gelieferten Informationen durch die verfügbaren Fakten ergänzen.
- (429) Gemäß der Antwort von Sinasure auf das Schreiben der Kommission handelt es sich bei Sinasure um eine staatseigene Versicherungsgesellschaft, die vom Staat gegründet und gefördert wird, um die Entwicklung und Zusammenarbeit der Außenwirtschaft und des Handels der VR China zu unterstützen. Das Unternehmen befindet sich zu 100 % im Besitz des Staates. Es verfügt über einen Vorstand und einen Aufsichtsrat. Die Regierung hat die Befugnis, die Führungskräfte des Unternehmens zu ernennen und zu entlassen. Ausgehend von der Antwort auf das Schreiben und den Informationen, die während des Kontrollbesuchs bereitgestellt wurden, kam die Kommission zu dem Schluss, dass es in Bezug auf Sinasure förmliche Anzeichen für eine staatliche Kontrolle gibt.
- (430) Die Kommission holte ferner Informationen darüber ein, ob die chinesische Regierung in bedeutender Weise Kontrolle über das Verhalten von Sinasure in Bezug auf die Reifenindustrie ausgeübt hat. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass im Exportverzeichnis für High-Tech-Produkte aus China ausdrücklich „neue pneumatische Radialreifen, wie sie auf Omnibussen oder Lastkraftwagen verwendet werden (Kautschuk, Querschnittsbreite \geq 24 Zoll)“ als Produkte aufgeführt sind, die zur Ausfuhr empfohlen werden.
- (431) Darüber hinaus sollte Sinasure gemäß der Bekanntmachung über die Umsetzung der Strategie zur Förderung des Handels durch Wissenschaft und Technologie mithilfe von Exportkreditversicherungen ihre Unterstützung für Schlüsselindustrien und -produkte erhöhen, indem es ihre allgemeine Unterstützung für die Ausfuhr von Hochtechnologieprodukten verstärkt. Sie sollte die im Exportverzeichnis für High-Tech-Produkte aus China aufgeführten Produkte, wie beispielsweise die in Erwägungsgrund 429 genannten Radialreifen, als ihren Geschäftsschwerpunkt betrachten und umfassende Unterstützung in Bezug auf Underwriting-Verfahren, begrenzte Zulassung, Schadenbearbeitungsgeschwindigkeit und Tarifflexibilität bieten. Im Hinblick auf die Flexibilität der Zinssätze sollte sie den im Katalog aufgeführten Produkten den maximalen Prämienrabatt innerhalb der von der Kreditversicherung vorgesehenen Floating-Range geben.
- (432) Vor diesem Hintergrund stellte die Kommission fest, dass die chinesische Regierung einen normativen Rahmen geschaffen hat, den die von der chinesischen Regierung ernannten und der chinesischen Regierung gegenüber rechenschaftspflichtigen Personen mit Leitungs- und Aufsichtsfunktionen einzuhalten hatten. Demzufolge stützte sich die chinesische Regierung auf den normativen Rahmen, um in bedeutendem Maße Kontrolle über das Verhalten von Sinasure auszuüben.
- (433) Die Kommission bemühte sich ferner um auf konkrete Versicherungsvereinbarungen gestützte konkrete Beweise dafür, dass in bedeutender Weise Kontrolle ausgeübt wurde. Während des Kontrollbesuchs vertrat Sinasure nach wie vor die Auffassung, dass die Prämien in der Praxis marktorientiert seien und auf den Grundsätzen der Risikobewertung basierten. Es wurden jedoch keine konkreten Beispiele für die Reifenindustrie oder die Stichprobenunternehmen genannt.
- (434) Mangels konkreter Beweise prüfte die Kommission daher das konkrete Verhalten von Sinasure in Bezug auf die den Stichprobenunternehmen angebotene Versicherung. Dieses Verhalten stand im Widerspruch zur erklärten Haltung, da sie nicht nach marktwirtschaftlichen Prinzipien handelten.
- (435) In diesem Zusammenhang stellte die Kommission fest, dass der Jahresbericht der Sinasure für das Jahr 2014 ⁽⁷⁶⁾ angibt, dass die an Schlüsselindustrien gezahlten Forderungen aus kurzfristigen Exportkreditversicherungsverträgen sich im Jahr 2014 auf 590 Mio. USD beliefen, was 72,3 % der gesamten Forderungen entspricht. Nach einem Vergleich der insgesamt gezahlten Forderungen mit den gesamten Versicherungssummen kam die Kommission zu dem Schluss, dass Sinasure im Durchschnitt 0,23 % der Versicherungssumme als Prämie zur Deckung der Forderungskosten (ohne Berücksichtigung von Gemeinkosten) berechnen müsste. In der Praxis waren die von den Stichprobenunternehmen gezahlten Prämien jedoch deutlich niedriger als die Mindestgebühr zur Deckung der Betriebskosten.
- (436) Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass mehrere der ausführenden Hersteller eine teilweise oder vollständige Erstattung der an Sinasure gezahlten Prämien für die Exportkreditversicherung erhalten haben.
- (437) Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass der oben erläuterte Rechtsrahmen mit Blick auf die Reifenbranche von Sinasure in Ausübung staatlicher Aufgaben angewendet wird und dass Sinasure somit als öffentliche Körperschaft im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Grundverordnung in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i der Grundverordnung sowie nach der einschlägigen Rechtsprechung der WTO handelt. Darüber hinaus wurde den ausführenden in die Stichprobe einbezogenen Herstellern ein Vorteil gewährt, da die Versicherung zu Sätzen angeboten wurde, die unter der Mindestgebühr liegen, die Sinasure zur Deckung ihrer Betriebskosten benötigt.
- (438) Die Kommission stellte ferner fest, dass die im Rahmen des Exportversicherungsprogramms gewährten Subventionen spezifisch sind, da sie ohne Ausfuhr nicht zu erhalten wären und somit von der Ausfuhrleistung im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung abhängen.

⁽⁷⁶⁾ Sinasure-Jahresbericht 2014, S. 20.

c) **Berechnung des Subventionsbetrags**

- (439) Da Sinosure rund 90 % des Inlandsmarktes für Exportversicherungen in der VR China darstellt, konnte die Kommission keine marktorientierte inländische Versicherungsprämie ermitteln. Im Einklang mit früheren Antisubventionsuntersuchungen verwendete die Kommission daher den am besten geeigneten externen Referenzwert, für den Informationen leicht verfügbar waren, und zwar die von der Export-Import Bank (im Folgenden „Ex-Im Bank“) der Vereinigten Staaten von Amerika gegenüber Nicht-Finanzinstituten für Exporte in OECD-Länder angewandten Prämiensätze.
- (440) Die Erstattungen der im Untersuchungszeitraum gewährten Exportversicherungsprämien wurden als Zuschuss behandelt. Da es keine Beweise für zusätzliche Kosten für die Unternehmen gab, für die eine Berichtigung erforderlich wäre, wurde der Vorteil als voller Betrag der im Untersuchungszeitraum erhaltenen Erstattung berechnet.
- (441) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Regelung im Untersuchungszeitraum die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

Vorzugsfinanzierung und Versicherung: Exportkreditversicherungen	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Subventionsspanne
China National Tire-Gruppe	0,18 %
Hankook-Gruppe	0,06 %
Xingyuan-Gruppe	0,17 %

3.9. Staatliche Bereitstellung von Waren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

3.9.1. Bereitstellung von Waren zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt: allgemeine Anmerkung

- (442) Wie in Abschnitt 3.2 dargelegt, unterrichtete die Kommission die chinesische Regierung darüber, dass sie nach Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung ihre Feststellungen hinsichtlich der Lieferanten von Naturkautschuk und synthetischem Kautschuk möglicherweise auf der Grundlage der verfügbaren Informationen treffen muss, da von den Herstellern der vorgenannten Rohstoffe keine Antworten auf die Fragebogen übermittelt wurden. Die Kommission prüfte, ob die Stichprobenunternehmen Rohstoffe zur Herstellung von Reifen zu subventionierten Preisen von der chinesischen Regierung bezogen haben.

3.9.2. Bereitstellung von Ruß und Nylonschnur zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

- (443) Alle Stichprobenunternehmen bezogen Ruß und Nylonschnur im Inland entweder von verbundenen oder nicht verbundenen Unternehmen, führten jedoch auch kleine Mengen ein.
- (444) Während der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass der Staat einen gewissen Einfluss auf den Inlandsmarkt für Ruß und Nylonschnur ausgeübt hat. Erstens, nach Informationen der chinesischen Regierung, entfielen auf staatliche Unternehmen 26,44 % bzw. 8,46 % der inländischen Produktion von Ruß und Nylonschnur.
- (445) Zweitens zeigt der allgemeine Rechtsrahmen, dass Ruß und Nylonschnur Teile der geförderten Sektoren sind, für die es Fördermaßnahmen gibt. Wie bereits in Erwägungsgrund 121 erwähnt, stellt beispielsweise der 13. Fünfjahresplan der Petrochemie, der Ruß einschließt, die Verbindung zu verschiedenen steuerlichen und finanziellen Fördermaßnahmen her.
- (446) Darüber hinaus fördert die Politik der Reifenindustrie unter anderem die Entwicklung von „hochmoduligem, niedrigabsorbierendem Polyestercordgewebe und hochfestem Nyloncordgewebe“ sowie „die Entwicklung umweltfreundlicher Kautschukzusätze und anderer Rohstoffe, wie beispielsweise speziellem Ruß und weißem Ruß“⁽⁷⁷⁾.
- (447) Darüber hinaus werden in den Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrialisierung⁽⁷⁸⁾ die Entwicklung der Produktionstechnologie und der wichtigsten Rohstoffe für Radialreifen, einschließlich Ruß und Fasergerüstmaterialien, hervorgehoben.

⁽⁷⁷⁾ Mitteilung des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie über den Druck und die Verbreitung der Politik der Reifenindustrie, Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] Nr. 2, Artikel 18 und 19.

⁽⁷⁸⁾ Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrialisierung (2011), herausgegeben von der NDRC, dem Ministerium für Wissenschaft und Technologie, dem Handelsministerium und dem nationalen Amt für geistiges Eigentum.

- (448) Obwohl die Untersuchung ergab, dass die Lieferung von Ruß und Nylonschnur auf dem Inlandsmarkt aus den in den vorgenannten Erwägungsgründen 444 bis 447 dargelegten Gründen in gewissem Umfang vom Staat beeinflusst wird, kam die Kommission zu dem Schluss, dass es keine ausreichenden Beweise für die Subventionierung der Käufe von Ruß und Nylonschnur durch die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller während des Untersuchungszeitraums gab.

3.9.3. Bereitstellung von Naturkautschuk zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

- (449) Alle Stichprobenunternehmen führten Naturkautschuk in erheblichem Umfang ein. Der inländische Erwerb von Naturkautschuk war vernachlässigbar, mit Ausnahme eines der Stichprobenunternehmen, das große Mengen Naturkautschuk auf dem Inlandsmarkt über nicht verbundene Unternehmen kaufte. Die Kommission stellte anhand geprüfter Informationen über einzelne Geschäftsvorgänge aller Stichprobenunternehmen fest, dass die Einkaufspreise für inländischen Naturkautschuk im Durchschnitt höher waren als die Einkaufspreise für eingeführten Naturkautschuk.
- (450) Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass kein Grund bestand, anfechtbare Subventionen für den Erwerb von Naturkautschuk zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt festzulegen.

3.9.4. Bereitstellung von synthetischem Kautschuk zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

- (451) Alle Stichprobenunternehmen bezogen synthetischen Kautschuk aus dem Inland von verbundenen oder nicht verbundenen Unternehmen, führten synthetischen Kautschuk aber auch in gewissen Mengen ein. Die Kommission stellte anhand geprüfter Informationen über einzelne Geschäftsvorgänge aller Stichprobenunternehmen fest, dass die Einkaufspreise für synthetischen Kautschuk auf dem Inlandsmarkt im Durchschnitt niedriger waren als die Preise für importierten synthetischen Kautschuk und dass die Preise für synthetischen Kautschuk, der von den staatlichen Unternehmen bereitgestellt wurde, im Durchschnitt niedriger waren als die Preise für synthetischen Kautschuk, der von privaten Unternehmen bereitgestellt wurde.
- (452) Während der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass der Staat einen gewissen Einfluss auf den Inlandsmarkt für synthetischen Kautschuk ausgeübt hat. Erstens machten staatliche Unternehmen, nach Informationen der chinesischen Regierung, 31,43 % der inländischen Produktion von synthetischem Kautschuk aus.
- (453) Zweitens zeigt der allgemeine Rechtsrahmen, dass synthetischer Kautschuk Teil eines Sektors ist, für den es Fördermaßnahmen gibt. Wie bereits in Erwägungsgrund 121 erwähnt, stellt beispielsweise der 13. Fünfjahresplan der Petrochemie, der synthetischen Kautschuk ausdrücklich erwähnt, die Verbindung zu verschiedenen steuerlichen und finanziellen Fördermaßnahmen her.
- (454) Darüber hinaus wird in Artikel 17 der Reifenindustriepolitik unter anderem „die Entwicklung von Isopren-Kautschuk und halogeniertem Butylkautschuk“ befürwortet und die „Erhöhung der Produktmarken für synthetischen Kautschuk wie Butadienkautschuk und Styrol-Butadienkautschuk“ angestrebt, „um den Nutzungsgrad von synthetischem Kautschuk sowie die Entwicklungs- und Produktionskapazitäten schrittweise zu erhöhen“.
- (455) Darüber hinaus werden in den Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrialisierung die Entwicklung der Produktionstechnologie und der wichtigsten Rohstoffe für Radialreifen, einschließlich synthetischem Kautschuk, hervorgehoben.
- (456) Des Weiteren umfassen die Handlungsempfehlungen für die Anpassung der Industriestruktur, die den Beschluss Nr. 40 umsetzen, „großformatigen synthetischen Kautschuk, fortschrittliche Technologien für Kautschuk und Elastomer sowie die Herstellung neuer Produkte“.
- (457) Die Kommission stellte anhand geprüfter Informationen über einzelne Geschäftsvorgänge aller Stichprobenunternehmen fest, dass die allgemeinen Einkaufspreise für synthetischen Kautschuk auf dem Inlandsmarkt im Durchschnitt niedriger waren als die Preise für importierten synthetischen Kautschuk und dass die Preise für synthetischen Kautschuk, der von den staatlichen Unternehmen bereitgestellt wurde, im Durchschnitt niedriger waren als die Preise für synthetischen Kautschuk, der von privaten Unternehmen bereitgestellt wurde. Die Kommission stellte jedoch auch fest, dass es mehrere verschiedene Arten von Kautschuk gibt, wie beispielsweise Styrol-Butadienkautschuk, Butadienkautschuk, Isopren-Kautschuk, Butylhalogen-Kautschuk, Chloropren-Kautschuk. Diese verschiedenen Arten von synthetischem Kautschuk werden alle im Herstellungsprozess von Reifen verwendet, haben aber unterschiedliche chemische Eigenschaften, Anwendungsbereiche und Preise und werden von verschiedenen Unternehmen hergestellt.
- (458) Aufgrund dieser Unterschiede beschloss die Kommission, ihre Marktanalyse nach diesen verschiedenen Arten zu segmentieren. Nach einer weiteren Überprüfung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass, obwohl Preisunterschiede auf aggregierter Ebene beobachtet wurden, die inländischen Käufe der am häufigsten verwendeten Arten von synthetischem Kautschuk, wie Styrol-Butadienkautschuk und Butadienkautschuk, keinen Vorteil ergaben und dass eine beträchtliche Menge der weniger häufig verwendeten Kautschukarten von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen eingeführt wurde.

- (459) Obwohl die Untersuchung ergab, dass die Lieferung von synthetischem Kautschuk auf dem Inlandsmarkt aus den in den Erwägungsgründen 452 bis 456 dargelegten Gründen in gewissem Umfang vom Staat beeinflusst wird, kam die Kommission zu dem Schluss, dass sie keine Vorteile im Zusammenhang mit dem Erwerb von synthetischem Kautschuk zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt ermitteln konnte.

3.9.5. Bereitstellung von Strom zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt

- (460) Alle Stichprobenunternehmen erzeugten Energie entweder selbst oder kauften Energie. Die Preise der Energieversorgung aus dem Netz entsprachen den offiziellen Preisen auf Provinzebene für Großkunden aus der Industrie. Wie bereits in früheren Untersuchungen ⁽⁷⁹⁾ festgestellt, erlangten diese großen Industriekunden durch diese Preise keinen besonderen Vorteil.
- (461) Die Kommission stellte jedoch fest, dass zwei der Stichprobenunternehmen eine Reduzierung oder Erstattung eines Teils ihrer Stromkosten in Form von Zuschüssen erhielten. Diese Zuschüsse wurden zu Berechnungszwecken in den im Abschnitt 3.12.3 („Ad-hoc-Zuschüsse“) berechneten Beträgen berücksichtigt.

a) Rechtsgrundlage

- Mehrere Stellungnahmen des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas und des Staatsrates zur weiteren Vertiefung der Energiereform (Zhong Fa [2015] Nr. 9);
- Vorläufige Maßnahmen zum Pilotprojekt zur direkten Stromversorgung der wichtigsten Stromabnehmer und Stromerzeuger von Jiangsu, herausgegeben von der Kommission für Wirtschaft und Informationstechnologie Jiangsu, 13. Mai 2014;
- Bekanntmachung einer internetgestützten Ausschreibung für Strom der Provinz Jiangsu für März-April 2017;
- Bekanntmachung zur Erteilung des Pilotprojekts für den direkten Stromhandel in Chongqing, Yu Fu Office [2016] Nr. 167.

b) Untersuchungsergebnisse

- (462) Die Kommission stellte fest, dass es einigen bedeutenden industriellen Großabnehmern von Strom gestattet ist, Direktbezugsverträge mit Stromerzeugern abzuschließen, anstatt Strom über das Netz zu beziehen. Drei der vier Stichprobenunternehmen hatten im Untersuchungszeitraum derartige direkte Strombezugsvereinbarungen getroffen, während die vierte Gruppe Elektrizität aus ihrem eigenen Kraftwerk bezog. In allen untersuchten Vereinbarungen lagen die infolge dieser Verträge gewährten Preise unter den Preisen, die für große Industriekunden auf Provinzebene festgesetzt waren.
- (463) Die Möglichkeit, solche direkten Verträge abzuschließen, steht derzeit nicht allen großen Industrieabnehmern offen. Auf nationaler Ebene sehen die Rechtsvorschriften beispielsweise vor, dass *„Unternehmen, die nicht der nationalen Industriepolitik entsprechen und deren Waren und Prozesse ausgeschlossen sind, nicht an direkten Geschäften teilnehmen sollten.“* ⁽⁸⁰⁾
- (464) In der Praxis wird der direkte Stromhandel von den Provinzen ausgeführt. Unternehmen müssen bei den Provinzbehörden die Genehmigung zur Teilnahme am Pilotprojekt für Direktstrom beantragen sowie bestimmte Kriterien erfüllen. In Jiangsu beispielsweise werden direkte Stromverträge über eine zentrale internetgestützte Ausschreibungsplattform geschlossen. Es dürfen jedoch nur Unternehmen am Ausschreibungsverfahren teilnehmen, die *„im Einklang mit den nationalen industriepolitischen Leitlinien wie den Handlungsempfehlungen zur Anpassung der Industriestruktur“* stehen. Ebenso dürfen in Chongqing *„Unternehmen, die nicht der Industriepolitik des Staates entsprechen, sowie Waren und Prozesse, die zu mit Auflagen versehenen oder ausgeschlossenen Wirtschaftszweigen gehören, nicht an direkten Transaktionen teilnehmen“* ⁽⁸¹⁾.
- (465) Darüber hinaus gibt es kein tatsächliches marktkonformes Verhandlungs- oder Ausschreibungsverfahren, da die im Rahmen von Direktverträgen erworbenen Mengen nicht auf dem realen Angebot und der realen Nachfrage basieren. Tatsächlich steht es Stromerzeugern und Stromabnehmern nicht frei, ihren gesamten Strom direkt zu verkaufen oder zu kaufen. Sie werden durch mengenmäßige Kontingente eingeschränkt, die ihnen von der lokalen

⁽⁷⁹⁾ Erwägungsgrund 182 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 215/2013 des Rates vom 11 März 2013 zur Einführung eines Ausgleichszolls auf die Einfuhren bestimmter organisch beschichteter Stahlerzeugnisse mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 73 vom 15.3.2013, S. 16).

Durchführungsverordnung (EU) Nr. 451/2011 des Rates vom 6. Mai 2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von gestrichenem Feinpapier mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 128 vom 14.5.2011, S. 1).

⁽⁸⁰⁾ Mehrere Stellungnahmen des Zentralkomitees der Kommunistischen Partei Chinas und des Staatsrates zur weiteren Vertiefung der Energiereform (Zhong Fa [2015] Nr. 9).

⁽⁸¹⁾ Bekanntmachung zur Erteilung des Pilotprojekts für den direkten Stromhandel in Chongqing, Yu Fu Office [2016] Nr. 167.

Regierung zugeteilt werden. Beispielsweise beschränkte die lokale Regierung in der Provinz Ningxia die Aktivität der Stromhandelsplattform, indem sie allen Unternehmen generell das gleiche Kontingent an MWh zuwies, unabhängig von den tatsächlichen Mengen, für die Angebote von den Abnehmern abgegeben wurden und welche die Stromerzeuger bereit waren zu liefern.

- (466) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Giti vor, dass sich die quantitativen Quoten in der Provinz Ningxia tatsächlich erheblich zwischen den einzelnen Unternehmen unterschieden und dass sie nicht gleichmäßig verteilt würden. Die Kommission anerkannte, dass die Quoten nicht gleichmäßig verteilt wurden. Dies ändert jedoch nichts an der Schlussfolgerung, dass die Stromerzeuger und die Stromnutzer ihre gesamte Energie nicht frei verkaufen oder kaufen können. Tatsächlich, trotz der unterschiedlichen Quoten zwischen den Unternehmen und den unterschiedlichen Zeiträumen der Zuteilung galten für alle Nutzer in den Provinzen nur zwei Preise mit einer Differenz von weniger als 1 %. Das bedeutet, dass die Preise nicht frei zwischen dem Käufer und Verkäufer festgesetzt werden. Außerdem konnte Giti, wie von ihr eingeräumt, während des Untersuchungszeitraums nicht die gesamte benötigte Elektrizität über die Ausschreibung kaufen und musste höhere Strompreise zahlen, die von der lokalen Regierung außerhalb des Bietverfahrens festgesetzt wurden. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (467) Außerdem sahen die von der Kommission überprüften Vereinbarungen die Zahlung einer Strafe vor, wenn der Abnehmer oder die Elektrizitätsgesellschaft von den zugeteilten Kontingenten um mehr als 5 % abweicht, wobei die aus der Strafe resultierenden zusätzlichen Einnahmen der staatlichen Netzgesellschaft zuerkannt werden.
- (468) Darüber hinaus wird der endgültige Vertrag ebenfalls von der staatlichen Netzgesellschaft unterzeichnet, obwohl die Preise direkt zwischen den Stromerzeugern und dem Stromabnehmer ausgehandelt werden sollen, und die Rechnungen an die Unternehmen werden tatsächlich noch von der staatlichen Netzgesellschaft ausgestellt. Schließlich müssen alle unterzeichneten direkten Kaufverträge zur Erfassung an die lokale Regierung übermittelt werden.
- (469) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei dem in Rede stehenden ermäßigten Stromtarif um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung (d. h. des Netzbetreibers) vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Der Vorteil für die Empfänger entspricht der Stromkostensparnis, da der Strom zu Preisen unterhalb des normalen Netzpreises anderer großer gewerblicher Verwender bereitgestellt wurde. Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da ihre Anwendung auf Unternehmen beschränkt ist, die bestimmten vom Staat festgelegten industriepolitischen Zielen entsprechen und deren Waren oder Prozesse nicht als nicht förderfähig ausgeschlossen wurden.
- (470) Die Kommission stellte fest, dass die chinesische Regierung dabei ist, diese Regelung auszuweiten und kürzlich weitere Rechtsvorschriften erlassen hat, um die Anzahl der Direktgeschäfte auf dem Strommarkt zu erhöhen.⁽⁸²⁾ Diese Rechtsvorschriften galten jedoch während des Untersuchungszeitraums noch nicht und wurden noch nicht umgesetzt. Darüber hinaus wird die Kommission genau prüfen müssen, wie die neuen Regeln in der Praxis funktionieren, bevor sie zu dem Schluss kommen kann, dass zwischen den Empfängern keine Unterschiede mehr bestehen. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die Subventionsregelung im Untersuchungszeitraum bestand und spezifisch im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a und Artikel 4 Absatz 3 der Grundverordnung ist. Außerdem wird sie nach dem Untersuchungszeitraum gemäß Artikel 15 Absatz 1 der Grundverordnung weiterhin Vorteile verschaffen.

c) *Berechnung des Subventionsbetrags*

- (471) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen der gesamten nach dem normalen Steuersatz zu entrichtenden Steuer und der im Untersuchungszeitraum tatsächlich entrichteten Steuer.
- (472) Die Hankook-Gruppe und die Giti-Gruppe behaupteten, der Kommission sei bei der Berechnung der Höhe ihrer Subventionen ein Fehler unterlaufen. Die Kommission akzeptierte diesen Einwand und passte die Berechnungen entsprechend an.

⁽⁸²⁾ Bekanntmachung über die schnellere Umsetzung eines marktgerechten Stromhandels und zur Verbesserung der Handelsmechanismen, herausgegeben von der NDRC und der nationalen Energiebehörde, 18. Juli 2018.

- (473) Für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wurden im Rahmen dieser Regelung im Untersuchungszeitraum die folgenden Subventionsspannen ermittelt:

Bereitstellung von Strom zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Subventionsspanne
China National Tire-Gruppe	0,04 %
Giti-Gruppe	0,31 %
Hankook-Gruppe	0,23 %

3.9.6. Landnutzungsrechte

a) **Einleitung**

- (474) Grund und Boden ist in der VR China grundsätzlich Eigentum des Staates oder eines Kollektivs aus Dörfern oder Gemeinden; Unternehmen oder privaten Eigentümern können rechtliche oder billigerrechtliche Ansprüche auf die betreffenden Grundstücke übertragen oder gewährt werden. Sämtliche Flurstücke stehen in städtischen Gebieten in staatlichem Eigentum und im ländlichen Raum im Eigentum der Dörfer oder Gemeinden.
- (475) Nach dem Verfassungsgesetz der VR China und nach dem Gesetz über Grund und Boden (Land Law) können Unternehmen und natürliche Personen jedoch „Landnutzungsrechte“ (land use rights) käuflich erwerben. Gewerbeflächen werden gewöhnlich zunächst für 50 Jahre verpachtet; anschließend kann die Pacht um weitere 50 Jahre verlängert werden.
- (476) Der chinesischen Regierung zufolge kann ein Recht auf Gewerbeflächen nach Artikel 5 der Bekanntmachung des Staatsrats über die Stärkung der Rechtsvorschriften über Landrechte (Notice regarding Strengthening Regulation of Land) (GF [2006] Nr. 31) Unternehmen seit dem 31. August 2006 ausschließlich vom Staat und ausschließlich im Wege einer Ausschreibung oder eines sonstigen öffentlichen Angebotsverfahrens gewährt werden, bei dem der endgültige Preis das festgesetzte Mindestgebot nicht unterschreiten darf. Die chinesische Regierung ist der Auffassung, dass in der VR China ein freier Grundstücksmarkt bestehe und die von Industrieunternehmen zu zahlende Pacht marktüblich sei.

b) **Rechtsgrundlage**

- (477) Die Einräumung von Landnutzungsrechten in der VR China fällt unter das Gesetz über die Verwaltung von Grund und Boden (Land Administration Law) der VR China. Darüber hinaus sind die nachstehenden Dokumente ebenfalls Teil der Rechtsgrundlage:
- Gesetz der Volksrepublik China über die Verwaltung städtischer Immobilien (Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 18);
 - Übergangsbestimmungen der Volksrepublik China über die Erteilung und Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Grund und Boden in städtischen Gebieten (Interim Regulations of the People's Republic of China Concerning the Assignment and Transfer of the Right to the Use of the State-owned Land in the Urban Areas);
 - Vorschriften zur Durchführung des Gesetzes über die Verwaltung von Grund und Boden der Volksrepublik China (Verordnung des Staatsrates der Volksrepublik China [2014] Nr. 653);
 - Vorschriften zur Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Bauland im Wege einer Ausschreibung, einer Auktion oder eines Angebotsverfahrens (Provision on Assignment of State-owned Construction Land Use Right through Bid Invitation, Auction and Quotation);
 - Bekanntmachung des Staatsrats über die Stärkung der Rechtsvorschriften über Landrechte (State Council's Notice regarding Strengthening Regulation of Land) (GF [2006] Nr. 31).

c) **Untersuchungsergebnisse**

- (478) Nach Artikel 10 der „Vorschriften zur Übertragung des Rechts zur Nutzung von staatseigenem Bauland im Wege einer Ausschreibung, einer Auktion oder eines Angebotsverfahrens“ setzen lokale Behörden Grundstückspreise nach dem alle drei Jahre aktualisierten System zur Bewertung von städtischem Grund und Boden sowie nach Maßgabe der staatlichen Industriepolitik fest.
- (479) In früheren Untersuchungen hat die Kommission festgestellt, dass die in der VR China entrichteten Preise für Landnutzungsrechte nicht repräsentativ für einen Marktpreis waren, der durch Angebot und Nachfrage auf dem freien Markt bestimmt wird, da das Auktionssystem als unklar, nicht transparent und in der Praxis nicht funktionierend betrachtet wurde und da die Preise den Untersuchungsergebnissen zufolge von den Behörden willkürlich festgesetzt wurden. Wie im vorstehenden Erwägungsgrund erläutert, setzten die Behörden die Preise gemäß dem Bewertungssystem für städtische Grundstücke (Urban Land Evaluation System) fest, nach dem bei der Festsetzung von Preisen für Gewerbegrundstücke neben anderen Kriterien auch die Industriepolitik zu berücksichtigen ist.

- (480) In dieser Untersuchung waren diesbezüglich keine bemerkenswerten Änderungen festzustellen. Die Kommission gelangte beispielsweise zu dem Schluss, dass, mit Ausnahme eines Grundstücks der Hankook-Gruppe, keiner der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller eine Ausschreibung oder ein ähnliches öffentliches Angebotsverfahren im Zusammenhang mit seinen Landnutzungsrechten durchlaufen hatte — auch nicht bei erst kürzlich erworbenen Landnutzungsrechten. Die Landnutzungsrechte der Stichprobenunternehmen wurden von den lokalen Behörden zu ausgehandelten Preisen erteilt.
- (481) Nach der Unterrichtung durch das Dokument wandte die Pirelli Tyre Co. ein, dass sie keine Landnutzungsrechte zu unter dem Marktpreis liegenden Preisen erhalten habe, da sie ihr Land von privaten chinesischen Grundbesitzern zu marktüblichen Handelsbräuchen gepachtet habe. Die Kommission stimmt zu, dass die Pirelli Tyre Co. Ltd. einen Teil ihres Grundstücks gepachtet hat. Da der von Pirelli Tyre Co. Ltd. genannte private chinesische private Grundbesitzer tatsächlich ein verbundenes Unternehmen war, der über die Landnutzungsrechte verfügte, ließ die Kommission diesen konzerninternen Pachtzins unberücksichtigt und berücksichtigte den tatsächlichen Kaufvertrag sowie den vom verbundenen Unternehmen gezahlten Preis für die Landnutzungsrechte. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (482) Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte Pirelli seine Behauptungen und brachte vor, dass das verbundene Unternehmen, das im Besitz der Landnutzungsrechte war, sein Land über eine Ausschreibung erworben habe. Es wurden jedoch weder vor noch nach der endgültigen Unterrichtung Beweise dafür vorgelegt, dass für den Erwerb dieses Grundstücks ein Ausschreibungsverfahren stattgefunden hätte. Die Kommission blieb daher bei ihrer Auffassung.
- (483) Die Kommission stellte fest, dass zusätzlich zum Monitoringsystem für städtische Flächen auch ein Monitoringsystem zur Dynamik bei Grundstückspreisen existiert. In der Auslaufüberprüfung der Kommission zu Solarpaneelen mit Ursprung in der Volksrepublik China ⁽⁸³⁾ stellte die Kommission fest, dass diese Preise über den Mindestreferenzpreisen liegen, die durch das Bewertungssystem für städtische Grundstücke festgelegt und von den lokalen Behörden verwendet werden, weil letztere lediglich alle drei Jahre aktualisiert wurden, während im Rahmen des Monitoringsystems zur Dynamik vierteljährlich Preisaktualisierungen vorgenommen wurden. Allerdings lagen keine Hinweise dafür vor, dass sich die Grundstückspreise auf die Preise des dynamischen Monitoringsystems stützen. Tatsächlich hatte die chinesische Regierung während der Untersuchung zu Solarpaneelen bestätigt, dass das Monitoringsystem zur Dynamik städtischer Grundstückspreise die Schwankungen der Preisniveaus in bestimmten Gebieten (d. h. in 105 Städten) in der VR China beobachtete und zur Bewertung der Grundstückspreisentwicklung konzipiert war. Die Ausgangspreise bei Ausschreibungen und Versteigerungen stützten sich jedoch auf die durch das Grundstücksbewertungssystem festgelegten Referenzwerte. Zudem erhielten in diesem Fall die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmensgruppen ihre Grundstücke durch Zuweisung. Daher war die Tatsache, dass es dieses System gibt, unerheblich, da es nicht auf die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen angewandt wurde.
- (484) Nach der Unterrichtung durch das Informationspapier beanstandeten sowohl die chinesische Regierung als auch die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen die Verwendung eines ausländischen Referenzwerts und schlugen stattdessen die Verwendung eines inländischen Referenzwerts vor. Sowohl die chinesische Regierung als auch die Hankook-Gruppe betonten, dass die Kommission den chinesischen Preis für Landnutzungsrechte aus dem Monitoringsystem zur Dynamik der Grundstückspreise hätte verwenden müssen, da das Landnutzungsrecht einer der chinesischen Tochtergesellschaften der Hankook-Gruppe über ein Ausschreibungsverfahren erworben worden sei. Die Kommission hat jedoch in ihrer Beurteilung der MWB im Rahmen der parallelen Antidumpinguntersuchung bereits darauf hingewiesen, dass sie Zweifel an diesem Ausschreibungsverfahren hat. Insbesondere war die Hankook-Gruppe der einzige Bieter für das Grundstück, und der gezahlte Preis entsprach dem Startpreis des Ausschreibungsverfahrens. Da keine näheren und detaillierteren Angaben über das tatsächliche Auktionsverfahren vorliegen und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ein ähnliches Grundstück während desselben Zeitraums zu einem höheren Preis verkauft wurde, war es ungewiss, dass der ursprüngliche Preis unabhängig festgesetzt wurde und dem Marktwert des Landnutzungsrechts im Jahr 2011 entsprach. Darüber hinaus wurde der ursprüngliche Preis dieses Grundstücks aus dem Jahr 2011 durch eine beträchtliche Rückerstattung noch weiter gesenkt. Dieser Einwand wurde daher zurückgewiesen.
- (485) Außerdem hat die Kommission festgestellt, dass Unternehmen der Giti-Gruppe von lokalen Behörden Erstattungen als Ausgleich für die Preise erhielten, die sie für die Landnutzungsrechte gezahlt hatten. Zudem waren in mehreren Fällen Landnutzungsrechte von Unternehmen in der Xingyuan-Gruppe noch nicht bezahlt und mussten Zahlungen für Landnutzungsrechte, die Unternehmen der China National Tire-Gruppe erhalten hatten, erst einige Jahre nach Beginn der Nutzung der Grundstücke geleistet werden.
- (486) Die vorstehenden Beweise widersprechen den Behauptungen der chinesischen Regierung, die in der VR China für Landnutzungsrechte entrichteten Preise seien repräsentativ für einen Marktpreis, der durch Angebot und Nachfrage auf dem freien Markt bestimmt werde.
- (487) Nach der endgültigen Unterrichtung behauptete Pirelli, die Kommission habe es versäumt, neue Beweise dafür vorzulegen, dass die chinesische Regierung den Reifenherstellern tatsächlich Landnutzungsrechte zu einem

⁽⁸³⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/366 der Kommission, ABl. L 56 vom 3.3.2017, S. 1. (*Solarpaneele*), Erwägungsgründe 421 und 425.

geringeren als dem angemessenen Entgelt bereitgestellt habe. Die Kommission widersprach dieser Aussage. Wie in Erwägungsgrund 475 dargelegt untersuchte die Kommission für jeden einzelnen ausführenden Hersteller, ob ein Ausschreibungsverfahren stattgefunden hat, sie kam jedoch zu dem Schluss, dass dies nicht der Fall gewesen war, was die Feststellungen aus früheren Untersuchungen bestätigte.

d) **Schlussfolgerung**

- (488) Die Ergebnisse dieser Untersuchung zeigen, dass die Lage, was die Bereitstellung und den Erwerb von Grund und Boden in der VR China betrifft, nicht transparent ist und die Preise willkürlich von den Behörden festgesetzt wurden.
- (489) Dementsprechend ist die Einräumung von Landnutzungsrechten durch die chinesische Regierung als Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer iii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung in Form einer Zur-Verfügung-Stellung von Waren aufzufassen, aus der den begünstigten Unternehmen ein Vorteil erwächst. Wie in den Erwägungsgründen 478 bis 486 erläutert, besteht in der VR China kein funktionierender Markt für Grund und Boden; bei Heranziehung einer externen Bemessungsgrundlage (siehe Erwägungsgründe 494 bis 504) ergibt sich, dass der von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern entrichtete Betrag für Landnutzungsrechte weit unter dem normalen Marktsatz liegt.
- (490) Im Zusammenhang mit dem bevorzugten Zugang zu Gewerbeflächen für Unternehmen aus bestimmten Wirtschaftszweigen stellte die Kommission fest, dass der von lokalen Behörden festgesetzte Preis der Industriepolitik der Regierung Rechnung tragen muss, wie in Erwägungsgrund 479 erläutert. In dieser Industriepolitik wird die Reifenindustrie als eine Säule der chinesischen Industrie verstanden und als geförderter Wirtschaftszweig⁽⁸⁴⁾ geführt. Außerdem müssen öffentliche Stellen nach Beschluss Nr. 40 des Staatsrats sicherstellen, dass geförderten Wirtschaftszweigen Gewerbeflächen bereitgestellt werden. Aus Artikel 18 des Staatsratsbeschlusses Nr. 40 geht eindeutig hervor, dass Wirtschaftszweige, die unter die „eingeschränkte“ Kategorie fallen, keinen Zugang zu Landnutzungsrechten haben. Somit ist die Subvention spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstaben a und c der Grundverordnung, weil die bevorzugte Bereitstellung von Grund und Boden auf Unternehmen bestimmter Wirtschaftszweige (in diesem Fall der Reifenbranche) beschränkt ist, und weil die staatlichen Praktiken in diesem Bereich nicht klar und nicht transparent sind.
- (491) Die Giti-Gruppe machte geltend, dass die Besonderheit der Subventionen von Landnutzungsrechten darin bestehe, dass sie in den Plänen der chinesischen Regierung als geförderter Wirtschaftszweig aufgeführt sei, und dass es keine Beweise dafür gebe, dass die Reifenunternehmen zu einem geförderten Wirtschaftszweig gehört hätten, als die Preise für Landnutzungsrechte vereinbart worden seien. Dieses Vorbringen wird zurückgewiesen, da die Reifenindustrie und/oder die petrochemische Industrie bereits im 8. und 9. Fünfjahresplan, in denen auf die petrochemische Industrie als eine der tragenden Industrien des Landes hingewiesen wird und von der proaktiven Entwicklung von Feinchemikalien und der Förderung von Schlüsselprojekten in der Chemiebranche die Rede ist, als geförderte Industriezweige angegeben wurden; darüber hinaus umfasst der „Katalog der wichtigsten Industriezweige, Produkte und Technologien, die derzeit vom Staat gefördert werden (geändert im Jahr 2000)“ ebenfalls die Herstellung von hochwertigen Radialreifen. Diese Dokumente entsprechen dem Zeitraum, in dem den Stichprobenunternehmen die ersten Landnutzungsrechte gewährt wurden.
- (492) Die Giti-Gruppe merkte ferner an, dass die Kommission keine Beweise dafür vorgelegt habe, dass die vorgelagerten Unternehmen, die Vorleistungen wie Stahlkord oder Nylonschnur für die ausführenden Hersteller produzierten, einem geförderten Wirtschaftszweig angehörten. Im Leitfaden für die Anpassung der Industriestruktur werden die Herstellung, Entwicklung und Anwendung von unterstützenden Spezialwerkstoffen für Hochleistungs-Radialreifen jedoch als „gefördert“ bezeichnet. Darüber hinaus fördert die Politik der Reifenindustrie „die Entwicklung und Verwendung von neuem Strukturstahlkord, hochmoduligem, schrumpfungsaarmem Polyesterkordgewebe, hochfestem Nylonkordgewebe und anderen Werkstoffen für Reifengerüste.“ Daher wurde dieses Argument zurückgewiesen.
- (493) Infolgedessen wird diese Subvention als anfechtbar betrachtet.

e) **Berechnung des Subventionsbetrags**

- (494) Im Einklang mit früheren Untersuchungen⁽⁸⁵⁾ und mit Artikel 6 Buchstabe d Ziffer ii der Grundverordnung wurden die Grundstückspreise im gesonderten Zollgebiet Taiwan, Penghu, Kinmen und Matsu (im Folgenden „Chinesisch-Taipeh“) als externe Bemessungsgrundlage⁽⁸⁶⁾ herangezogen. Der den Empfängern erwachsende Vorteil wird unter Berücksichtigung der Differenz zwischen dem Betrag berechnet, den in die Stichprobe

⁽⁸⁴⁾ Siehe Abschnitt 3.1.

⁽⁸⁵⁾ Siehe unter anderem Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2011/42 des Rates (ABl. L 128 vom 14.5.2011, S. 18. *gestrichenes Feinpapier*), Durchführungsverordnung (EU) Nr. 215/2013 des Rates vom 15.3.2013 (ABl. L 73, S. 16, *organisch beschichtete Stahlerzeugnisse*), Durchführungsverordnung (EU) 2017/366 der Kommission (ABl. L 56 vom 3.3.2017, S. 1. *Solarpaneele*), Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1379/2014 der Kommission (ABl. L 367 vom 23.12.2014, S. 22. *Glasfaserfilamente*), Durchführungsbeschluss 2014/918 der Kommission (ABl. L 360 vom 16.12.2014, S. 65. *Polyester-Spinnfasern*).

⁽⁸⁶⁾ Wie vom Gericht im Urteil des Gerichts vom 11. September 2014, *Gold East Paper und Gold Huacheng Paper/Rat*, T-444/11, ECLI:EU:T:2014:773 angenommen.

einbezogene ausführende Hersteller tatsächlich für die Landnutzungsrechte gezahlt haben (d. h. dem tatsächlichen vertraglichen Kaufpreis, gegebenenfalls abzüglich der Erstattungen/Zuschüsse durch örtliche Behörden), und dem Betrag, der nach der Bemessungsgrundlage für Chinesisch-Taipeh eigentlich zu entrichten wäre.

- (495) Die Kommission sieht Chinesisch-Taipeh aus folgenden Gründen als geeignete externe Referenz an:
- vergleichbares Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung, des BIP und der wirtschaftlichen Struktur in Chinesisch-Taipeh und den meisten Provinzen und Städten der VR China, in denen die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ansässig sind;
 - räumliche Nähe zwischen der VR China und Chinesisch-Taipeh;
 - hoch entwickelte industrielle Infrastruktur sowohl in Chinesisch-Taipeh als auch in zahlreichen Provinzen der VR China;
 - enge Wirtschafts- und Handelsbeziehungen zwischen Chinesisch-Taipeh und der VR China;
 - hohe Bevölkerungsdichte in vielen Provinzen der VR China und in Chinesisch-Taipeh;
 - Ähnlichkeiten zwischen Chinesisch-Taipeh und der VR China bezüglich der Art von Grund und Boden und den Vorgängen, die zur rechnerischen Ermittlung des relevanten Referenzwerts herangezogen wurden, und
 - demografische, sprachliche und kulturelle Gemeinsamkeiten zwischen Chinesisch-Taipeh und der VR China.
- (496) Die Kommission zog — entsprechend der in früheren Untersuchungen angewandten Methodik — den in Taiwan geltenden durchschnittlichen Quadratmeterpreis für Grundstücke, bereinigt um die Inflation und die BIP-Entwicklung per Datum der Verträge über die betreffenden Landnutzungsrechte, heran. Im Informationspapier wurden die Angaben zu den Preisen von Gewerbeflächen von der Website des Büros für industrielle Entwicklung des Wirtschaftsministeriums von Taiwan abgerufen. Die Inflation und die Entwicklung des BIP in Taiwan wurden anhand der vom IWF für 2015 veröffentlichten Inflationsraten in Taiwan und der dortigen Entwicklung des Pro-Kopf-BIP zu jeweiligen Preisen in USD berechnet.
- (497) Nach der endgültigen Unterrichtung behauptete Pirelli, dass die Verwendung einer externen Referenz nicht im Einklang mit der Feststellung des WTO-Berufungsgremiums in der Sache *US — Softwood Lumber IV* ⁽⁸⁷⁾ stehe, da bei der Referenz die erforderlichen Anpassungen, um die auf dem chinesischen Finanzmarkt herrschenden Bedingungen zu berücksichtigen, nicht vorgenommen worden seien. Die Kommission stellte jedoch fest, dass die taiwanische Referenz als angemessene Referenz angesehen wird, die dem chinesischen Markt aus verschiedenen Gründen bereits sehr nahe kommt, wie in Erwägungsgrund 488 dargelegt. Außerdem wurden die taiwanischen Landpreise für die Vergangenheit angepasst, um der Entwicklung des BIP und der Inflation im Laufe der Zeit Rechnung zu tragen.
- (498) Nach der Unterrichtung durch das Informationspapier wies die Hankook-Gruppe darauf hin, dass die von der Kommission verwendeten Daten, die auf der Informationswebsite über ausgewiesene Gewerbeflächen und Dienstleistungen des Büros für industrielle Entwicklung des taiwanischen Wirtschaftsministeriums bereitgestellt worden seien, nicht mehr verfügbar seien und dass statt tatsächlicher Transaktionspreise nur noch Angebote für Gewerbeflächen zur Verfügung stünden.
- (499) Die Kommission bestätigte, dass die Daten, die als Grundlage für das Informationspapier dienten, nicht mehr öffentlich zugänglich sind. Daraufhin stellte die Kommission fest, dass das taiwanische Innenministerium eine neue Datenbank zur Erfassung der tatsächlichen Handelsdaten für den Verkauf von Gewerbeflächen entwickelt hat, die seit 2013 über die folgende Website zugänglich ist: <http://lvr.land.moi.gov.tw/login.action>. Nach Auffassung der Kommission handelt es sich hierbei um eine zuverlässige Datenquelle, auf die alle interessierten Parteien zugreifen können. Außerdem bezieht sie sich auf tatsächliche Transaktionspreise und nicht auf Angebote für Gewerbeflächen. Die Kommission akzeptierte daher die Argumente der Hankook-Gruppe und änderte den Referenzwert für die Berechnung des Vorteils im Zusammenhang mit Landnutzungsrechten für alle in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen entsprechend.
- (500) Folglich wandte die Kommission für den Zeitraum ab 2013 die tatsächlichen Preise des taiwanischen Innenministeriums an. Für Landnutzungsrechte, die vor diesem Datum erworben wurden, ermittelte man, wie bereits in früheren Untersuchungen, auf der Grundlage der Entwicklung des BIP und der Inflation in Taiwan rechnerisch historische Preise.
- (501) Nach der endgültigen Unterrichtung kritisierten die Giti-Gruppe, die Hankook-Gruppe und die chinesische Regierung, dass die auf dem neuen Datensatz basierenden Preise für Landnutzungsrechte wesentlich höher seien als die in den vorausgegangenen Untersuchungen verwendeten, was Zweifel an der Zuverlässigkeit der neuen Referenz hervorrufe. Zudem brachte die Hankook-Gruppe vor, dass beim Download der Daten aus der taiwanischen Datenbank Fehler unterlaufen seien und legte eine alternative Berechnung aufgrund derselben Datenbank vor. Die Kommission erkannte an, dass bei der Aggregation der einzelnen Landpreise ein Flüchtigkeitsfehler aufgetreten ist, und korrigierte die durchschnittlichen Landpreise entsprechend. Allerdings war die Kommission nicht mit den von der Hankook-Gruppe bei der Zusammenstellung der Daten verwendeten

⁽⁸⁷⁾ Bericht des Berufungsgremiums, *US — Softwood Lumber IV*, Rn. 106.

Auswahlkriterien einverstanden. Zum Ersten hatte die Hankook-Gruppe zumindest in einigen Fällen Geschäftsvorgänge aus einem falschen Zeitraum, d. h. aus dem Jahr 2012, verwendet. Zum Zweiten zog die Hankook-Gruppe die Preise aus allen 22 Distrikten in Taiwan heran, einschließlich einiger ländlicher Gebiete, in denen es keine oder nur sehr wenig industrielle Tätigkeiten gibt. Die Kommission hatte hingegen ihre Auswahl auf die sechs Distrikte gestützt, in denen die meisten taiwanischen Industrieparks angesiedelt sind. Da alle in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller in China in Industriegebieten angesiedelt sind, muss eine angemessene Referenz auf Geschäftsvorgängen basieren, die ebenfalls in Industriegebieten stattfanden. Dieser Bestandteil des Vorbringens von Hankook wurde daher zurückgewiesen.

- (502) Die Hankook-Gruppe wandte in ihrer Stellungnahme ein, dass die rechnerisch ermittelten taiwanischen Preise statt der Entwicklung des BIP in Taiwan die Entwicklung des BIP in China berücksichtigen sollten, um der schnelleren Entwicklung in China in den letzten 30 Jahren Rechnung zu tragen. Daher sollten aus der Sicht der Hankook-Gruppe die korrigierten taiwanischen Preise das Niveau der wirtschaftlichen Entwicklung in den Städten Chongqing seit 2010 und in Huai'an, Provinz Jiangsu, seit 1996 berücksichtigen.
- (503) Die Kommission räumte ein, dass China in der Vergangenheit eine schnellere Entwicklung als Taiwan erlebt hat. Die Verwendung eines BIP-Faktors, der diese Differenz berücksichtigt, ist grundsätzlich angebracht, um zu einem angemessenen Referenzwert zu gelangen. Dem statistischen Leistungsindikator der Weltbank zufolge erreichte die Qualität statistischer Daten in China jedoch erst nach 2012 ein Maß an Zuverlässigkeit, das dem anderer Länder mit mittlerem Einkommen entspricht. Dies entspricht dem Ende des Zeitraums, für den Daten rechnerisch ermittelt werden müssen. ⁽⁸⁸⁾ Aus diesem Grund konnte die Kommission im vorliegenden Fall keine statistischen Daten zum chinesischen BIP für die rechnerische Ermittlung historischer Preise für Landnutzungsrechte verwenden.
- (504) Nach der endgültigen Unterrichtung behauptete die Giti-Gruppe, dass der statistische Kapazitätsindikatorwert der Weltbank auf einer ganzen Liste von Indikatoren beruhe, von denen viele nichts mit makroökonomischen Indikatoren zu tun hätten. Die Kommission stimmte zu, dass der statistische Kapazitätsindikator der Weltbank auf einem Korb von Indikatoren beruht, dem sowohl makroökonomische als auch andere Indikatoren angehören. Er soll aufgrund der von einem Land eingesetzten Methodik, der Datenquellen, der Häufigkeit und der Rechtzeitigkeit bei der Erstellung seiner Wirtschafts- und Bevölkerungsstatistik die Fähigkeit eines Landes widerspiegeln, hochwertige Daten über seine Bevölkerung und Wirtschaft zu sammeln, zu analysieren und zu verbreiten. Die Tatsache, dass der Wert sich nicht ausschließlich auf die BIP-Statistiken stützt, sondern ein breiteres Spektrum abdeckt, macht die Ergebnisse jedoch nicht wertlos. Daher blieb die Kommission bei ihrer Auffassung, dass die Daten zum chinesischen BIP nicht für Preise für Landnutzungsrechte in der Vergangenheit verwendet werden können.
- (505) Die Höhe der Subvention wurde nach Artikel 7 Absatz 3 der Grundverordnung dem Untersuchungszeitraum zugerechnet, und zwar unter Zugrundelegung der gewöhnlichen Dauer von Landnutzungsrechten bei Gewerbegrundstücken (d. h. 50 Jahre). Der resultierende Betrag wurde dann dem gesamten im Untersuchungszeitraum erzielten Umsatz des betreffenden Unternehmens zugerechnet, da die Subvention nicht von der Ausführleistung abhing und nicht nach Maßgabe der hergestellten, produzierten, ausgeführten oder beförderten Mengen gewährt wurde.
- (506) Die Giti-Gruppe machte geltend, dass die Kommission anstelle des Zeitpunkts des Geschäftsvorgangs das Datum der Bewertung der Landnutzungsrechte heranziehen solle, um den die Landnutzungsrechte betreffenden Vorteil zu berechnen. Die Kommission wies diese Forderung zurück, da der Zeitpunkt des Geschäftsvorgangs dem Ereignis entspricht, das sich monetär auf die finanzielle Lage des Unternehmens auswirkt.
- (507) Darüber hinaus forderte die Giti-Gruppe die Kommission auf, die zusätzlichen Kosten für die Bereitstellung des Grundstücks zur gewerblichen Nutzung sowie die sogenannten Förderungsgebühren und Requirierungsgebühren für das Grundstück bei der Berechnung des Vorteils zu berücksichtigen. Die Kommission wies diese Forderung aus den folgenden zwei Gründen zurück:
- Die betreffenden Unternehmen haben ihre Landnutzungsrechte zu einem vertraglichen Wert erworben, bei dem auf keine weiteren zusätzlichen Kosten Bezug genommen wurde. Infolgedessen stellte die Kommission fest, dass nur der vertragliche Wert zu berücksichtigen war.
 - Auch der Referenzwert enthält keine zusätzlichen Kosten oder Gebühren.
- (508) Schließlich wurden für China National Tire, Giti und Hankook einige kleinere unternehmensspezifische Stellungnahmen zu Fehlern und zur Berechnung von Vorteilen, die nicht mit dem Untersuchungszeitraum in Zusammenhang standen, akzeptiert.

⁽⁸⁸⁾ Der Statistische Kapazitätsindikator der Weltbank ist ein zusammengesetzter Wert, der das Leistungsvermögen des statistischen Systems eines Landes bewertet. Er basiert auf einem diagnostischen Rahmen, der folgende Bereiche bewertet: Methodik; Datenquellen; Periodizität und Aktualität. Die Länder werden in diesen Bereichen anhand von 25 Kriterien bewertet, wobei öffentlich zugängliche Informationen und/oder Angaben der Länder verwendet werden. Daten für alle Länder können entnommen werden unter <http://databank.worldbank.org/data/reports.aspx?source=Statistical-capacity-indicators>.

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

Einräumung von Landnutzungsrechten zu einem geringeren als dem angemessenen Entgelt	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Subventionsspanne
China National Tire-Gruppe	1,80 %
Giti-Gruppe	1,75 %
Hankook-Gruppe	1,11 %
Xingyuan-Gruppe	1,06 %

3.10. Programme zur Befreiung bzw. Ermäßigung von direkten Steuern

3.10.1. Körperschaftsteuer-Vorteile für Hochtechnologieunternehmen und Unternehmen aus dem Bereich der neuen Technologien

- (510) Nach dem Gesetz der Volksrepublik China über die Körperschaftsteuer (Enterprise Income Tax; im Folgenden „EIT-Gesetz“) erhalten Hoch- und Spitzentechnologieunternehmen, die der Staat maßgeblich unterstützen muss, einen ermäßigten Körperschaftsteuersatz von 15 % statt des Standardsteuersatzes von 25 %.

a) Rechtsgrundlage

- (511) Rechtsgrundlage dieses Programms sind Artikel 28 des EIT-Gesetzes und Artikel 93 der Durchführungsvorschriften zum Körperschaftsteuergesetz der VR China sowie:

- Rundschreiben des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie, des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung zur Überarbeitung und Herausgabe von „Administrativen Maßnahmen zur Anerkennung von High-Tech-Unternehmen“ (Administrative Measures for the Recognition of High-Tech Enterprises), G.K.F.H. [2016] Nr. 32;
- Mitteilung des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie, des Finanzministeriums und der staatlichen Steuerverwaltung über die Überarbeitung, den Druck und die Herausgabe der Leitlinien für das Anerkennungsmanagement von High-Tech-Unternehmen und Unternehmen aus dem Bereich der neuen Technologien, GKFH [2016] Nr. 195 und
- Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrialisierung (2011), herausgegeben von der NDRC, dem Ministerium für Wissenschaft und Technologie, dem Handelsministerium und dem nationalen Amt für geistiges Eigentum.

b) Untersuchungsergebnisse

- (512) Unternehmen, die die Steuerermäßigung in Anspruch nehmen können, gehören zu bestimmten vom Staat unterstützten Schwerpunktbereichen der Hightech-Branche und der neuen Technologien sowie zu den aktuellen Prioritäten der vom Staat unterstützten Hightech-Branchen, wie sie in den Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrialisierung aufgeführt sind. In diesen Leitlinien werden die Fertigungstechnik und die wichtigsten Rohstoffe für Radialreifen klar als Schwerpunkt benannt.
- (513) Um anspruchsberechtigt zu sein, müssen die Unternehmen darüber hinaus die folgenden Kriterien erfüllen:
- einen bestimmten Anteil der Forschungs- und Entwicklungskosten im Verhältnis zu ihrem Umsatz einbehalten;
 - einen bestimmten Anteil der Einnahmen aus Hochtechnologie/Produkten/Dienstleistungen am Gesamtumsatz des Unternehmens einbehalten und
 - einen bestimmten Anteil des technischen Personals an der Gesamtzahl der Mitarbeiter des Unternehmens aufrechterhalten.
- (514) Unternehmen, die diese Maßnahme in Anspruch nehmen, müssen ihre Körperschaftsteuererklärung und die einschlägigen Anlagen einreichen. Der tatsächliche Betrag des Vorteils kann der Steuererklärung entnommen werden.
- (515) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei der in Rede stehenden Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Die Steuerersparnis entspricht dem den Empfängern erwachsenden Vorteil. Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da ihre Anwendung auf Unternehmen beschränkt ist, die in bestimmten vom Staat festgelegten prioritären Hochtechnologiebereichen tätig sind, wie beispielsweise einigen Schlüsseltechnologien im Reifen Sektor.

c) Berechnung des Subventionsbetrags

- (516) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen der gesamten nach dem normalen Steuersatz zu entrichtenden Steuer und der im Untersuchungszeitraum tatsächlich entrichteten Steuer.
- (517) Der für diese spezifische Regelung festgesetzte Subventionsbetrag betrug 0,12 % für die China National Tire-Gruppe und 0,01 % für die Giti-Gruppe.

3.10.2. EIT-Verrechnung für Forschungs- und Entwicklungskosten

- (518) Die Steuerverrechnung für Forschungs- und Entwicklungskosten ermöglicht Unternehmen eine steuerliche Vorzugsbehandlung unter Berücksichtigung ihrer FuE-Tätigkeiten in bestimmten staatlich festgelegten vorrangigen Hochtechnologiebereichen, wenn die FuE-Aufwendungen bestimmte Schwellenwerte überschreiten.
- (519) Insbesondere für FuE-Aufwendungen in Verbindung mit der Entwicklung neuer Technologien, neuer Produkte und neuer Methoden, die nicht Bestandteil immaterieller Vermögenswerte sind, aber in der Gewinn- und Verlustrechnung verbucht werden, wird nach dem vollständigen Abzug unter Berücksichtigung der tatsächlichen Situation nochmals ein Abzug von 50 % gewährt. Wenn die genannten FuE-Aufwendungen immaterielle Vermögenswerte bilden, werden sie ausgehend von 150 % der Kosten der immateriellen Vermögenswerte abgeschrieben.

a) Rechtsgrundlage

- (520) Rechtsgrundlage dieses Programms sind Artikel 30 Absatz 1 des Körperschaftsteuergesetzes und die Durchführungsvorschriften zum Körperschaftsteuergesetz der VR China sowie folgende Bekanntmachungen:
- Bekanntmachung des Finanzministeriums, der staatlichen Finanzverwaltung und des Ministeriums für Wissenschaft und Technologie zur Verbesserung der Politik des Vorsteuerabzugs in Verbindung mit FuE-Aufwendungen (Notice of the Ministry of Finance, the State Administration of Taxation and the Ministry of Science and Technology on Improving the Policy of Pre-tax Deduction of R&D Expenses) (Cai Shui [2015] Nr. 119);
 - Bekanntmachung der staatlichen Finanzverwaltung über Fragen der Politik des Vorsteuerabzugs in Verbindung mit betrieblichen FuE-Aufwendungen (Notice of the State Administration of Taxation on Issues Concerning Policy of Pre-tax Deduction of R&D Expenses of Enterprises) und
 - Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrialisierung (2011), herausgegeben von der NDRC, dem Ministerium für Wissenschaft und Technologie, dem Handelsministerium und dem nationalen Amt für geistiges Eigentum.

b) Untersuchungsergebnisse

- (521) Während einer früheren Untersuchung ⁽⁸⁹⁾ wurde festgestellt, dass die „neuen Technologien, neuen Produkte und neuen Handwerke“, für die Steuervergünstigungen gewährt werden können, Teil bestimmter vom Staat unterstützter Hochtechnologiebereiche sowie der aktuellen Prioritäten in vom Staat unterstützten Hochtechnologiebereichen sind, wie sie in den Leitlinien zu vorrangigen Bereichen für die Entwicklung von Prioritäten im Bereich der Hochtechnologie-Industrialisierung aufgeführt sind.
- (522) Nach Auffassung der Kommission handelte es sich bei der in Rede stehenden Steuerverrechnung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Die Steuerersparnis entspricht dem den Empfängern erwachsenden Vorteil. Diese Subventionsregelung ist spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da ihre Anwendung auf Unternehmen beschränkt ist, die in bestimmten staatlich festgelegten vorrangigen Hochtechnologiebereichen (beispielsweise in der Reifenbranche) FuE-Aufwendungen tätigen.
- (523) Die Giti-Gruppe machte geltend, dass die Steuerverrechnung für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten keine spezifische Subvention darstelle, da sie gemäß Artikel 95 der Verordnung über die Umsetzung des Körperschaftsteuergesetzes für alle chinesischen Unternehmen gelte und nicht nur auf Hochtechnologieunternehmen und Unternehmen aus dem Bereich der neuen Technologien, sondern auf alle Unternehmen angewandt werde.
- (524) Die Kommission wies den Vorwurf, die Steuerverrechnung für Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten sei keine spezifische Subvention, zurück. Es trifft zwar zu, dass sie nicht nur für Hochtechnologieunternehmen und Unternehmen aus dem Bereich der neuen Technologien gilt, sie beschränkt sich jedoch auf „neue Technologien, Waren und Gewerbe“, die speziell, wie in Erwägungsgrund 521 dargelegt, definiert wurden. Die vorläufige Schlussfolgerung der Kommission bleibt daher unverändert.

⁽⁸⁹⁾ Siehe Durchführungsverordnung (EU) 2017/969 der Kommission vom 8. Juni 2017 zur Einführung endgültiger Ausgleichszölle auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/649 der Kommission zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter warmgewalzter Flacherzeugnisse aus Eisen, nicht legiertem Stahl oder anderem legiertem Stahl mit Ursprung in der Volksrepublik China, (ABl. L 146 vom 9.6.2017, S. 17), Erwägungsgrund 330.

c) Berechnung des Subventionsbetrags

- (525) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen der gesamten nach dem normalen Steuersatz zu entrichtenden Steuer und der nach dem zusätzlichen 50 %igen Abzug der geleisteten FuE-Aufwendungen tatsächlich entrichteten Steuer.
- (526) Für diese spezifische Regelung wurde im Falle der Giti-Gruppe eine Subvention in Höhe von 0,02 % ermittelt.
- (527) Die Giti-Gruppe machte geltend, die Kommission habe die angeblichen Vorteile von Regelungen, welche die Kosten eines Unternehmens senkten (und somit seine Gewinne steigerten), bei der Berechnung der Steuerermäßigung für Hochtechnologieunternehmen und Unternehmen aus dem Bereich der neuen Technologien nicht abgezogen, sondern einige der angeblichen Vorteile doppelt gezählt.
- (528) Die Kommission stimmte der Giti-Gruppe zu, dass Vorteile aus Subventionen (wenn sie als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen werden) die Kosten eines Unternehmens senken und dadurch den Bruttogewinn eines Unternehmens erhöhen, was wiederum zu einer höheren Steuer und gegebenenfalls zu einer höheren Steuerermäßigung führt. Dennoch ist das Unternehmen Giti Radial berechtigt, Zuschüsse und Subventionen für die Berechnung der Besteuerungsgrundlage als steuerfreies Einkommen zu deklarieren, wodurch die zu zahlende Einkommenssteuer gesenkt wird. Darüber hinaus wird die Methodik der Kommission konsequent angewandt, indem der Vorteil auf der Grundlage der verfügbaren Finanzdaten, die vom Unternehmen zur Verfügung gestellt und vor Ort überprüft wurden, für den Untersuchungszeitraum berechnet wird.

3.10.3. Befreiung von der Landnutzungssteuer

- (529) Organisationen oder natürliche Personen, die Flächen in Großstädten, Kreisstädten und Verwaltungsstädten sowie in Industrie- und Bergbaubezirken nutzen, zahlen gewöhnlich eine Steuer für die Nutzung von städtischem Grund und Boden. Diese Landnutzungssteuer wird von den lokalen Steuerbehörden dort eingezogen, wo die Flächen genutzt werden. Bestimmte Kategorien von Flächen sind jedoch von der Landnutzungssteuer befreit (z. B. dem Meer abgewonnene Flächen, Flächen zur Eigennutzung durch staatliche Einrichtungen, Volksorganisationen und militärische Einheiten, Flächen zur Nutzung durch Einrichtungen, die aus staatlichen Zuwendungen des Finanzministeriums finanziert werden, Flächen, die von religiösen Tempeln genutzt werden, öffentliche Parks und öffentliche Geschichts- und Naturstätten, Straßen, Wege, öffentliche Plätze, Rasenflächen und sonstige öffentliche städtische Flächen).

a) Rechtsgrundlage

- (530) Rechtsgrundlage dieses Programms sind folgende Vorschriften:
- Vorläufige Vorschriften der Volksrepublik China zur Grundsteuer (Provisional Regulations of the People's Republic of China on Real Estate Tax) (Guo Fa [1986] Nr. 90, in der Fassung von 2011) und
 - Übergangsbestimmungen der Volksrepublik China zur Besteuerung der Nutzung von städtischem Grund und Boden (Verordnung des Staatsrates der Volksrepublik China [2013] Nr. 645).

b) Untersuchungsergebnisse

- (531) Zwei der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen wurden Nachlässe bzw. Befreiungen von den Landnutzungssteuern durch das lokale Büro für Flächennutzung (Land Use Bureau) gewährt, obwohl sie keiner der nach den oben genannten nationalen Rechtsvorschriften befreiten Gruppen zuzurechnen waren.

c) Schlussfolgerung

- (532) Nach Auffassung der Kommission handelt es sich bei der in Rede stehenden Steuerbefreiung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der den betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Die Steuerersparnis entspricht dem den Empfängern erwachsenden Vorteil. Dieser Subventionsbetrag ist spezifisch im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da die Unternehmen eine Steuerermäßigung erhielten, obwohl sie nicht unter eines dieser unter Erwägungsgrund 529 genannten objektiven Kriterien fielen.

d) Berechnung des Subventionsbetrags

- (533) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen der gesamten nach dem normalen Steuersatz zu entrichtenden Steuer und der im Untersuchungszeitraum tatsächlich entrichteten Steuer.

- (534) Nach der Unterrichtung durch das Dokument merkte die Hankook-Gruppe an, dass die Rückerstattung der erhaltenen Landnutzungssteuer nicht anfechtbar sei, da das Unternehmen sie vor dem Untersuchungszeitraum erhalten habe. Nach einer weitergehenden Analyse akzeptierte die Kommission dieses Argument, da die letzte Rückerstattung der Landnutzungssteuer tatsächlich vor Beginn des Untersuchungszeitraums im Juni 2016 verbucht worden war und nach diesem Datum keine weiteren Zahlungen erfolgten.
- (535) Darüber hinaus brachte die Giti-Gruppe vor, dass für bestimmte Arten von Gebäuden (Wohngebäude und Schulen) in der Regel keine Landnutzungssteuer zu zahlen sei, wie in einer Mitteilung über Steuerbefreiungen für die Landnutzung von 1988 dargelegt. Die Kommission stellte fest, dass diese Mitteilung nicht mehr gültig war, da die unter Erwägungsgrund 530 genannten „Übergangsbestimmungen der Volksrepublik China zur Besteuerung der Nutzung von städtischem Grund und Boden“ in den freigestellten Kategorien keine Schulen und Wohngebäude mehr enthalten. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (536) Schließlich erklärte die Giti-Gruppe, dass zwei der Unternehmen der Gruppe die Landnutzungssteuer für den Untersuchungszeitraum durch Verrechnungen mit früheren Zahlungen beglichen hätten. Folglich gab es für diese beiden Unternehmen keine Vorteile. Die Kommission stimmte diesen Erklärungen zu und änderte die Berechnung der Subventionen entsprechend. Infolgedessen betrug die Höhe der Subventionen im Zusammenhang mit dieser spezifischen Regelung 0,01 % für die Giti-Gruppe.

3.10.4. Kommunalsteuervergünstigungen oder Steuererstattungen

- (537) Eines der Unternehmen der Hankook-Gruppe erhielt von der lokalen Regierung eine Erstattung der nach nationalen Vorschriften erhobenen Steuern.

a) Rechtsgrundlage

- (538) Rechtsgrundlage dieses Programms sind folgende Vorschriften:

— Maßnahmen der kommunalen Wirtschaftsentwicklungszone Huaian zur Umsetzung der präferenziellen Steuerpolitik (Measures of Huaian Municipal Economic Development Zone for Realization of Preferential Tax Policies) (1996).

b) Untersuchungsergebnisse

- (539) Gemäß einer Vereinbarung mit der kommunalen Regierung war die Gesellschaft berechtigt, die gesamte Einkommensteuer für die ersten zwei Jahre ab dem ersten Jahr der von der Gesellschaft zu zahlenden Körperschaftsteuer (ab 2003) zurückerstattet zu bekommen. Vom dritten bis zum fünften Jahr an hatte die Gesellschaft Anspruch auf eine reduzierte Einkommensteuer von 15 % sowie auf eine 100 %ige Rückerstattung des kommunalen Teils der gezahlten Einkommensteuer. Vom sechsten bis zum zehnten Jahr an hatte das Unternehmen Anspruch auf eine Erstattung des kommunalen Teils der gezahlten Einkommensteuer von 75 %. Ab dem 11. Jahr an hatte das Unternehmen Anspruch auf eine Erstattung des kommunalen Teils der gezahlten Einkommensteuer von 50 %.
- (540) Das Unternehmen erklärte, dass die Regierung im Laufe der Jahre ihre Richtlinien geändert habe und das Unternehmen daher nur bis zum Jahr 2012 Anspruch auf diese Art von Rückerstattungen und vergünstigten Zinssätzen gehabt habe. Die förderfähige Erstattung, die bis 2012 noch nicht ausgezahlt worden war, wurde für die Zukunft zugesagt, wenn es der Haushalt der kommunalen Regierung zulässt. Infolgedessen stand dem Unternehmen im Untersuchungszeitraum noch eine Erstattung zu.

c) Schlussfolgerung

- (541) Nach Auffassung der Kommission handelt es sich bei der in Rede stehenden Steuerbefreiung um eine Subvention im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung, da eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmenverzichts der chinesischen Regierung vorliegt, aus der dem betreffenden Unternehmen ein Vorteil erwächst. Die Steuerersparnis entspricht dem den Empfängern erwachsenden Vorteil. Diese Subvention ist spezifisch im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung, da das Unternehmen eine speziell für dieses Unternehmen bestimmte kommunale Steuerermäßigung erhalten hat, die anderen Unternehmen nicht gewährt wurde.
- (542) Obgleich die Kommission keine Beweise dafür sah, dass das Programm während des Untersuchungszeitraums noch angewandt wurde, stellte die Kommission anhand der Informationen der Stichprobenunternehmen fest, dass sie die Vorteile dieses Programms noch in Anspruch genommen haben.
- (543) Nach der Unterrichtung durch das Informationspapier bekräftigte das Unternehmen seine Aussage, dass es nur bis 2012 Anspruch auf Rückerstattungen gehabt habe. Es wurden jedoch keine neuen Nachweise vorgelegt, die die Feststellung der Kommission ändern würden.

d) **Berechnung des Subventionsbetrags**

- (544) Die Höhe der anfechtbaren Subventionen wurde anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum erwachsenden Vorteils ermittelt. Dieser Vorteil wurde berechnet als Differenz zwischen der gesamten nach dem normalen Steuersatz zu entrichtenden Steuer und der im Untersuchungszeitraum tatsächlich entrichteten Steuer.
- (545) Die Höhe der Subventionen im Zusammenhang mit dieser spezifischen Regelung betrug 0,13 % für die Hankook-Gruppe.

3.10.5. *Gesamthöhe der Subvention infolge sämtlicher Regelungen zur Befreiung von direkten Steuern und Programme zur Ermäßigung von direkten Steuern*

- (546) Die im Untersuchungszeitraum für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ermittelte Höhe der Subventionen im Rahmen aller dieser Regelungen betrug insgesamt:

Direkte Steuerbefreiungen und -ermäßigungen	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subventionen
China National Tire-Gruppe	0,12 %
Giti-Gruppe	0,04 %
Hankook-Gruppe	0,13 %
Xingyuan-Gruppe	0 %

3.11. **Programme im Zusammenhang mit indirekten Steuern und Einfuhrzöllen**

3.11.1. *Steuerbefreiungen und -ermäßigungen bei den Einfuhrzöllen für die Verwendung eingeführter Anlagen und Technologien*

- (547) Im Rahmen dieser Regelung wird bei der Einfuhr von für die Produktion eingesetzter Ausrüstung eine Befreiung von der Umsatzsteuer und von Einfuhrabgaben gewährt. Die Befreiung kann jedoch nur dann beansprucht werden, wenn die Anlage nicht in einem Verzeichnis der nicht anspruchsberechtigten Ausrüstung erfasst ist; außerdem muss das beantragende Unternehmen ein Zertifikat für staatlich geförderte Projekte einholen, das von den chinesischen Behörden oder der NDRC in Einklang mit den einschlägigen Investitions-, Steuer- und Zollvorschriften ausgestellt wird.

a) **Rechtsgrundlage**

- (548) Rechtsgrundlagen dieses Programms sind:
- Rundschreiben des Staatsrats über die Anpassung der Steuerregelungen für eingeführte Anlagen (Circular of the State Council on Adjusting Tax Policies on Imported Equipment), Guo Fa [1997] Nr. 37;
 - Bekanntmachung des Finanzministeriums, der Allgemeinen Zollverwaltung und der staatlichen Steuerverwaltung zur Anpassung bestimmter präferenzzieller Einfuhrzollsätze (Notice of the Ministry of Finance, the General Administration of Customs and the State Administration of Taxation on the Adjustment of Certain Preferential Import Duty Policies);
 - Bekanntmachung des Finanzministeriums, der Allgemeinen Zollverwaltung und der staatlichen Steuerverwaltung (Announcement of the Ministry of Finance, the General Administration of Customs and the State Administration of Taxation) [2008] Nr. 43;
 - Bekanntmachung der NDRC zu den relevanten Aspekten bezüglich der Handhabung des Bestätigungsschreibens für inländische oder aus dem Ausland finanzierte, staatlich geförderte Entwicklungsprojekte (Notice of the NDRC on the relevant issues concerning the Handling of Confirmation letter on Domestic or Foreign-funded Projects encouraged to develop by the State), [2006] Nr. 316, und
 - Verzeichnis der nicht vom Zoll zu befreienden Einfuhrartikel für FIE oder inländische Unternehmen (Catalogue on Non-duty-exemptible Articles of importation for either FIEs or domestic enterprises), 2008.

b) **Untersuchungsergebnisse**

- (549) Eingeführte Anlagen zur Entwicklung nationaler oder ausländischer Investitionsvorhaben in Übereinstimmung mit der Politik zur Förderung ausländischer oder nationaler Investitionsvorhaben können von der Mehrwertsteuerpflicht und/oder von Einfuhrzöllen befreit werden, wenn die Kategorie der betreffenden Anlagen nicht im Verzeichnis der nicht vom Zoll zu befreienden Waren aufgeführt ist. Um diese Befreiung in Anspruch nehmen zu können, benötigt das Unternehmen ein Bestätigungsschreiben der für das Projekt zuständigen lokalen Behörde, welches der lokalen Zollbehörde zu übermitteln ist.
- (550) Die chinesische Regierung brachte vor, dass mit Wirkung ab dem 1. Januar 2009 ausschließlich die Befreiung von Einfuhrzoll gewährt und auf die Einfuhr selbstgenutzter Anlagen Umsatzsteuer erhoben worden sei.

- (551) Für den Untersuchungszeitraum ergab die Untersuchung jedoch, dass die Stichprobenunternehmen von der Umsatzsteuer und von Einfuhrzöllen befreit waren. Die Befreiungen bezogen sich u. a. auf Einfuhren in früheren Jahren, bei denen der gewährte Vorteil aber über die Lebensdauer dieser Anlagen abgeschrieben und daher teilweise dem Untersuchungszeitraum zuzurechnen war. Zwar entdeckte die Kommission keine Anzeichen dafür, dass diese Befreiung während des Untersuchungszeitraum angewandt wurde, sie stellte aber auf Grundlage der im Dossier über die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen enthaltenen Beweismittel fest, dass den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen weiterhin Vorteile aus dieser Regelung erwuchsen.
- (552) Nach der Unterrichtung durch das Informationspapier stellte Pirelli fest, dass die Berechnung der Vorteile aus der Einfuhr von Maschinen und Anlagen falsch war. Die Kommission stimmte den vorgenommenen Korrekturen zu und passte die Berechnung entsprechend an.

c) **Schlussfolgerung**

- (553) Diese Regelung stellt eine finanzielle Beihilfe in Form eines Einnahmeverzichts durch die chinesische Regierung im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii dar, da FIE und andere anspruchsberechtigte inländische Unternehmen von der Zahlung der Umsatzsteuer und/oder von Abgaben befreit werden, die andernfalls zu zahlen wären. Außerdem erwächst den begünstigten Unternehmen ein Vorteil im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung.
- (554) Die Regelung ist nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung spezifisch. Die Rechtsvorschriften, nach denen sich die gewährende Behörde richtet, beschränken den Zugang auf Unternehmen, die innerhalb spezifischer, gesetzlich erschöpfend festgelegter Geschäftsfelder investieren und entweder der geförderten Kategorie oder der beschränkten Kategorie B nach dem *Verzeichnis der Wirtschaftszweige für ausländische Investitionen und Technologietransfers* (Catalogue for the guidance of industries for foreign investment and technology transfer) oder dem *Verzeichnis wichtiger Wirtschaftszweige, Waren und Technologien, deren Entwicklung staatlich unterstützt wird*, (Catalogue of key industries, products and technologies the development of which is encouraged by the State) zuzurechnen sind. Darüber hinaus gibt es keine objektiven Kriterien für die Begrenzung der Anspruchsbeziehung für dieses Programm und es gibt keine schlüssigen Beweise dafür, dass der Anspruch gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung automatisch besteht.

d) **Berechnung des Subventionsbetrags**

- (555) Die Höhe der anfechtbaren Subvention wird anhand des den Empfängern im Untersuchungszeitraum nachweislich erwachsenden Vorteils berechnet. Der den Empfängern erwachsende Vorteil wird als der Betrag der Umsatzsteuer- und Abgabenbefreiung für eingeführte Anlagen betrachtet. Um sicherzustellen, dass der anfechtbare Betrag lediglich den Untersuchungszeitraum abdeckt, wurde der gewährte Vorteil über die Lebensdauer der Anlagen gemäß den üblichen Rechnungslegungsverfahren des Unternehmens abgeschrieben.
- (556) Im Rahmen dieser Regelung wurden allen Stichprobenunternehmen Ermäßigungen gewährt. Der festgestellte Subventionsbetrag aufgrund der spezifischen Regelung lag zwischen 0,04 % und 0,13 %.

3.11.2. System zur Erstattung von Einfuhrabgaben für den Erwerb von Naturkautschuk

- (557) Die Kommission stellte fest, dass alle Stichprobenunternehmen als so genannte „verarbeitende Handelsunternehmen“ eingestuft wurden. Gemäß Artikel 3 der Maßnahmen der Zollbehörden der Volksrepublik China zur Überwachung der Verarbeitung von Handelsgütern ⁽⁹⁰⁾ (Measures of the Customs of the People's Republic of China for the Supervision of Processing Trade Goods) bezieht sich „der Begriff ‚verarbeitender Handel‘ auf Geschäftstätigkeiten, bei denen das ausführende Unternehmen die Roh- oder Hilfsstoffe, Teile und Komponenten, Einzelteile und Verpackungsmaterialien ganz oder teilweise einführt und die Endprodukte nach der Verarbeitung oder Montage, einschließlich der Verarbeitung von geliefertem und eingeführttem Material, wieder ausführt“. Artikel 5 besagt ferner: „Werden die Steuern bei der Einfuhr gemäß den geltenden Bestimmungen erhoben, so erstattet der Zoll die erhobenen Steuern entsprechend der überprüften Menge der tatsächlich verarbeiteten und wieder ausgeführten Waren nach der Ausfuhr der fertigen Waren“.

a) **Rechtsgrundlage**

- Zollgesetz der Volksrepublik China, Verordnung des Präsidenten der Volksrepublik China Nr. 81, 4. November 2017;
- Maßnahmen der Zollbehörden der Volksrepublik China zur Überwachung der Verarbeitung von Handelsgütern, Verordnung Nr. 235 der Allgemeinen Zollverwaltung, 20. Dezember 2017;
- Maßnahmen der Zollbehörden der Volksrepublik China zur Verwaltung des Stückverbrauchs im Verarbeitungshandel, Verordnung Nr. 218 der Allgemeinen Zollverwaltung, 13. März 2014;
- Vorläufige Verwaltungsmaßnahmen zum Management der Unternehmensbonität, Verordnung Nr. 225 der Allgemeinen Zollverwaltung, 4. September 2014.

⁽⁹⁰⁾ Verordnung Nr. 235 der Allgemeinen Zollverwaltung, 20. Dezember 2017.

b) Untersuchungsergebnisse

- (558) Während der Untersuchung stellte die Kommission fest, dass alle Stichprobenunternehmen für die in Erwägungsgrund 557 genannte Regelung über den Handel mit Verarbeitungserzeugnissen beim Zoll angemeldet waren und dass, gemäß Artikel 5 der Maßnahmen der Zollbehörden der Volksrepublik China zur Überwachung der Verarbeitung von Handelsgütern, alle von ihnen Befreiungen von „*bei der Einfuhr erhobenen Steuern*“ (d. h. Einfuhrzöllen) bei der Einfuhr von Naturkautschuk erhalten haben, der für die Herstellung von zur Ausfuhr bestimmten Reifen verwendet wurde.
- (559) Eine solche Regelung entspricht einem Zollrückerstattungssystem gemäß Anhang I Ziffer i der Grundverordnung. Nach Buchstabe i des Anhangs I können Rückerstattungssysteme eine Ausfuhrsubvention darstellen, soweit die Höhe der Rückerstattung die Höhe der ursprünglich auf die eingeführten Vorleistungen erhobenen Einfuhrabgaben, für welche die Rückerstattung beansprucht wird, überschreitet.
- (560) Um festzustellen, ob eine derartige übermäßige Erstattung gemäß Anhang III Nummer II der Grundverordnung vorliegt, bat die Kommission die chinesische Regierung um zusätzliche allgemeine Informationen über die Regelung über den Handel mit Verarbeitungserzeugnissen und insbesondere über das Bestehen und die wirksame Anwendung der zugehörigen Überwachungs- und Kontrollverfahren.
- (561) Ausgehend von den erhaltenen Informationen hat die chinesische Regierung tatsächlich einen Rechtsrahmen für die Überwachung des Systems über den Handel mit Verarbeitungserzeugnissen geschaffen. Die Kommission stellte jedoch auch fest, dass einige in das System integrierte Besonderheiten zu übermäßigen Rückerstattungen führen könnten:
- Das System basiert überwiegend auf Selbstdeklarationen von Unternehmen.
 - Entgegen der allgemein anerkannten Praxis werden Einfuhrzölle im Voraus erlassen. Die Zollbehörden behalten sich nur das Recht vor, sie nachträglich zu fordern.
 - Die Intensität der Kontrollen von Unternehmen basiert auf der Vergabe einer Kreditwürdigkeit, die wiederum hauptsächlich auf Selbstdeklaration beruht und zusätzliche Punkte für die Zugehörigkeit zu einem geförderten Wirtschaftszweig enthält.
 - Die Zollanmeldungen basieren auf den von den Zollbehörden festgelegten Standardverbrauchssätzen. Der Standardverbrauchssatz von Naturkautschuk pro exportiertem Reifen war deutlich höher als der tatsächliche Verbrauch, der in den Betrieben der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen festgestellt wurde.
- (562) Während der Kontrollbesuche bei den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen stellte sich zudem heraus, dass dieser Rahmen in der Praxis nicht tatsächlich angewandt wurde. So stellte die Kommission beispielsweise fest, dass Naturkautschuk, der für zur Ausfuhr bestimmte Reifen vorgesehen ist, im Gegensatz zu den Rechtsvorschriften nicht von anderem Naturkautschuk in den Lagerhäusern getrennt wurde und dass in den Betrieben der Stichprobenunternehmen keine regelmäßigen Kontrollen vor Ort stattgefunden hatten.
- (563) Darüber hinaus führten die Unternehmen sogenannten Mischkautschuk unter der statistischen Warennummer (HS-Code) 40028000 (mit einem Zollsatz von 0 %) ein. Diese statistische Warennummer sollte eigentlich für Kautschukmischungen verwendet werden, d. h. Mischungen aus Naturkautschuk und synthetischem Kautschuk, die aber hauptsächlich aus synthetischem Kautschuk bestehen. Tatsächlich enthielt der Mischkautschuk, der von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen eingeführt wurde, 97,5 % Naturkautschuk, besaß die gleichen materiellen Eigenschaften wie Naturkautschuk und wurde im Herstellungsprozess der überprüften Unternehmen in gleicher Weise und im selben Verhältnis wie Naturkautschuk verwendet.
- (564) Infolgedessen zahlten drei der vier Unternehmensgruppen in der Stichprobe nicht alle fälligen Einfuhrzölle.

c) Schlussfolgerung

- (565) Gemäß Anhang III der Grundverordnung informierte die Kommission die chinesische Regierung in einem gesonderten Dokument über die einzelnen Geschäftsvorgänge, die während der Untersuchung geprüft wurden, damit die chinesische Regierung die von ihr für notwendig erachteten zusätzlichen Untersuchungen durchführen konnte. In ihrer Stellungnahme zum Schreiben der Kommission wandte die chinesische Regierung ein, dass die Bedingungen in Anhang III Nummer II Absatz 3 der Antisubventionsgrundverordnung nicht erfüllt seien, da die chinesische Regierung über einen strengen Rechtsrahmen verfüge, um die tatsächlichen Geschäftsvorgänge der Einfuhren von Naturkautschuk zu überwachen. Die chinesische Regierung wies ferner darauf hin, dass die geltenden Rechtsvorschriften Sanktionen und rechtliche Verantwortung bei Verstößen vorsähen. Außerdem würden die Zollbehörden über ausreichende personelle Ressourcen verfügen, um die Regelung auf lokaler Ebene umzusetzen und Sanktionen zu verhängen. Stelle man schließlich Unregelmäßigkeiten und Schmuggel fest, so werde das Unternehmen in seiner Kreditwürdigkeit herabgestuft.
- (566) Wie in Erwägungsgrund 561 erwähnt, hat die chinesische Regierung tatsächlich einen Rechtsrahmen für die Überwachung des Systems über den Handel mit Verarbeitungserzeugnissen geschaffen. Die Kommission stellte jedoch auch fest, dass der Rechtsrahmen, wie in den Erwägungsgründen 561 und 562 erörtert, einige Schwächen aufwies und im Hinblick auf die Stichprobenunternehmen in der Praxis nicht wirksam angewandt wurde. Die chinesische Regierung legte keine Beweise vor, die den Feststellungen der Kommission in dieser Hinsicht widersprechen würden, und lieferte keine neuen Informationen zu den von der Kommission angegebenen spezifischen Geschäftsvorgängen.

- (567) Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass das Überwachungssystem der chinesischen Regierung für den Handel mit Verarbeitungserzeugnissen im Hinblick auf Naturkautschuk nicht wirksam angewandt wurde. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass das angewandte Überwachungssystem für Naturkautschuk, der für zur Ausfuhr bestimmte Reifen verwendet wird, zu übermäßigen Erstattungen geführt hat, die eine anfechtbare Subvention im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer ii der Grundverordnung darstellen, da die Höhe der Rückerstattung die Höhe der ursprünglich auf die eingeführten Vorleistungen erhobenen Einfuhrabgaben, für welche die Rückerstattung beansprucht wird, überschreitet.
- (568) Diese übermäßigen Erstattungen sind ebenfalls spezifisch, da sie im Sinne von Artikel 4 Absatz 4 Buchstabe a der Grundverordnung von der Ausfuhrleistung abhängig sind.
- (569) Nach der endgültigen Unterrichtung übermittelten die chinesische Regierung und die Giti-Gruppe Stellungnahmen zu diesem Aspekt. Die chinesische Regierung brachte erneut vor, dass ein strenger Rechtsrahmen eingeführt worden sei, der adäquat umgesetzt würde, und dass die Kommission ihre Schlussfolgerung nicht auf einige wenige Einzelfälle stützen könne, in denen von Unternehmen die Vorschriften zur Regelung des verarbeitenden Handels nicht eingehalten worden seien. Die Kommission wiederholte bezüglich dieser Vorbringen, dass die Behauptung der chinesischen Regierung, wonach die geltenden Rechtsvorschriften von den ausführenden Herstellern nur in einigen wenigen Einzelfällen nicht eingehalten worden wären, durch die Sachlage nicht untermauert wird. Wie in Erwägungsgrund 562 dargelegt, wurden nämlich von sämtlichen ausführenden Herstellern in der Stichprobe, die diese Regelung in Anspruch genommen hatten, die fälligen Einfuhrzölle nicht zur Gänze entrichtet. Ferner unterließ es die chinesische Regierung, eine weitere Untersuchung der betreffenden Geschäftsvorgänge durchzuführen. Deshalb wies die Kommission dieses Vorbringen zurück.
- (570) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Giti-Gruppe vor, dass die Kommission ihre Verteidigungsrechte durch die in einem sehr fortgeschrittenen Stadium der Untersuchung erfolgte Einbeziehung der Zollrückerstattungsregelung verletzt habe und dass die Kommission zur Untersuchung der Regelung nicht befugt sei, da diese nicht unter die Einleitungsbekanntmachung falle.
- (571) Zu den die Verletzung der Verteidigungsrechte des ausführenden Herstellers betreffenden Vorbringen merkte die Kommission an, dass die Untersuchung der Zollrückerstattungsregelung in der Einleitungsbekanntmachung vorgesehen ist, da in deren Abschnitt 3 auf Nachlässe bei den Einfuhrzöllen eigens Bezug genommen wird. Überdies unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien bereits in Abschnitt 3.13.3 des Informationspapiers darüber, dass sie eine Untersuchung der Regelung durchführt. Das Vorbringen, die Kommission habe die Verteidigungsrechte der Giti-Gruppe verletzt, wird daher zurückgewiesen.
- (572) Außerdem wandte die Giti-Gruppe ein, dass für die Einfuhren von gemischtem Kautschuk keine Zollrückerstattung gelten sollte, da der normale Einfuhrzollsatz für eine derartige Ware der Nullsatz sei. Überdies würde die Giti-Gruppe regelmäßig Einfuhrdaten, Verbrauchswerte und Ausfuhrmengen auf eine Internetplattform hochladen, die vom Zoll, der zudem Kontrollbesuche in den Betrieben durchführe, ständig überwacht würde.
- (573) Zu diesen Vorbringen stellte die Kommission Folgendes fest: Die Kommission akzeptierte den Einwand, dass es sich beim Zollsatz für gemischten Kautschuk um den Nullzollsatz handele und dafür daher keine Zollrückerstattung gelten könne. Dementsprechend wurde die übermäßige Erstattung, die auf diese Regelung zurückzuführen ist, für alle betroffenen ausführenden Hersteller in der Stichprobe neu berechnet. Die endgültige Höhe der jeweiligen Subvention ist in Erwägungsgrund 580 angegeben.
- (574) Was das Überwachungssystem der Zollbehörden betrifft, so stellte die Kommission nicht in Abrede, dass von der Giti-Gruppe Informationen über die Einfuhren von Naturkautschuk und dessen Verwendung tatsächlich auf die Internetplattform hochgeladen worden sind. Wie jedoch in Erwägungsgrund 561 dargelegt, handelt es sich dabei im Wesentlichen um Eigenerklärungen. Ungeachtet dessen wurde von 11 ausführenden Herstellern, die von der Kommission überprüft worden sind, nur bei einem Hersteller der Giti-Gruppe ein Kontrollbesuch in dessen Betriebsstätten durchgeführt. Überdies bestand diese Überprüfung nur in einem einfachen Abgleich der Lagerbestände. Die Kommission wies dieses Vorbringen zurück, da nach ihrer Auffassung ein derartiger Abgleich für eine wirksame Überprüfung nicht ausreichend ist.

d) Berechnung der Höhe der Subvention

- (575) Der Vorteil wurde als Differenz zwischen der Höhe der im UZ fälligen Einfuhrzölle und der tatsächlichen Höhe der im UZ entrichteten Zölle berechnet. Da keine Angaben zum tatsächlichen Verbrauch von Naturkautschuk pro Reifentyp vorlagen, ging die Kommission davon aus, dass 1) der durchschnittliche Verbrauch bei allen Reifentypen gleich hoch ist und dass 2) der gesamte eingeführte Naturkautschuk vorrangig für zur Ausfuhr bestimmte Reifen und erst dann für Reifen, die für den Inlandsmarkt bestimmt sind, verwendet würde. Erstens ermittelte sie im Anschluss daran, welche Menge an Naturkautschuk im Untersuchungszeitraum eingeführt worden war. Zweitens berechnete sie das Verhältnis zwischen der Menge der Ausfuhrverkäufe und der gesamten Verkaufsmenge der betroffenen Ware. Drittens stellte die Kommission den Wert der Ausfuhrverkäufe der Gesamtmenge an eingeführtem Naturkautschuk gegenüber und ermittelte die Menge des eingeführten Naturkautschuks, für die auf die Erhebung von Einfuhrzöllen verzichtet werden könnte. Zur Ermittlung der Höhe des Vorteils berechnete die Kommission die Einfuhrzölle, die für die zur Herstellung von Reifen für den Inlandsmarkt verwendeten Mengen an Naturkautschuk fällig gewesen wären, und zog die Höhe der tatsächlich entrichteten Einfuhrzölle davon ab.

- (576) Nach der endgültigen Unterrichtung wandte die Giti-Gruppe ein, die Kommission hätte zur Berechnung des Vorteils den tatsächlichen Verbrauch heranziehen sollen, zumal sie diesen Wert während des Kontrollbesuchs vor Ort erhoben hätte. Die Kommission hätte bei der Heranziehung der beschriebenen Methodik übersehen, dass Naturkautschuk auch für die Herstellung anderer Reifen verwendet würde und dass für diese Reifen unterschiedliche Verbrauchswerte gelten würden.
- (577) Die Kommission akzeptierte den Einwand der Giti-Gruppe teilweise. Im Fall von GITI Yinchuan und GITI Hualin stützte sich die Kommission auf den in deren Einfuhrlicenzen genannten Verbrauch. Was jedoch die beiden anderen Unternehmen der Giti-Gruppe, die diese Regelung ebenfalls in Anspruch genommen haben, betrifft, so wurde der tatsächliche Verbrauch während des Kontrollbesuchs vor Ort nicht bekannt gegeben. Aus diesem Grund zog die Kommission den gewogenen Durchschnitt des Verbrauchs von GITI Yinchuan und GITI Hualin heran. Die Berechnung der Höhe des Vorteils wurde entsprechend angepasst.
- (578) Keiner der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller legte Zahlen zum tatsächlichen Verbrauch vor. Wie die Kommission diesbezüglich anmerkte, wurden mit der unterschiedlichen Methodik sehr ähnliche Ergebnisse ermittelt. Tatsächlich wurde bei Heranziehung der ursprünglichen Methodik der Kommission für die Höhe der Subvention ein Wert von 3,62 % ermittelt, bei Heranziehung des tatsächlichen Verbrauchs lag die Höhe der Subvention bei 3,64 %. Dieses Ergebnis zeigte, dass die ursprüngliche Methodik der Kommission zur Berechnung der Höhe der Subvention ebenfalls zuverlässig war. Aus diesem Grund gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es nicht notwendig war, die Methodik zur Berechnung der Höhe der Subvention im Fall des anderen ausführenden Herstellers in der Stichprobe zu ändern.
- (579) Die für diese Art von Subventionen im Untersuchungszeitraum ermittelte Höhe der Subventionen stellte sich für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wie folgt dar:

Erstattung von Einfuhrzöllen gegenüber Naturkautschuk	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
China National Tire-Gruppe	1,10 %
Giti-Gruppe	3,64 %
Xingyuan-Gruppe	1,25 %

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

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

Befreiungen von bzw. Ermäßigungen der indirekten Steuern	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
China National Tire-Gruppe	1,21 %
Giti-Gruppe	3,74 %
Hankook-Gruppe	0,13 %
Xingyuan-Gruppe	1,30 %

3.12. Zuschussprogramme

3.12.1. Zuschüsse für Energieeinsparung, Umweltschutz und Emissionen

- (581) Drei der vier Stichprobenunternehmen erhielten verschiedene Zuschüsse für Maßnahmen zum Umweltschutz und zur Verringerung von Emissionen, beispielsweise Anreize zum Umweltschutz und zur Ressourcenschonung, Zuschüsse zur Förderung der synergetischen Nutzung von Ressourcen, Zuschüsse aus Anreizfonds für Energieeinsparungsprojekte, Zuschüsse zur Förderung von Demonstrationszentren im Bereich Energiemanagement, Zuschüsse für Vorhaben zur Verbesserung der Luftqualität und Anreize für Vorhaben im Bereich der Kreislaufwirtschaft.

a) Rechtsgrundlage

- Gesetz der Volksrepublik China über Energieeinsparung (Law of the People's Republic of China on Energy Conservation) in der am 28. Oktober 2007 angenommenen Neufassung und in der geänderten Fassung vom 2. Juli 2016;

- Gesetz zur Förderung einer saubereren Produktion der Volksrepublik China (Cleaner Production Promotion Law of the People's Republic of China), Verordnung Nr. 54 des Präsidenten der Volksrepublik China in der Fassung vom 29. Februar 2012;
- Maßnahmen zur Kontrolle der sauberen Produktion (Measures on Clean Production Inspection), Dekret Nr. 38 des NDRC und des Ministeriums für Umweltschutz, verkündet am 1. Juli 2016;
- Bekanntmachung über den Druck und die Verbreitung der vorläufigen Maßnahmen zur Verwaltung von Subventionen zur Energieeinsparung und Emissionsminderung (Notice on Printing and Distributing the Interim Measures on the Administration of Subsidy for Energy Saving and Emission Reduction), Finanzministerium [2015] Nr. 161;
- Wesentliche Elemente bei der Einsparung und vollständigen Nutzung von Energie in der Industrie im Jahr 2015 (Key Points of Energy Conservation and Comprehensive Utilization in Industry in 2015), veröffentlicht am 3. April 2015 vom MIIT;
- Umsetzungsplan für die Transformation und Modernisierung der Reifenindustrie der Provinz Shandong, ausgestellt vom Regierungsamt der Provinz Shandong am 22. Oktober 2014;
- Auf kommunaler Ebene: Bekanntmachung über die Zuteilung des Jiaozuo Sonderfondsplans 2016 für den Umweltschutz (2016 Jiaozuo Special Fund Plan for Environmental Protection); Bekanntmachung über die Zuweisung des Sonderfonds 2013 zur Verhütung der Luftverunreinigung (2013 Air Pollution Prevention Special Fund), HeCaiZhiJian [2013] 702 und
- Bekanntmachung über die Zuweisung des Projektfonds 2014 für das Energiemanagementzentrum für Industrieunternehmen (2014 industrial enterprise energy management center project fund), Finanzministerium, CaiJian [2013] 470.

b) *Schlussfolgerung*

- (582) Mit dem Energiespar-, Umweltschutz- und Emissionsprogramm werden den Herstellern der betroffenen Ware Subventionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung durch einen Transfer von Geldern der chinesischen Regierung in Form von Zuschüssen gewährt.
- (583) Außerdem hat die Kommission festgestellt, dass dieses Subventionsprogramm spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung ist, da im Rahmen dieses Programms ausschließlich Unternehmen gefördert werden können, die im Bereich der Schlüsseltechnologien tätig sind oder mit der Herstellung von Schlüsselprodukten nach den regelmäßig veröffentlichten Leitlinien und Verzeichnissen befasst sind. Insbesondere wird in dem MIIT-Dokument aus dem Jahr 2015 die chemische Industrie als Branche für spezifische Anreize im Zusammenhang mit der Energieeinsparung ausdrücklich erwähnt.
- (584) Darüber hinaus wird durch die sogenannte Tyres Industry Policy „die Entwicklung von (...) energiesparenden“ und „umweltfreundlichen“ Reifen gefördert. Gemäß dem Umsetzungsplan für die Transformation und Modernisierung der Reifenindustrie der Provinz Shandong ⁽⁹¹⁾ gehören Energieeinsparung und Emissionsreduzierung zu den Hauptzielen der Reifenindustrie in Shandong. In diesem Kontext sind mit der Herstellung und Verwendung von „grünen“ (d. h. umweltfreundlichen) Reifen zusammenhängende Investitionen, Kredite und Steuern förderungswürdig. ⁽⁹²⁾

c) *Berechnung der Höhe der Subvention*

- (585) Der Vorteil wurde als der im Untersuchungszeitraum erhaltene Betrag bzw. der dem Untersuchungszeitraum zugerechnete Betrag berechnet, wenn der Betrag über die Lebensdauer des Anlagevermögens abgeschrieben wurde, für das der Zuschuss gewährt wurde. Die Kommission prüfte, ob ein zusätzlicher marktüblicher jährlicher Zinssatz nach Abschnitt F Absatz a der Leitlinien für die Berechnung der Höhe von Subventionen ⁽⁹³⁾ anzuwenden war. Dieser Ansatz wäre jedoch mit einer Vielzahl an komplexen hypothetischen Faktoren verbunden gewesen, für die keine exakten Informationen verfügbar waren. Daher hielt die Kommission es eher für angemessen, nach der bereits in früheren Fällen ⁽⁹⁴⁾ angewendeten Berechnungsmethode Beträge unter Annahme der Abschreibungsraten des betreffenden Anlagevermögens dem Untersuchungszeitraum zuzurechnen.

⁽⁹¹⁾ Die Provinz Shandong ist — mit einem Anteil von etwa 50 % an der gesamten Reifenproduktion der VR China — die Provinz mit der landesweit größten Reifenproduktion.

⁽⁹²⁾ Umsetzungsplan für die Transformation und Modernisierung der Reifenindustrie der Provinz Shandong, erstellt vom Regierungsamt der Provinz Shandong am 22. Oktober 2014, Kapitel 4.6 und 6.2.

⁽⁹³⁾ ABl. C 394 vom 17.12.1998, S. 6.

⁽⁹⁴⁾ Wie z. B. Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2011/42 des Rates (ABl. L 128 vom 14.5.2011, S. 18. *gestrichenes Feinpapier*); Durchführungsverordnung (EU) Nr. 2013/215 des Rates vom 11.3.2013 (ABl. L 73, S. 16, *organisch beschichtete Stahlerzeugnisse*); Durchführungsverordnung (EU) 2017/366 der Kommission (ABl. L 56 vom 3.3.2017, S. 1. *Solarpaneele*); Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1379/2014 der Kommission (ABl. L 367 vom 23.12.2014, S. 22. *Glasfaserfilamente*); Durchführungsbeschluss 2014/918/EU der Kommission (ABl. L 360 vom 16.12.2014, S. 65. *Polyester-Spinnfasern*).

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

Zuschüsse für Energieeinsparung und Umweltschutz	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
China National Tire-Gruppe	0,02 %
Giti-Gruppe	0,04 %
Xingyuan-Gruppe	0,01 %

3.12.2. Zuschüsse für die Aufrüstung, Modernisierung oder Umwandlung von Technologien

- (587) Die Stichprobenunternehmen erhielten im Rahmen dieses Programms eine Reihe von Zuschüssen für Forschung und Entwicklung, technologische Modernisierung und Innovation, wie z. B. die Förderung von FuE-Aufgaben im Rahmen der Pläne zur Förderung von Wissenschaft und Technologie, die Förderung von Investitionen zur Anpassung der Schlüsselindustrien, Wiederbelebung und Erneuerung der Technologie, usw.

a) **Rechtsgrundlage**

- 13. Fünfjahresplan für technologische Innovation;
- Richtlinien zur Förderung der Erneuerung von Unternehmenstechnologien (Guiding Opinions on Promoting Enterprise Technology Renovation), Staatsrat, Guo Fa [2012] 44;
- Arbeitsplan für die Wiederbelebung der Industrie und die Erneuerung der Technologie (Industry Revitalization and Technology Renovation Work Plan), herausgegeben von NDRC und MIIT, 2015;
- Mittel- bis langfristiges Programm zur technischen und wissenschaftlichen Entwicklung (Medium to Long-Term Programme on Technological and Scientific Development) (2006-2020), im Jahr 2006 vom Staatsrat veröffentlicht;
- Verwaltungsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem nationalen Plan zur Förderung von Wissenschaft und Technologie in der geänderten Fassung von 2011; und
- auf kommunaler Ebene/Provinzebene: Bekanntmachungen über die Zuweisung von Spezialfonds für technische Modernisierungen, Spezialfonds für die industrielle Wiederbelebung, Spezialfonds für technische Umsetzungen, Spezialfonds für die industrielle Entwicklung.

b) **Schlussfolgerung**

- (588) Gemäß den Richtlinien zur Förderung der Erneuerung von Unternehmenstechnologien (siehe 3.2) werden die zentralen und kommunalen Regierungsstellen aufgefordert, die Fördermittel weiter aufzustocken und die Investitionen zu erhöhen, wobei der Schwerpunkt auf dem industriellen Wandel und der Modernisierung in Schlüsselbereichen und auf kritischen Fragen der technologischen Modernisierung liegt. Darüber hinaus sollten die Behörden die Methoden des Fondsmanagements kontinuierlich weiterentwickeln und verbessern, flexibel mehrere Fördermöglichkeiten nutzen und die Nutzungseffizienz von Fiskalfonds erhöhen.
- (589) Mit dem Arbeitsplan zur Wiederbelebung der Industrie und zur Modernisierung der Technologien werden die oben genannten Richtlinien in der Praxis umgesetzt, indem spezielle Fonds zur Förderung des technologischen Fortschritts und von Projekten zum technologischen Wandel eingerichtet werden. Diese Mittel beinhalten Investitionszuschüsse und Rückzahlungsprämien. Die Verwendung der Mittel muss im Einklang mit der nationalen makroökonomischen Politik, der Industriepolitik und der regionalen Entwicklungspolitik stehen.
- (590) Mit den im Rahmen dieses Programms gewährten Zuschüssen werden den Herstellern der betroffenen Ware Subventionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung durch einen Transfer von Geldern der chinesischen Regierung in Form von Zuschüssen gewährt.
- (591) Außerdem stellte die Kommission fest, dass diese Subventionen spezifisch im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a der Grundverordnung sind, da im Rahmen dieses Programms nur Unternehmen gefördert werden können, die in Schlüsselbereichen oder -technologien nach den regelmäßig veröffentlichten Leitlinien, Verwaltungsmaßnahmen und Verzeichnissen tätig sind. Der Reifen- und/oder der (petro)chemische Sektor werden unter den förderfähigen Sektoren aufgeführt.

c) **Berechnung der Höhe der Subvention**

- (592) Der Vorteil wurde nach der in Erwägungsgrund 585 beschriebenen Methode berechnet.

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

Zuschüsse für technologische Aufrüstung, Modernisierung oder Umgestaltung	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
China National Tire-Gruppe	0,03 %
Giti-Gruppe	0,15 %
Hankook-Gruppe	0,05 %

3.12.3. Ad-hoc-Zuschüsse von kommunalen/regionalen Behörden

- (594) In seinem Antrag legte der Antragsteller Beweise dafür vor, dass die Reifenindustrie in der VR China von Regierungsbehörden auf verschiedenen Ebenen (d. h. auf lokaler, regionaler und nationaler Ebene) unterschiedliche einmalige oder wiederkehrende Zuschüsse erhalten können.
- (595) In der Untersuchung wurde festgestellt, dass die vier in die Stichprobe einbezogenen Gruppen von Unternehmen erhebliche, einmalige oder wiederkehrende Zuschüsse von unterschiedlichen staatlichen Stellen erhielten, aus denen ihnen im Untersuchungszeitraum Vorteile erwuchsen. Einige dieser Vorteile wurden bereits von den in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen in ihren jeweiligen Fragebogenantworten angegeben, während weitere im Rahmen der Kontrollbesuche vor Ort festgestellt wurden. Keiner der Vorteile wurde in der Fragebogenantwort der chinesischen Regierung offengelegt.

a) Rechtsgrundlage

- (596) Diese Zuschüsse wurden den Unternehmen von Behörden auf nationaler Ebene oder auf Ebene der Provinzen, Städte, Kreise oder Bezirke gewährt, und alle waren offensichtlich spezifisch für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen oder spezifisch in Bezug auf den Standort oder die Art des Wirtschaftszweigs. Die genaueren Rechtsvorschriften, nach denen diese Vorteile gewährt wurden — soweit denn überhaupt eine Rechtsgrundlage dafür gegeben war —, wurden nicht offengelegt. In einigen Fällen erhielt die Kommission jedoch ein Exemplar eines von einer staatlichen Behörde veröffentlichten Begleitdokuments zu den gewährten Zuschüssen (im Folgenden „Bekanntmachung“).

b) Ergebnisse der Untersuchung

- (597) In Anbetracht der Vielzahl der Zuschüsse, die in den Antrag aufgenommen und/oder in den Büchern der Stichprobenunternehmen erfasst wurden, werden in diesem Informationspapier nur die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst. Der Nachweis für das Vorliegen zahlreicher Zuschüsse und die Tatsache, dass sie von verschiedenen Ebenen der chinesischen Regierung gewährt wurden, wurde ursprünglich von den vier Stichprobenunternehmen erbracht, und detaillierte Ergebnisse zu diesen Zuschüssen werden den einzelnen Unternehmen in ihren spezifischen Offenlegungsunterlagen zur Verfügung gestellt.
- (598) Solche Zuschüsse wurden beispielsweise in folgender Form gewährt: Patentfonds, Wissenschafts- und Technologiefonds und -auszeichnungen, Wirtschaftsentwicklungsfonds, Ausfuhrförderungsfonds, Fonds für Zuschüsse zu grundlegenden Infrastrukturen, Zuschüsse für Industrieproduktion oder Industrieinvestitionen, Produktionssicherheitsauszeichnungen, Unterstützungsfonds auf Bezirks- oder Provinzebene, Zinsabschläge auf Kredite für importierte Anlagen.

c) Schlussfolgerung

- (599) Diese Zuschüsse stellen Subventionen im Sinne des Artikels 3 Absatz 1 Buchstabe a Ziffer i und des Artikels 3 Absatz 2 der Grundverordnung dar, da durch einen Transfer von Geldern der chinesischen Regierung in Form von Zuschüssen an die Hersteller der betroffenen Ware ein Vorteil gewährt wurde.
- (600) Diese Zuschüsse sind ferner spezifische Subventionen im Sinne des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe a und des Artikels 4 Absatz 3 der Grundverordnung, da sie offensichtlich auf bestimmte Unternehmen oder spezifische Projekte in spezifischen Regionen und/oder die Reifenindustrie beschränkt sind. Darüber hinaus sind einige der Zuschüsse von der Ausführleistung im Sinne des Artikels 4 Absatz 4 Buchstabe a abhängig. Diesen Zuschüssen kann die Spezifität auch nach den Anforderungen des Artikels 4 Absatz 2 Buchstabe b der Grundverordnung nicht abgesprochen werden, da die Bedingungen für den Anspruch auf die Subvention und die tatsächlichen Auswahlkriterien für die Unternehmen nicht transparent und nicht objektiv sind und kein automatischer Anspruch besteht.
- (601) In allen Fällen machten die Unternehmen Angaben zur Höhe der Zuschüsse und dazu, von wem die Zuschüsse gewährt wurden. Die betreffenden Unternehmen verbuchten diese Einkünfte in ihren Büchern auch größtenteils unter der Rubrik „Einkünfte aus Subventionen“ und hatten diese Bücher von unabhängigen Stellen prüfen lassen. Dies wurde als eindeutiger Beweis für eine Subvention angesehen, mit der ein anfechtbarer Vorteil gewährt wurde.

- (602) Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass die Ergebnisse der Vor-Ort-Überprüfungen angemessene Anhaltspunkte für die Höhe der betreffenden Subventionierung bieten. Da diese Zuschüsse gemeinsame Merkmale aufweisen, von einer Behörde gewährt wurden und nicht Teil eines gesonderten Subventionsprogramms waren, sondern Einzelzuschüsse für diese geförderte Industrie, hat die Kommission sie gemeinsam bewertet.
- (603) Die Hankook-Gruppe erklärte, die Kommission könne Zuschüsse, die ihr von der nachgelagerten Tochtergesellschaft Shanghai Hankook Tire Sales Co. Ltd. (im Folgenden „SHT“) gewährt wurden, nicht anfechten, da diese nicht an der Ausfuhr der betroffenen Ware beteiligt gewesen sei. Die Kommission stellte jedoch fest, dass die SHT unter anderem Verhandlungen über die Beschaffung von Rohstoffen führt und dass das Unternehmen eine entscheidende Rolle im zentralisierten Kassenwesen („Cash Pooling“) spielt, von dem die ausführenden Hersteller der Gruppe profitieren. Daher besteht ein eindeutiger Zusammenhang mit der betroffenen Ware, sodass die Zuschüsse, die SHT erhalten hat, anfechtbar sind.
- (604) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die China National Tire-Gruppe vor, die Kommission habe die Quelldaten für einen Zuschuss an den ausführenden Hersteller Yellow Sea nicht angegeben. Tatsächlich waren die betreffenden Daten in der spezifischen Unterrichtung enthalten, allerdings in den Datenblättern für Landnutzungsrechte und nicht in den Datenblättern für Zuschüsse, zumal der Zuschuss im Zusammenhang mit einer Grundstückstransaktion gewährt wurde. Die Subventionshöhe wurde dennoch korrekt den Zuschüssen hinzugerechnet, die an das Unternehmen gingen. Ferner behauptete die China National Tire-Gruppe, die Kommission habe zur Berechnung des Zuschusses falsche Umsatzzahlen herangezogen. Die Kommission blieb bei ihrer Feststellung, die korrekten Umsatzzahlen verwendet zu haben, da sich der Zuschuss spezifisch auf das Unternehmen Yellow Sea Rubber Co. Ltd. bezogen hatte. Diese Behauptungen wurden daher zurückgewiesen.

d) **Berechnung der Höhe der Subvention**

- (605) Der Vorteil wurde nach der in Erwägungsgrund 585 beschriebenen Methode berechnet.
- (606) Die für diese Art von Subventionen im Untersuchungszeitraum ermittelte Höhe der Subventionen stellte sich für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wie folgt dar:

Ad-hoc-Zuschüsse	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
China National Tire-Gruppe	1,46 %
Giti-Gruppe	0,18 %
Hankook-Gruppe	0,01 %
Xingyuan-Gruppe	0,05 %

3.12.4. *Sonstige Zuschüsse*

- (607) Die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller erhielten im Untersuchungszeitraum im Rahmen der übrigen in Abschnitt 3.3 Ziffer iii genannten Zuschussprogramme keine Fördermittel.

3.12.5. *Summe aller Zuschüsse*

- (608) Die im Untersuchungszeitraum für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller ermittelte Höhe der Subventionen im Rahmen aller dieser Zuschüsse betrug insgesamt:

Zuschüsse	
Unternehmen/Unternehmensgruppe	Höhe der Subvention
China National Tire-Gruppe	1,51 %
Giti-Gruppe	0,37 %
Hankook-Gruppe	0,06 %
Xingyuan-Gruppe	0,06 %

3.13. Schlussfolgerung zur Subventionierung

- (609) Die Kommission berechnete die Höhe der anfechtbaren Subventionen nach den Bestimmungen der Grundverordnung für die Stichprobenunternehmen, indem sie die Subventionen und Subventionsregelungen jeweils einzeln prüfte und die ermittelten Zahlen addierte, um die Gesamthöhe der Subvention der jeweiligen ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum zu ermitteln. Zur Berechnung der nachstehenden Gesamthöhe der Subventionierung berechnete die Kommission zunächst den Prozentsatz der Subventionierung, d. h. die Höhe der Subventionen als prozentualen Anteil am Gesamtumsatz des Unternehmens. Dieser Prozentsatz wurde dann herangezogen, um die Subvention zu berechnen, die den im Untersuchungszeitraum getätigten Ausfuhren der betroffenen Ware in die Union zuzurechnen ist. Anschließend wurden die Höhe der Subvention je im Untersuchungszeitraum in die Union ausgeführte Tonne der betroffenen Ware und die nachstehenden Spannen als Prozentsatz des CIF-Wertes (Cost, Insurance, Freight — Kosten, Versicherung und Fracht) derselben Ausfuhren je Tonne berechnet.
- (610) Nach der Offenlegung des Informationspapiers war die Giti-Gruppe mit den Verteilungsschlüsseln für einige Unternehmen, welche die betroffene Ware nicht herstellen oder verkaufen, nicht einverstanden. Die Kommission stimmte den vorgebrachten Argumenten teilweise zu und passte die Berechnung des Subventionsbetrags für die Gruppe entsprechend an.
- (611) Gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Grundverordnung wurde die Gesamthöhe der Subventionen für die mitarbeitenden Unternehmen, die nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, auf der Grundlage der gewogenen durchschnittlichen Höhe der anfechtbaren Subventionen berechnet, die für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der Stichprobe unter Ausschluss geringfügiger Beträge festgesetzt wurden, sowie auf der Grundlage der Höhe der Subventionen für Waren, die den Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung unterliegen. Die Kommission berücksichtigte allerdings Ergebnisse bezüglich der Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen selbst dann, wenn sie sich bei der Ermittlung dieser Beträge teilweise auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Die Kommission ist der Auffassung, dass die verfügbaren und in diesen Fällen berücksichtigten Informationen keine erheblichen Auswirkungen auf die zur fairen Ermittlung der Höhe der Subventionierung durch die Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen erforderlichen Informationen hatten, sodass die Ausführer, die nicht zur Mitarbeit in dieser Untersuchung aufgefordert wurden, durch diesen Ansatz nicht benachteiligt werden. ⁽⁹⁵⁾
- (612) In Anbetracht der umfassenden Mitarbeit der ausführenden Hersteller in der VR China legte die Kommission den Betrag für „alle übrigen Unternehmen“ auf den höchsten Betrag fest, der für die Stichprobenunternehmen ermittelt wurde. Der Betrag für „alle übrigen Unternehmen“ galt für diejenigen Unternehmen, die bei der Untersuchung nicht mitgearbeitet haben.

Name des Unternehmens	Höhe der anfechtbaren Subventionen
China National Tire-Gruppe	32,85 %
Giti-Gruppe	7,74 %
Hankook-Gruppe	2,06 %
Xingyuan-Gruppe	51,08 %
Andere mitarbeitende Unternehmen	18,01 %
Alle übrigen Unternehmen	51,08 %

4. SCHÄDIGUNG

4.1. Definition des Wirtschaftszweigs der Union

- (613) Die gleichartige Ware wurde im Bezugszeitraum von mehr als 380 Herstellern in der Union produziert. Diese Hersteller bilden den Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 9 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (614) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum betrug etwa 21,7 Mio. Reifen. Die Kommission setzte den Wert der gesamten Unionsproduktion auf der Grundlage der während der Untersuchung ermittelten Daten fest. Wie in Erwägungsgrund 30 angegeben, entfallen auf zehn Unionshersteller mehr als 36 % der gesamten Unionsproduktion und -verkäufe, die von den mitarbeitenden Unionsherstellern der gleichartigen Ware gemeldet wurden. Deshalb wurden die mikroökonomischen Indikatoren auf der Grundlage der Daten untersucht, die aus den Antworten dieser zehn Unionshersteller ermittelt wurden.

⁽⁹⁵⁾ Siehe entsprechend auch WT/DS294/AB/RW, US — Zeroing (Artikel 21.5 DSU), Bericht des Berufungsgremiums vom 14. Mai 2009, Rn. 453.

- (615) Die Unionsproduktion ist auf große Unternehmensgruppen und über 380 KMU in der gesamten Union aufgeteilt. Große Unternehmen haben einen Anteil von rund 90 % an der gesamten Unionsproduktion und von ca. 87 % an den Verkäufen der Unionshersteller in der Union. Auf an der Herstellung runderneuerter Reifen beteiligte KMU entfallen die verbleibenden 10 % der Unionsproduktion und ca. 13 % der Unionsverkäufe der Unionshersteller im Untersuchungszeitraum (siehe Tabelle 5 — Anteil der KMU-Verkäufe an den Unionsverkäufen insgesamt).
- (616) Bei Herstellern in der Stichprobe wurde festgestellt, dass sie die betroffene Ware aus der VR China in die Union einführen und weiterverkaufen. Gemessen an ihrem Gesamtabsatz waren die Einfuhren jedoch marginal und hatten deshalb keine Auswirkungen auf ihre Einstufung als Unionshersteller.
- (617) Wie in den Erwägungsgründen 613 bis 615 beschrieben, wurde die gleichartige Ware im Bezugszeitraum von mehr als 380 Herstellern in der Union produziert, die sowohl neue als auch runderneuerte Reifen herstellen. Beide zusammen bilden laut Definition den Wirtschaftszweig der Union.
- (618) Dem CRIA und der CCCMC zufolge könnten Runderneuerer — ungeachtet dessen, ob sie im Rahmen einer Veredelungsvereinbarung tätig sind — nicht zum Wirtschaftszweig der Union gehören. Nach ihrer Auffassung gehört das Runderneuerungsgeschäft zum einen Ersatzteilmarkt, der durch Antisubventionsmaßnahmen nicht geschützt werden könne, da die Runderneuerer auf einen bestehenden, teilweise abgefahrenen Reifen zurückgreifen und diesen so weiterverarbeiten würden, dass er wieder einsatzfähig sei. Überdies könnten im Rahmen einer Veredelungsvereinbarung tätige Runderneuerer nicht Eigentümer der Karkasse sein. Die Kunden blieben Eigentümer der Karkasse, solange diese in Arbeit sei und ein neuer Laufstreifen vor der Rückgabe an den Besitzer auf den abgefahrenen Reifen aufgebracht werde.
- (619) Nach der endgültigen Unterrichtung brachten der CRIA und die CCCMC vor, die Runderneuerung sei eine Serviceleistung, und sie vertraten die Auffassung, die Begriffe Hersteller und Anbieter einer Serviceleistung würden sich gegenseitig ausschließen.
- (620) Wie die Kommission anmerkte, sorgt die Runderneuerungsindustrie dafür, dass die Karkasse eines abgefahrenen Reifens für eine weitere Lebensdauer (oder mehrere Lebensdauern, zumal ein und dieselbe Karkasse mehrmals runderneuerbar ist) verwendbar wird. Ein abgefahrener Reifen ist im öffentlichen Straßenverkehr nicht mehr sicher zu verwenden und kann nicht wieder in Umlauf gebracht werden. Ohne die Runderneuerung endet das Schicksal eines abgefahrenen Reifens auf dem Schrottplatz; allerdings lässt sich ein abgefahrener Reifen teilweise durch Pyrolyse zu Brennstoff verarbeiten. Wie unter Erwägungsgrund 81 beschrieben, handelt es sich bei der Runderneuerung um einen Recycling-Prozess, bei dem ein abgefahrener Reifen durch den Ersatz des Laufstreifens auf einer alten Karkasse überholt wird. Somit ist die Runderneuerung nicht bloß eine Dienstleistung, sondern ein Herstellungsprozess. Bei den Runderneuerern handelt es sich ungeachtet der Eigentumsverhältnisse um reifenzeugende Unionshersteller, wobei die Karkasse den Ausgangspunkt des Herstellungsprozesses darstellt.
- (621) Überdies endet der Lebenszyklus abgefahrener Reifen auf die eine oder die andere Weise. Reifen werden entweder als Abfall entsorgt oder als gute Karkasse für die Runderneuerung verwendet. Wenn ein abgefahrener Reifen als Abfall betrachtet wird, muss dessen Eigentümer unter Umständen eine Entsorgungsgebühr entrichten. Im zweiten Szenario wird der abgefahrene Reifen zu einer Einnahmequelle. Runderneuerer können den abgefahrenen Reifen bei einer Reparaturwerkstätte ankaufen oder einen abgefahrenen Reifen im Rahmen einer Veredelungsvereinbarung runderneuern. Für die Reifenherstellung greifen alle überprüften Runderneuerer auf beide Quellen (entweder Karkassenbestände oder die Veredelungsvereinbarung) zurück. Der Kaufpreis eines abgefahrenen Reifens lag im Durchschnitt bei rund 10 % der gesamten für die Herstellung eines runderneuernten Reifens anfallenden Kosten. Nach Auffassung der Kommission unterscheiden sich beide Arten der Runderneuerung von Karkassen nicht erheblich in Bezug auf Produktionskosten bzw. Mehrwert und sind als zwei unterschiedliche Geschäftsmodelle für die Runderneuerung zu betrachten. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Runderneuerer zum Wirtschaftszweig der Union gehören, da durch sie die betroffene Ware entsteht.
- (622) Infolgedessen wurden von Runderneuerern bereitgestellte und von der Kommission überprüfte Daten (einschließlich der tatsächlichen Kosten und Verkaufspreise) für die Feststellung der Schadensindikatoren und der Berechnung der Schadensspanne herangezogen.

4.2. Unionsverbrauch

- (623) Wie in Erwägungsgrund 50 dargelegt, führte die Kommission Kontrollbesuche in den Betrieben von zwei unabhängigen Einführern durch. Es wurde festgestellt, dass die Einfuhren der betroffenen Ware auch während des Bezugszeitraums unter den KN-Codes 4011 90 00 und 4011 99 00 angemeldet wurden. Diese Einfuhren betrafen Klasse-3-Reifen. Allerdings war es nicht möglich, zu ermitteln, ob ein systemisches Problem mit der Anmeldung der betroffenen Ware bestand oder ob das Problem auf diesen konkreten Einführer beschränkt war.
- (624) Zudem übertraf die von den mitarbeitenden chinesischen ausführenden Herstellern im Untersuchungszeitraum angemeldete Gesamtmenge die Menge aller aus Eurostat Comext stammenden Daten über Einfuhren mit Ursprung in der Volksrepublik China. Da jedoch keine von diesen ausführenden Herstellern gemeldeten Daten zu den vorhergehenden Jahren vorliegen, beschloss die Kommission, einen konservativen Ansatz zu verfolgen und die Einfuhrmengen aus der VR China nicht anzupassen.

- (625) Anschließend wurde festgestellt, dass die Verkäufe von Laufstreifen-Lieferanten, die weder ETRMA- noch Europool-Mitglieder waren, bei der vorläufigen Feststellung des Unionsverbrauchs nicht berücksichtigt wurden. Daher passte die Kommission den Unionsverbrauch für den Bezugszeitraum an.
- (626) Infolgedessen ergab sich für den Unionsverbrauch ⁽⁹⁶⁾ folgende Entwicklung:

Tabelle 1

Unionsverbrauch (in Stück) ⁽⁹⁷⁾

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Unionsverbrauch insgesamt	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Index 2014 = 100	100	102,3	105,4	106,1

Quelle: ETRMA und Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA-Europool-Mitglieder sind.

- (627) Entsprechend stieg der Unionsverbrauch im Bezugszeitraum. Der Verbrauch ist im Bezugszeitraum um 6,1 % gestiegen, und zwar von 20,5 Mio. Reifen im Jahr 2014 auf rund 21,7 Mio. Reifen im Untersuchungszeitraum.

4.3. Hintergrund zum Unionsmarkt**4.3.1. Allgemeine Beschreibung**

- (628) Der Unionsmarkt für Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren ist durch einen starken Wettbewerb mit zahlreichen Herstellern und Marken gekennzeichnet.
- (629) Der Unionsmarkt ist aufgeteilt in den Verkauf von Erstausrüstungen an Kraftfahrzeug- oder Omnibushersteller und den Reifenersatzmarkt. Die Nachfrage der Branche für Erstausrüstungen nach Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren ergibt sich aus der Kraftfahrzeug- und Omnibusherstellung, während die nachgelagerten Märkte durch viele Faktoren beeinflusst werden, wie Wirtschaftstätigkeit, Verkäufe, Umfang, Zusammensetzung und Verwendung der Kraftfahrzeuge und Omnibusse sowie betriebene Flotten. Chinesische Einfuhrverkäufe konzentrieren sich hauptsächlich auf den Reifenersatzmarkt.
- (630) Bei rund 17 % des gesamten Unionsverbrauchs handelt es sich um Erstausrüstungen, die an Kraftfahrzeug- und Omnibushersteller verkauft werden. Bei den verbleibenden Verkäufen von Kraftfahrzeug- und Omnibusreifen in der Union handelt es sich um Ersatzreifen, die direkt oder indirekt an die Eigentümer von Omnibussen oder Kraftfahrzeugen für den Transport von Waren verkauft werden. Ersatzreifen umfassen eine breitere Palette von Reifen und werden über eine größere Vielfalt von Vertriebskanälen mit unterschiedlichen Vermarktungsstrategien verkauft. Ersatzreifen können direkt an den Endverbraucher oder über verbundene oder unabhängige Händler verkauft werden, die diese dann an den Endverbraucher weiterverkaufen.
- (631) Die wichtigsten Vertriebskanäle sind Verkäufe an den Händler, der die Ware dann an Flottenbesitzer weiterverkauft, oder Direktverkäufe an Flottenbesitzer, bisweilen mit den entsprechenden Dienstleistungen (Kontrolle, Wartung, Kundendienst).
- (632) Auch die Markenentwicklung beeinflusst den Preis, den die Kunden für Kraftfahrzeug- und Omnibusreifen bezahlen würden. Marken stehen oft in Zusammenhang mit der Wahrnehmung von Qualität und Service, und dies gilt umso mehr für hochwertige Reifen.

4.3.2. Zusammenhang zwischen neuen und runderneuernten Reifen

- (633) Die Kommission stellte fest, dass sich die wichtigsten Unionshersteller in den Klassen 1 und 2 konzentrierten: Hier werden/wurden die Reifen so konzipiert, dass sie eine lange Lebensdauer haben und runderneuerbar sind. Damit waren erheblich höhere Preise (und Gewinnspannen) gerechtfertigt, weil von Klasse-1- und Klasse-2-Reifen größere Leistungen erwartet werden können.
- (634) Tatsächlich ergab die Untersuchung, dass die größeren Unionshersteller aktiv die Runderneuerbarkeit ihrer Reifen vermarkten und so Markentreue schaffen und sich von niedrigpreisigen Einfuhren von Klasse-3-Reifen unterscheiden. So hat die Untersuchung gezeigt, dass ein großer Teil des Wertes, der den Reifen der Klassen 1 und 2 zugerechnet wird, auf die Existenz der Runderneuerungsbetriebe in Klasse 3 zurückzuführen ist.

⁽⁹⁶⁾ Aktenvermerk über die zur Schätzung des Unionsverbrauchs verwendete Methodik (Aktenzeichen: t18.004870).

⁽⁹⁷⁾ Provisorisch ermittelter Unionsverbrauch: 2014: 20 248 578, 2015: 20 782 365, 2016: 21 452 278, Untersuchungszeitraum: 21 590 193.

- (635) Die hohe Austauschbarkeit von runderneuertem und neuen Reifen führt jedoch auch dazu, dass die Klasse 3 durch niedrigpreisige chinesische Einfuhren der betroffenen Ware am stärksten gefährdet ist. Dies gilt insbesondere, wenn man davon ausgeht, dass die Verwender sich der Tatsache bewusst sind, dass es in Bezug auf die Leistung bei runderneuertem Reifen und neuen Reifen von geringer Qualität kaum Unterschiede gibt. Diese Austauschbarkeit führt ihrerseits dazu, dass der Preis bei der Entscheidung des Kunden über den Kauf eines runderneuertem oder eines neuen Reifens der Klasse 3 der entscheidende Faktor ist.
- (636) Die Kommission forderte die interessierten Parteien dazu auf, zu der vorläufigen Bewertung Stellung zu nehmen und Informationen vorzulegen, die diese Analyse untermauern oder entkräften, damit in der letzten Phase der Untersuchung ein möglichst vollständiges Bild entsteht.
- (637) Einige interessierte Parteien stellten den Zusammenhang zwischen neuen und runderneuertem Reifen und zwischen den Klassen infrage. Die Kommission sammelte alle Informationen zu dieser Angelegenheit in einem einschlägigen Aktenvermerk ⁽⁹⁸⁾.
- (638) Bezüglich des Erwägungsgrunds 634 bestritten der CRIA und die CCCMC, dass der Wert, der den Reifen der Klassen 1 und 2 zugerechnet wird, auf die Existenz der Runderneuerungsbetriebe zurückgeführt werden könne.
- (639) Informationen zur Bedeutung des Runderneuerungsgeschäfts sind verbreitet und öffentlich zugänglich. Wie in Erwägungsgrund 90 ausgeführt, erzeugen die Hersteller neuer Reifen auch runderneuerte Reifen. Einige chinesische ausführende Hersteller haben ihre eigenen Marken für runderneuerte Reifen, so etwa Hankook Alphatread oder Giti Genesis. Wie im Aktenvermerk zu den Zusammenhängen erläutert, stellte die Kommission fest, dass die wichtigsten Reifenhersteller, darunter auch die chinesischen ausführenden Hersteller, im Runderneuerungsgeschäft aktiv waren. Die Hankook-Gruppe kooperiert im Bereich der Runderneuerung mit Runderneuerern in der Union, etwa mit Vacu-Lug im Vereinigten Königreich oder B.R.P. Pneumatici in Italien. Giti Genesis, zuvor unter dem Namen GT Ree Tread bekannt, kooperiert mit Vacu-Lug im Vereinigten Königreich.
- (640) Zudem erklärte Pirelli Italy im Jahr 2009 in Bezug auf einen mit Marangoni (einem Unionsanbieter für Runderneuerungslösungen) unterzeichneten Vertrag, dass dieses Projekt — das Teil der Strategie zur Stärkung und Erweiterung der Dienstleistungen von Pirelli Truck sei — darauf abziele, den Wert insbesondere der neuen Waren der 88- und der 01-Serien, die 2009 auf den europäischen Markt gebracht wurden und die sich unter anderem durch ihre hohe Eignung zur Runderneuerung auszeichnen, zu steigern. ⁽⁹⁹⁾ Andere Hersteller vermarkten ihre Reifen ebenfalls als runderneuerbar: So gibt zum Beispiel der Einführer der Marke Athos an, dass Athos-Reifen nachschneidbar und sowohl für die Kalt- als auch für die Heißrunderneuerung geeignet seien; dies gelte auch für die Marke Aeolus ⁽¹⁰⁰⁾ (beide als Klasse 3 gemeldet). Somit ist die Runderneuerbarkeit ein wesentlicher Wertfaktor sowohl in der Europäischen Union als auch im betroffenen Land. Tatsächlich hat die Untersuchung der Kommission ergeben, dass die Hersteller „hochklassiger“ Reifen stark von der Existenz und Verfügbarkeit der Runderneuerungsindustrie abhängig sind, und zwar nicht nur zur Schaffung eines hervorragenden Images auf dem Markt, sondern auch für ihre Verbraucher- und Geschäftskontinuitätsstrategien. Wie der Aktenvermerk zu den Zusammenhängen außerdem zeigt, wird die Runderneuerbarkeit von den Herstellern in der Union und im betroffenen Land nicht nur als wichtig für die Vermarktung, sondern als echter Wertschöpfungsfaktor für die höheren Klassen angesehen. Folglich sind Wert und Verkaufspreis der hochklassigen Reifen untrennbar mit einer gesunden „nachgeordneten“ Runderneuerungsindustrie verknüpft. Eben aus diesen Gründen stellte die Kommission in Erwägungsgrund 634 fest, dass „ein großer Teil des Wertes, der den Reifen der Klassen 1 und 2 zugerechnet wird, auf die Existenz der Runderneuerungsbetriebe in Klasse 3 zurückzuführen ist“.
- (641) Auf dieser Grundlage bestätigte die Kommission ihre ursprünglichen Feststellungen zu den Zusammenhängen zwischen neuen und runderneuertem Reifen und zwischen den Klassen.
- (642) Bezüglich Erwägungsgrund 635 gaben der CRIA und die CCCMC zu bedenken, dass die Kommission die Quelle für die hohe Austauschbarkeit runderneuertem Reifen — die ihrerseits dazu führe, dass der Preis bei der Entscheidung des Verbrauchers über den Kauf eines runderneuertem oder eines neuen Reifens der Klasse 3 der entscheidende Faktor sei — nicht angegeben habe.
- (643) Die Kommission akzeptierte diesen Einwand. Daher verwies sie im Aktenvermerk zu den Zusammenhängen auf Beispiele für Reifen verschiedener Klassen, die dieselben Vertriebskanäle haben.

4.4. Einfuhren aus dem betroffenen Land

4.4.1. Menge und Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land

- (644) Die Kommission ermittelte die Menge der Einfuhren auf der Grundlage von Eurostat-Daten.

⁽⁹⁸⁾ Aktenvermerk zu den Zusammenhängen (Aktenzeichen: t18.007993).

⁽⁹⁹⁾ <https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/> (letzter Zugriff am 7. September 2018).

⁽¹⁰⁰⁾ <https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/> (letzter Zugriff am 17. Juli 2018).

- (645) Die Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelten sich auf der Grundlage der überarbeiteten Berechnung des Unionsverbrauchs (siehe Erwägungsgrund 626) wie folgt:

Tabelle 2

Einfuhrmenge (in Stück) und Marktanteil

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Menge der Einfuhren aus der VR China (in Stück)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
<i>Index 2014 = 100</i>	100	110,6	127,3	132,4
Marktanteil	16,9 %	18,3 %	20,5 %	21,1 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	108,2	120,8	124,8

Quelle: Eurostat Comext

- (646) Auf der Grundlage von Eurostat-Daten stieg das Einfuhrvolumen aus der VR China um 32 % im Bezugszeitraum, und zwar von rund 3,5 Mio. Reifen im Jahr 2014 auf rund 4,6 Mio. Reifen im Untersuchungszeitraum. Dies ergab einen Anstieg des Marktanteils chinesischer Einfuhren auf einem wachsenden Markt von 16,9 % auf 21,1 %.
- (647) Die China National Tire-Gruppe und Pirelli führten an, dass die Kommission in ihrer Analyse den Anstieg des Unionsverbrauchs hätte berücksichtigen und eine gesonderte Analyse für die drei Klassen hätte vorlegen sollen. In den Jahren 2015 und 2016 seien die chinesischen Einfuhren der Klassen 1 und 2 um 2,7 % bzw. 2 % zurückgegangen, während im selben Zeitraum bei Klasse-3-Einfuhren ein Anstieg um 3,9 % verzeichnet worden sei. Der vermeintliche Anstieg bei den Einfuhren (in absoluten Zahlen oder relativ gesehen) im Untersuchungszeitraum sei daher nicht wesentlich und habe nicht zu einer Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union geführt.
- (648) Wie in Erwägungsgrund 697 dargelegt, wurde die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf einer aggregierten Basis analysiert, wozu auch eine Analyse der Einfuhren gehörte. Nur bei einigen wichtigen mikroökonomischen Indikatoren wurde angesichts der Segmentierung des Unionsmarktes die zusätzliche Analyse auf Ebene der Klassen durchgeführt. Die Einfuhrmengen der betroffenen Ware aus der VR China sind gestiegen. Auf der Grundlage der Einfuhrstatistiken von Eurostat Comext (die, wie in den Erwägungsgründen 623 und 624 erläutert, unterschätzt sein könnten) war ein derartiger Anstieg der Menge der Einfuhren aus der VR China wesentlich, sowohl in absoluten Zahlen als auch relativ gesehen.

4.4.2. Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land

- (649) Die Kommission ermittelte die Einfuhrpreise auf der Grundlage von Eurostat-Daten. Auf der Grundlage der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller wurde eine Preisunterbietung der Einfuhren ermittelt.
- (650) Der Durchschnittspreis der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 3

Einfuhrpreise (in EUR/Stück)

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
VR China	144,4	144,3	127,7	128,8
<i>Index 2014 = 100</i>	100	99,9	88,4	89,1

Quelle: Eurostat Comext

- (651) Im Bezugszeitraum sanken die Preise der chinesischen Einfuhren in die Union um 11 %.
- (652) Die China National Tire-Gruppe und Pirelli argumentierten, dass in der Analyse der Kommission die Segmentierung des Marktes unberücksichtigt bleibe und lediglich Eurostat-Zahlen herangezogen würden, ohne die von den ausführenden Herstellern der Stichprobe erhobenen Zahlen zu berücksichtigen.

- (653) Wie in Erwägungsgrund 697 dargelegt, wurde die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf einer aggregierten Basis und bei bestimmten mikroökonomischen Schlüsselindikatoren — angesichts der Segmentierung des Unionsmarkts — auch auf der Ebene der Klassen analysiert. Allerdings wurden bei den Preisunterbietungsberechnungen die Preise von den in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Herstellern tatsächlich unter Berücksichtigung der jeweiligen Klasse, der sie angehören, mit den Preisen der Unionshersteller verglichen.
- (654) Die China National Tire-Gruppe und Pirelli brachten des Weiteren vor, dass die Einfuhrpreise stark von Wechselkursschwankungen beeinflusst seien. Die Kommission sah die Relevanz der Wechselkurse nicht, da alle Preise, die im Rahmen der Berechnung der Schadensspanne für Vergleichszwecke herangezogen wurden, in EUR beziffert worden waren. Aus diesem Grund spielten die Schwankungen zwischen USD und EUR weder bei der Ermittlung der Preisunterbietung noch bei der Bestimmung der Höhe der Maßnahmen eine Rolle. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (655) Einige interessierte Parteien (Pirelli, die Giti-Gruppe) führten an, dass gemäß Eurostat die chinesischen Einfuhrpreise (vor allem in Bezug auf Klasse-3-Reifen) in den vergangenen drei Jahren nur aufgrund sinkender Rohstoffpreise gefallen seien (um 15,60 EUR pro Stück). Die Rohstoffpreise (Naturkautschuk und Öl) seien deutlich gefallen, was sich im Untersuchungszeitraum kontinuierlich auf die Einfuhrpreise ausgewirkt habe.
- (656) Der Durchschnittspreis der Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union und die Preise für die wichtigsten Rohstoffe entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 4

Entwicklung der Einfuhrpreise und der Preise für die wichtigsten Rohstoffe

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Preise der Einfuhren aus der VR China (in EUR/Stück)	144,4	144,3	127,7	128,8
<i>Index 2014 = 100</i>	100	100	88	89
Naturkautschuk:				
SGX RSS3 USD/Tonne	1 957	1 560	1 641	2 050
<i>Index 2014 = 100</i>	100	80	84	105
SGX TSR20 USD/Tonne	1 710	1 370	1 378	1 660
<i>Index 2014 = 100</i>	100	80	81	97
Butadien US-Cents pro Pfd.	59,0	34,0	37,2	62,5
<i>Index 2014 = 100</i>	100	58	63	106
Brent USD pro Barrel	99,7	53,4	43,6	49,6
<i>Index 2014 = 100</i>	100	54	44	50

Quelle: Eurostat Comext und der Antrag

- (657) Im Bezugszeitraum haben die Preise der chinesischen Einfuhren die Entwicklung der Rohstoffpreise nicht widerspiegelt. Während die Preise der chinesischen Einfuhren zwischen 2014 und 2015 stabil blieben, sanken die Preise der wichtigsten Rohstoffe deutlich, und zwar um 20 % für Naturkautschuk und um rund 45 % für Butadien und Brent. Zwischen 2015 und 2016 sanken die Preise der chinesischen Einfuhren um 12 %, wohingegen die Rohstoffpreise eher stabil blieben. Im Jahr 2016 und im Untersuchungszeitraum, in dem die meisten Rohstoffpreise zwischen dem zweiten Quartal 2016 bis zum ersten Quartal 2017 deutlich anstiegen, blieben die Preise der chinesischen Einfuhren stabil. Die Kommission schloss daraus, dass die Preise der chinesischen Einfuhren nicht mit der Entwicklung der Rohstoffpreise verknüpft waren. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

4.4.3. Preisunterbietung

- (658) Die Kommission ermittelte die Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum, indem sie folgende Faktoren miteinander verglich:
- (1) die gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp und Segment der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt berechnet wurden, und zwar auf der Stufe ab Werk, und

- (2) die entsprechenden gewogenen Durchschnittspreise je Warentyp und Segment der Einfuhren der chinesischen ausführenden Hersteller in der Stichprobe, die dem ersten unabhängigen Abnehmer auf dem Unionsmarkt in Rechnung gestellt wurden, auf der Grundlage des CIF-Preises (Kosten, Versicherung, Fracht) und mit angemessenen Berichtigungen für Zölle und nach der Einfuhr angefallene Kosten.
- (659) Der Preisvergleich wurde für jeden Warentyp getrennt für Geschäftsvorgänge auf derselben Handelsstufe nach gegebenenfalls erforderlichen Berichtigungen und unter Abzug von Rabatten und Preisnachlässen vorgenommen. Das Ergebnis des Vergleichs wurde ausgedrückt als Prozentsatz des von den Unionsherstellern in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum erzielten Umsatzes. Der Vergleich zeigte eine gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne zwischen 18 % und 24 % durch die Einfuhren der betroffenen Ware aus dem betroffenen Land auf den Unionsmarkt. Außerdem wurde in den drei Klassen eine erhebliche gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne festgestellt, die zwischen 18 % und 20 % (Klasse 1) und zwischen 22 % und 24 % (Klasse 2 und Klasse 3) lag. Die hohe Unterbietungsspanne belegt die ausgeprägten Auswirkungen der subventionierten Einfuhren im vorliegenden Fall.
- (660) Mehrere interessierte Parteien forderten, dass die Preisunterbietung analog zu der für die Berechnung der Dumpingspanne verwendeten Methode ermittelt werden solle, und zwar auf der Grundlage eines Vergleichs der gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp und Segment, die die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller unabhängigen Abnehmern in Rechnung stellten, mit den gewogenen durchschnittlichen Preisen aller vergleichbaren Ausfuhrsgeschäfte. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten mehrere Parteien erneute ähnliche Argumente vor. Zudem forderten der CRIA und die CCCMC, dass die Kommission die chinesischen Preise nach oben oder die Unionspreise für runderneuerte Reifen nach unten korrigieren solle, um sicherzustellen, dass die verglichenen Preise eine ähnliche Laufleistung widerspiegeln und um die von den Unionsherstellern, die runderneuerte Reifen verkaufen, erbrachten Kundendienst- und Garantieleistungen zu berücksichtigen, insbesondere für die Klasse 3, da die chinesischen Hersteller keine solchen Leistungen erbringen. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die Parteien erneute ähnliche Argumente vor.
- (661) Wie in den Erwägungsgründen 658 und 659 dargelegt, wurden bei der Methode zur Ermittlung der Preisunterbietung die durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp (Warenkennnummer) und Segment für den Vergleich herangezogen. Die Preisunterbietung wurde auf der Grundlage vergleichbarer Geschäfte hinsichtlich des Warentyps oder für jeden Warentyp getrennt vorgenommen. Da innerhalb jeder Klasse die Reifen in Bezug auf die Laufleistung als gleichartig gelten, war keine allgemeine Berichtigung erforderlich. Dasselbe gilt für die Garantieleistungen, wobei Klasse 3 hier ausgenommen ist, da dort die Unionshersteller — im Gegensatz zu den chinesischen Herstellern — möglicherweise tatsächlich Kundendienst- und Garantieleistungen erbringen. Daher berichtigte die Kommission die Preise für die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, um gegebenenfalls Kundendienst- und Garantieleistungen bei Klasse 3 zu berücksichtigen. Die Preisunterbietungs- und Zielpreisunterbietungsspannen wurden im Sinne des Erwägungsgrunds 692 ohne Gewichtung ermittelt.
- (662) Bezüglich des Vorbringens zur Analogie zwischen Dumping- und Schadensberechnungen wies die Kommission darauf hin, dass bei Dumpingberechnungen tatsächlich eine Berücksichtigung „aller vergleichbaren Ausfuhrsgeschäfte“ erforderlich ist, wenn Dumpingspannen für die gleichartige Ware als Ganze ermittelt werden.⁽¹⁰¹⁾ Dagegen ist eine Untersuchungsbehörde nicht verpflichtet, die Existenz einer Preisunterbietung für jeden einzelnen untersuchten Warentyp oder für die gesamte Palette der Waren, die die inländische gleichartige Ware ausmachen, zu ermitteln. Gleichwohl ist eine Untersuchungsbehörde verpflichtet, die Auswirkung der gedumpten Einfuhren auf die Inlandspreise objektiv zu prüfen.⁽¹⁰²⁾ Im vorliegenden Fall befand die Kommission die sehr große Übereinstimmung zwischen den Warentypen der Unionshersteller und der ausführenden Hersteller, die auf dem Unionsmarkt verkauft wurden, für ausreichend (die allgemeine Übereinstimmung schwankte zwischen 80 % und 90 %). Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (663) Der CRIA und die CCCMC forderten die Kommission auf, weitere Informationen über die materiellen Eigenschaften der Reifentypen vorzulegen, die zu Vergleichszwecken herangezogen worden waren, da es sehr wahrscheinlich sei, dass es Unterschiede gebe, die sich nicht in den Warenkennnummern niederschlagen und die eine Berichtigung rechtfertigen. Sie seien schlicht nicht in der Lage, diese Unterschiede zu ermitteln, da ihnen keine Informationen über die Waren vorlägen, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern verkauft wurden. Die Parteien argumentierten überdies damit, dass der Bericht des WTO-Berufungsgremiums zu EG — Verbindungselemente⁽¹⁰³⁾ diesen Ansatz stütze.
- (664) Die Kommission konnte diesem Argument nicht stattgeben. Sie wies darauf hin, dass ein Versäumnis, erforderliche Informationen zu den Eigenschaften einer bestimmten Ware, die bei der Ermittlung eines Normalwerts herangezogen worden war, Gegenstand des genannten Berichts des Berufungsgremiums war. Dies führte zu einer Situation, in der die Hersteller nicht in der Lage waren, darüber zu entscheiden, ob Berichtigungen für Unterschiede bei der Handelsstufe angezeigt waren oder nicht, um einen fairen Vergleich nach Artikel 2 Absatz 10 der Antidumpinggrundverordnung im Kontext mit den Dumpingberechnungen zu gewährleisten.

⁽¹⁰¹⁾ Bericht des Berufungsgremiums über die Einhaltung (Compliance Report) in WT/DS397/AB/RW, EG — Verbindungselemente, Rn. 5.265.

⁽¹⁰²⁾ Bericht des Berufungsgremiums in WT/DS454/AB/R und WT/DS460/AB/R, China — HP-SSST (Japan)/China — HP-SSST (EU), Rn. 5.180.

⁽¹⁰³⁾ Bericht des Berufungsgremiums über die Einhaltung (Compliance Report) zu WT/DS397/AB/RW, EG — Verbindungselemente, Rn. 5.189.

Allerdings war laut dem Panelbericht zur selben Rechtssache klar, dass die allgemeinen Anforderungen an eine objektive Prüfung und an eindeutige Beweise nach Artikel 3 Absatz 2 der Grundverordnung zwar die Entscheidungsbefugnis der Untersuchungsbehörde bei der Durchführung einer Preisunterbietungsanalyse begrenzen, dies jedoch nicht bedeutet, dass die Anforderungen nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung im Hinblick auf gebührende Berichtigungen für Unterschiede, die die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussen, gelten. ⁽¹⁰⁴⁾ Daher kann für die Zwecke der Preisunterbietungs- und Schadensberechnungen im vorliegenden Fall nicht auf diese Rechtsprechung verwiesen werden, da hier der CRIA und die CCCMC Spekulationen darüber anstellen, dass Informationen zu „etwaigen anderen relevanten Eigenschaften“ und nicht in den Warenkennnummern berücksichtigten Unterschieden nicht offengelegt worden seien. Des Weiteren führte die Kommission die Preisunterbietungsberechnungen entsprechend ihrer üblichen Methode durch, um einen fairen Vergleich zu gewährleisten, wobei die Warenkennnummern die materiellen und alle anderen Unterschiede zwischen den von den Unionsherstellern und den von den ausführenden Herstellern verkauften Warentypen ausreichend widerspiegeln. Sollten die ausführenden Hersteller der Auffassung sein, dass ihre Waren spezifische Merkmale aufweisen, die sich von den Merkmalen der Unionswaren unterscheiden und die ihrer Ansicht nach nicht von der Warenkennnummer erfasst werden, hätten sie dies rechtzeitig vorbringen müssen, was nicht der Fall war. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

- (665) Einige interessierte Parteien führten an, dass die Kommission die Preisunterbietung nicht für den gesamten Bezugszeitraum ermittelt habe. Eine detaillierte Preisunterbietungsberechnung sei nur für den Untersuchungszeitraum erfolgt. Während die durchschnittlichen Preise für die chinesischen Einfuhren in früheren Zeiträumen mit den Verkaufspreisen des Wirtschaftszweigs der Union verglichen werden könnten, sei ein solcher Vergleich im Grunde bedeutungslos und unzutreffend, da i) für die Preise für die chinesischen Einfuhren keine gesonderten Daten nach Klasse verfügbar seien und ii) bei diesen durchschnittlichen Preisen die Möglichkeit, dass sich der Warenmix während des Zeitraums verändert habe, nicht berücksichtigt werde.
- (666) Im Bericht des WTO-Berufungsgremiums zu China — HP-SSST (EU) ⁽¹⁰⁵⁾ werde gefordert, dass eine Untersuchungsbehörde die Bedeutung einer Preisunterbietung durch gedumpte Einfuhren im Verhältnis zum Anteil der inländischen Produktion, für die keine Preisunterbietung festgestellt wurde, bewerten müsse. Die Parteien waren der Ansicht, dass die Kommission keine solche Bewertung durchgeführt habe.
- (667) Wie in Erwägungsgrund 658 dargelegt, führte die Kommission im Einklang mit der geltenden Rechtsprechung die Berechnungen auf der Grundlage der für den Untersuchungszeitraum geprüften Daten nach Warenkennnummer und Klassen durch. Alle relevanten Berechnungen wurden den interessierten Parteien unter Wahrung ihrer Verfahrensrechte offengelegt. Insgesamt lag die Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum bei rund 21 %, was nach Auffassung der Kommission erheblich ist. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (668) Der CRIA und die CCCMC hielten es jedoch für wahrscheinlich, dass die Kommission nur für eine kleine Teilmenge der Verkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller eine Preisunterbietung festgestellt habe. Ihrer Ansicht nach müsse die Kommission den Preisdruck — falls vorhanden — ermitteln, den die chinesischen Einfuhren auf die übrigen Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union, für die keine Preisunterbietung festgestellt wurde, ausüben könnten.
- (669) Dieses Vorbringen wurde zurückgewiesen, da die Menge der Verkäufe der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die den Einfuhren der chinesischen ausführenden Hersteller entsprach, erheblich war (zwischen 80 % und 90 %). Außerdem wurde in den drei Klassen eine erhebliche gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne festgestellt, die zwischen 18 % und 24 % betrug.
- (670) Die China National Tire-Gruppe und Heuver forderten eine Anpassung der CIF-Preise (Kosten, Versicherung, Fracht) von Aeolus, um die nach der Einfuhr für Heuver angefallenen Kosten zu berücksichtigen. Pirelli forderte, dass die Kommission seine zusätzlichen Kosten berücksichtigen müsse, wenn Pirelli-Reifen mit anderen, vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten und verkauften Reifen sowie mit der Ware anderer (unabhängiger) Händler verglichen würden.
- (671) Die Kommission stellte fest, dass Heuver nicht mit der China National Tire-Gruppe verbunden war. Daher war eine Berichtigung nicht gerechtfertigt. Bezüglich Pirelli wurde der gewogene CIF-Durchschnittspreis im Einklang mit Artikel 2 Absatz 9 der Antidumpinggrundverordnung ermittelt, wie in Erwägungsgrund 118 der vorläufigen Antidumpingverordnung beschrieben. Wie in den Erwägungsgründen 673 bis 678 beschrieben, hielt es die Kommission in Anbetracht der Erklärung zur Streitbeilegung gemäß dem Übereinkommen zur Durchführung des Artikels VI des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens 1994 oder Teil V des Übereinkommens über Subventionen und Ausgleichsmaßnahmen, in dem eine kohärente Behandlung von Antidumping- und Antisubventionsfällen angeregt wird, für angemessen, Artikel 2 Absatz 9 der Antidumpinggrundverordnung analog auf die Preisunterbietungs- und Zielpreisunterbietungsberechnungen in Antisubventionsfällen anzuwenden. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

⁽¹⁰⁴⁾ Panelbericht zu WT/DS397/REG — Verbindungselemente), Rn. 7.328; siehe auch Panelbericht zu WT/DS219/R, EG — Rohrformstücke, Rohrverschlussstücke und Rohrverbindungsstücke, Rn. 7.292.

⁽¹⁰⁵⁾ Bericht des Berufungsgremiums zu WT/DS460/AB/R, China — HP-SSST (EU), Rn. 5.180.

- (672) Mehrere Parteien brachten vor, die Kommission könne sich bei der Analyse der Preisunterbietung und bei der Ermittlung des Ausmaßes der Schädigung nicht auf rechnerisch ermittelte Ausführpreise verlassen und die verwendete Methode stehe im Widerspruch zu Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a und Artikel 8 Absatz 2 der Grundverordnung. Ferner behauptete die Hankook-Gruppe, dass sie bei der Berechnung der Schadensspanne als eine wirtschaftliche Einheit zu behandeln sei.
- (673) Erstens bezieht sich Artikel 8 Absatz 1 der Grundverordnung auf die Auswirkungen subventionierter Einfuhren, die die Unionshersteller schädigen könnten, und nicht auf den Weiterverkaufspreis eines Unternehmens (verbundener Einführer) an einen anderen Abnehmer in der Union.
- (674) Zweitens enthält die Grundverordnung in Bezug auf die Preisunterbietung keine spezifische Methode für diese Berechnungen. Die Kommission verfügt daher bei der Beurteilung dieses Schadensfaktors über einen großen Ermessensspielraum. Dieser Ermessensspielraum wird durch die Notwendigkeit eingeschränkt, die Schlussfolgerungen auf eindeutige Beweise zu stützen und eine objektive Prüfung vorzunehmen, wie in Artikel 8 Absatz 1 der Grundverordnung gefordert.
- (675) Bei den Elementen, die bei der Berechnung der Preisunterbietung berücksichtigt werden (insbesondere der Ausführpreis), muss die Kommission den ersten Punkt ermitteln, an dem die ausführenden Hersteller mit den Unionsherstellern auf dem Unionsmarkt im Wettbewerb stehen (oder stehen können). Dies ist der Kaufpreis des ersten unabhängigen Einführers, da dieses Unternehmen grundsätzlich die Wahl hat, entweder vom Wirtschaftszweig der Union oder von Abnehmern aus Drittländern zu beziehen. Im Gegensatz dazu schlägt sich in den Weiterverkaufspreisen der unabhängigen Einführer nicht der Punkt nieder, an dem echter Wettbewerb stattfindet. Dies ist nur der Punkt, an dem die etablierte Vertriebsstruktur des Ausführers versucht, Abnehmer zu finden, der aber bereits hinter dem Zeitpunkt liegt, an dem die Einfuhrentscheidung getroffen wurde. Sobald der Ausführer sein System verbundener Unternehmen in der Union aufgebaut hat, haben diese bereits entschieden, dass die Herkunft der Waren in Drittländern liegen wird. Der Vergleich sollte daher stattfinden, direkt nachdem die Ware die Grenze der Union passiert hat und nicht zu einem späteren Zeitpunkt in der Vertriebskette, z. B. beim Verkauf an den Endverwender der Ware.
- (676) Dieser Ansatz gewährleistet auch Kohärenz in Fällen, in denen ein ausführender Hersteller die Waren direkt an einen unabhängigen Abnehmer (Einführer oder Endverwender) verkauft, weil bei diesem Szenario die Weiterverkaufspreise nicht per definitionem verwendet würden. Ein anderer Ansatz, der ausschließlich auf dem verwendeten Vertriebskanal beruht, würde zu einer Diskriminierung zwischen den ausführenden Herstellern führen. Überdies werden durch diesen Ansatz kohärente Ergebnisse in parallelen Antidumping- und Antisubventionsuntersuchungen sichergestellt.
- (677) In diesem Fall kann der angegebene Einfuhrpreis nicht berücksichtigt werden, da der ausführende Hersteller und der Einführer miteinander verbunden sind. Zur Ermittlung eines zuverlässigen marktüblichen Einfuhrpreises muss der Preis daher rechnerisch ermittelt werden, indem der Weiterverkaufspreis des verbundenen Einführers an den ersten unabhängigen Abnehmer als Ausgangspunkt verwendet wird. Um diese rechnerische Ermittlung durchführen zu können, sind die in Artikel 2 Absatz 9 der Antidumpinggrundverordnung enthaltenen Regeln für die rechnerische Ermittlung des Ausführpreises relevant und werden analog angewendet, so wie sie für die Ermittlung des Ausführpreises für Dumpingzwecke relevant sind. Durch die analoge Anwendung des Artikels 2 Absatz 9 der Antidumpinggrundverordnung gelangt man zu einem Preis, der vollständig mit dem CIF-Preis (frei Grenze der Union) vergleichbar ist, der bei der Untersuchung von Verkäufen an unabhängige Abnehmer verwendet wird.
- (678) Um einen fairen Vergleich zu ermöglichen, ist daher ein Abzug der VVG-Kosten und des Gewinns von dem Weiterverkaufspreis, den der verbundene Einführer unabhängigen Abnehmern in Rechnung stellte, zur Ermittlung eines zuverlässigen CIF-Preises gerechtfertigt.
- (679) Mehrere Parteien forderten die Kommission auf, die Art bestimmter nach der Einfuhr angefallener Kosten und den angewendeten Prozentsatz unter Angabe der Quelle offenzulegen. Zudem argumentierte die Xingyuan-Gruppe, dass diese Fixkosten als Pauschalbetrag je Reifen anstatt als Prozentsatz zugeordnet werden sollten, da so Ausführer, deren Preise am unteren Ende der Skala lägen, in ungerechtfertigter Weise benachteiligt würden.
- (680) Die Kommission wies darauf hin, dass sie den CIF-Wert aufgrund der nach der Einfuhr angefallenen Kosten (von denen 60 % auf den Transport, 32 % auf die Bereitstellung und 8 % auf Ausgaben im Zollbereich entfallen) um 3,2 % anheb. Diese Prozentsätze wurden auf der Grundlage geprüfter, nach der Einfuhr angefallener Kosten pro Stück berechnet und anschließend als prozentualer Anteil des CIF-Preises der überprüften unabhängigen Einführer ausgedrückt.
- (681) Die CCCMC und der CRIA brachten vor, dass die Unterschiede zwischen neuen und runderneuten Reifen im Interesse eines fairen Vergleichs bei der Ermittlung der Preisunterbietung und der Zielpreisunterbietung im Rahmen der Untersuchung berücksichtigt werden sollten.
- (682) Wie in Erwägungsgrund 117 dargelegt, weisen neue und runderneute Reifen die gleichen grundlegenden materiellen Eigenschaften auf und werden für dieselben grundlegenden Verwendungszwecke eingesetzt. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

- (683) Die Hankook-Gruppe stellte eine Diskrepanz zwischen der für Klasse 1 angegebenen Gewinnspanne und der angestrebten Gewinnspanne, die zur Ermittlung der Zielpreisunterbietungsspanne herangezogen wurde, fest.
- (684) Die Kommission überprüfte die Zielpreisunterbietungsspannen und stellte bei der Bestimmung der Zielpreisunterbietungsspanne für die Klassen 1 und 2 einen Fehler fest. Daher korrigierte die Kommission die Berechnung der Zielpreisunterbietungsspanne.
- (685) Auf Antrag der Hankook-Gruppe legte die Kommission zusätzliche Informationen zu den VVG-Kosten vor, die vom Preis für den ersten unabhängigen Abnehmer abgezogen wurden, um die Stufe ab Werk zu erreichen. Die Kommission bestätigte, dass es sich bei den abgezogenen Kosten um folgende Kosten handelte: Transport- und Versicherungskosten, Bereitstellungs-, Verlade- und Nebenkosten, Verpackungskosten, Kreditkosten, Preisnachlässe und Provisionen. Die Kommission nahm bei den Preisen der Unionshersteller für indirekte Vertriebskosten, Forschung und Entwicklung, Finanzierung, Marketing und Gewinne keinen Abzug vor.

4.5. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

4.5.1. Allgemeine Bemerkungen

- (686) Im Einklang mit Artikel 8 Absatz 4 der Grundverordnung umfasste die Untersuchung der Auswirkungen der subventionierten Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union eine Bewertung aller Wirtschaftsindikatoren, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum relevant waren.
- (687) Wie in den Erwägungsgründen 24 bis 32 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (688) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die Kommission bewertete die makroökonomischen Indikatoren auf der Grundlage der Daten im Antrag, anhand von Eurostat-Statistiken und gegebenenfalls Angaben von ETRMA, um sicherzustellen, dass sich die Daten auf alle Unionshersteller beziehen. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und der Angaben von ETRMA. Die Daten bezogen sich auf die Unionshersteller der Stichprobe. Beide Datensätze wurden als repräsentativ für die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union angesehen.
- (689) Bei den makroökonomischen Indikatoren handelt es sich um Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Wachstum, Beschäftigung, Produktivität und Höhe der Subventionsspanne.
- (690) Bei den mikroökonomischen Indikatoren handelt es sich um durchschnittliche Stückpreise, Stückkosten, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.
- (691) Es gibt zwei Anmerkungen bezüglich der Methodik zur Analyse der Schadensindikatoren, die in der vorläufigen Sachaufklärung durchgeführt wird.
- (692) Wie in Erwägungsgrund 28 angegeben, sind die Unionshersteller in Bezug auf die Größe in zwei Unternehmenskategorien untergliedert: große Unternehmen und KMU (stark fragmentiert), auf die 85 % bzw. 15 % der gesamten Unionsverkäufe der Unionshersteller im Jahr 2016 entfallen. Als Ergebnis der Bildung einer Stichprobe aus Unionsherstellern entsprachen die Verkaufsdaten der KMU in der Stichprobe einem Bruchteil der gesamten Unionsverkäufe der Unionshersteller in der Stichprobe. Daher entschied die Kommission, die Ergebnisse der Unionshersteller in der Stichprobe gemäß dem Marktanteil der einzelnen Unternehmenskategorien zu gewichten. Da KMU nur im Klasse-3-Segment tätig sind, ergab sich aus dieser Berichtigung als direkte Folge die Erhöhung des Anteils an Verkäufen von Klasse-3-Reifen innerhalb des Datensatzes, der von den Unionsherstellern in der Stichprobe stammt.
- (693) Außerdem wurden die gesamten Unionsverkäufe der Unionshersteller wie folgt auf die drei Klassen aufgeteilt: Klasse 1 51 %, Klasse 2 23 % und Klasse 3 26 %. Aber selbst nach der in Erwägungsgrund 692 beschriebenen Berichtigung spiegelten die Daten zu den Unionsverkäufen der Unionshersteller in der Stichprobe nicht den tatsächlichen Anteil der Unionsverkäufe pro Klasse wider. Daher entschied die Kommission, die Ergebnisse der Unionshersteller in der Stichprobe gemäß dem Anteil der einzelnen Klassen an den gesamten Unionsverkäufen der Unionshersteller zu gewichten, um zu gewährleisten, dass die drei Klassen nach ihrem Anteil an den Gesamtverkäufen der Union in allen Mikroindikatoren vertreten sind.
- (694) Mehrere Parteien wandten ein, dass die Feststellung der Schädigung auch auf der Ebene der Klassen erfolgen muss, wenn die Kommission der Segmentierung in die drei Klassen folgt. Insbesondere müssten auch der Zustand des Wirtschaftszweigs der Union sowie die Auswirkungen der Einfuhren auf Basis der Klassen evaluiert werden, beispielsweise müssten die Auswirkungen von Einfuhren von Klasse-2-Reifen (sowohl aus der VR China als auch aus anderen Ländern) auf Unionshersteller von Klasse-2-Reifen bewertet werden.

- (695) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Reifen, wie in Erwägungsgrund 109 definiert, trotz der Segmentierung des Unionsmarkts dieselben grundlegenden materiellen, technischen und chemischen Eigenschaften aufweisen und austauschbar sind. Entsprechend erfolgte die Feststellung der Schädigung für die betroffene Ware im Einklang mit dem Antisubventions-Übereinkommen der WTO. Das Berufungsgremium stellte insbesondere fest: „Analysieren die untersuchenden Stellen einen Teil des heimischen Wirtschaftszweigs, sollten sie in der Regel alle anderen Teile dieses Wirtschaftszweigs sowie den Wirtschaftszweig als Ganzen in gleicher Weise analysieren“⁽¹⁰⁶⁾. Daher ist eine Analyse auf der Basis einer Segmentierung nach WTO-Regeln möglich, sie muss jedoch einhergehen mit einer Analyse des gesamten Wirtschaftszweigs. Analog akzeptierte der Gerichtshof, dass bei der Schadensanalyse der Schwerpunkt auf der Klasse liegen kann, die am stärksten von subventionierten Einfuhren betroffen ist-⁽¹⁰⁷⁾
- (696) Die Kommission analysierte folglich bestimmte Indikatoren auf Ebene der Klassen. Wie in den Erwägungsgründen 823 bis 834 dargelegt, bestätigt diese Analyse, dass insgesamt betrachtet der Wirtschaftszweig der Union geschädigt wurde und dass die Entwicklungen für die betroffene Ware allgemein denen für die einzeln betrachteten Klassen entsprechen.
- (697) Die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union wird auf einer aggregierten Basis analysiert und für bestimmte mikroökonomische Indikatoren angesichts der Segmentierung des Unionsmarkts auch auf der Ebene der Klassen.
- (698) Mehrere Parteien forderten detailliertere Informationen zur Methode, die verwendet wurde, um die verschiedenen Unternehmenskategorien (große Unternehmen oder KMU) und die Klassen, wie in den Erwägungsgründen 692 und 693 beschrieben, zu gewichten.
- (699) Die Gewichtung stützte sich auf die Verkaufsmengen, da es sich hierbei um den für die Betrachtung des Verkaufspreises in der Union relevanten Parameter handelt, um die Produktionskosten oder die Rentabilität der Verkäufe in der Union an unabhängige Abnehmer zu ermitteln.
- (700) Eines der Kriterien für die Aufnahme der Unionshersteller in die Stichprobe war die Repräsentativität der Unionshersteller in Bezug auf ihre Größe, also sowohl KMU als auch große Unternehmen (Erwägungsgrund 29). Es wurden fünf KMU in die Stichprobe aufgenommen. Ein KMU entschied sich, die Mitarbeit an der Untersuchung einzustellen. Vier beantworteten den Stichprobenfragebogen.
- (701) Darüber hinaus berücksichtigte die Kommission die Stellungnahmen interessierter Parteien, die vorbrachten, dass die Segmentierung des Marktes in drei Klassen in der Stichprobe der Unionshersteller widerspiegelt werden sollte (Erwägungsgrund 25). Wie in Erwägungsgrund 26 dargelegt, stellten die mitarbeitenden Unionshersteller weitere Informationen bereit.
- (702) Die Kommission nahm elf Unionshersteller in die Stichprobe auf. Dies ist eine ungewöhnlich hohe Anzahl zu untersuchender Unionshersteller. Trotz dieser Anstrengungen machten jedoch die Leistung der KMU und die einzelnen Klassen eine Gewichtung erforderlich, um eine ordnungsgemäße Analyse der aggregierten mikroökonomischen Schadensindikatoren durchführen zu können.
- (703) Die Aufteilung der Verkäufe der mitarbeitenden Unionshersteller und der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller auf die einzelnen Klassen war ähnlich: 60 % bis 70 % entfielen auf Klasse 1, 15 % bis 25 % auf Klasse 2 und 10 % bis 20 % auf Klasse 3. KMU machten zwischen 7 % und 10 % der gesamten Unionsverkäufe aus, die von den mitarbeitenden Unionsherstellern gemeldet wurden. Des Weiteren stellen die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller neue und runderneuerte Reifen in den Klassen 2 und 3 her. Rund die Hälfte der Verkäufe der Stichprobe in Klasse 3 sind runderneuerte Reifen.
- (704) Der erste Schritt bestand darin, die Aufteilung zwischen den Verkäufen großer Unternehmen und KMU zu schätzen. Die Schätzung der KMU-Verkäufe basierte auf den Informationen, die von ETRMA (für Kaltverfahren) und von den Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA-Europool-Mitglieder sind, bereitgestellt wurden.⁽¹⁰⁸⁾ Für die Zwecke dieser Untersuchung wurde davon ausgegangen, dass KMU Reifen verkauften, die mit dem Kaltverfahren runderneuert wurden, wohingegen bei runderneuerten Reifen, die von großen Unternehmen verkauft wurden, das Heißverfahren zum Einsatz kam. Dies ist ein konservativer Ansatz zur Schätzung der KMU-Verkäufe, da die Kommission einen KMU-Hersteller prüfte, der beide Techniken verwendete. Bei der Schätzung der Verkäufe der großen Unternehmen handelt es sich um die Differenz zwischen den gesamten Unionsverkäufen der Unionshersteller abzüglich der Schätzung der KMU-Verkäufe. Die Kommission stellte fest, dass die KMU-Verkäufe im Jahr 2016 rund 15 % der gesamten Unionsverkäufe des Wirtschaftszweigs der Union ausmachten (wie bereits erwähnt, handelte es sich hierbei um eine konservative Schätzung, da einige KMU auch Verfahren zur Heißrunderneuerung verwenden). Daher wurde das Verhältnis auf rund 85 % große Unternehmen und rund 15 % KMU festgelegt.

⁽¹⁰⁶⁾ WT/DS184/AB/R vom 23.8.2001, *Vereinigte Staaten — Antidumpingmaßnahmen betreffend bestimmte warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan*, Rn. 204.

⁽¹⁰⁷⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 28. Oktober 2004, *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Rat*, T-35/01, Rn. 129 und 258.

⁽¹⁰⁸⁾ Für die Verkäufe von mit dem Kaltverfahren runderneuerten Reifen werden für den Bezugszeitraum folgende Zahlen veranschlagt: 2014: 2 619 000; 2015: 2 335 000; 2016: 2 095 000; UZ: 2 046 000.

- (705) Der zweite Schritt bestand darin, das Verhältnis 85 %/15 % mit dem Verhältnis der Stichprobe zu vergleichen (in der große Unternehmen mehr als 95 % ausmachten). Zudem entsprachen die Verkaufsdaten der KMU in der Stichprobe rund 4 % der gesamten Unionsverkäufe der mittelständischen Hersteller in der Union. Um die relative Bedeutung der beiden Kategorien der Unionshersteller bei den mikroökonomischen Indikatoren richtig widerzuspiegeln, gewichtete die Kommission die einzelnen Unternehmensindikatoren beim Aggregieren auf der Grundlage des erwähnten Verhältnisses 85 %/15 %. Die Methode führte zu einer Erhöhung des Gewichts der zur Ermittlung der mikroökonomischen Indikatoren verwendeten Verkäufe von Klasse-3-Reifen.
- (706) Vorläufig wurden beide Gewichtungen — die Gewichtung der Unternehmenskategorie und die Gewichtung der Klassen — auf der Grundlage der Daten aus dem Jahr 2016 über den gesamten Bezugszeitraum hinweg gleichmäßig vorgenommen. Die Kommission erachtete diesen Ansatz angesichts der verfügbaren Belege als angemessen.
- (707) Der CRIA und die CCCMC brachten vor, dass die Kommission kein festes Verhältnis (also das für das Jahr 2016 berechnete Verhältnis) für den gesamten Bezugszeitraum zugrunde legen sollte, sondern vielmehr ein separates Verhältnis für jeden Zeitraum des Bezugszeitraums. Außerdem wandten sie ein, dass einige große Laufstreifen-Hersteller runderneuerte Reifen im Kaltverfahren herstellten und dass zwei Hersteller runderneuerter Reifen Teil einer größeren Gruppe seien, weshalb sie als Großunternehmen einzustufen seien. Die Parteien brachten vor, dass die verwendete Methode daher nicht als konservativ angesehen werden könne und dass die Menge der KMU-Verkäufe zu hoch angesetzt sei. Bipaver führte an, das Heißverfahren werde nicht nur von einem, sondern von mehreren Runderneuerern in der Union verwendet. ⁽¹⁰⁹⁾
- (708) Zunächst prüfte die Kommission die Vorbringen und die von den Parteien vorgelegten Beweise. Sie stellte fest, dass einige große Laufstreifen-Lieferanten Tochterunternehmen haben, die runderneuerte Reifen im Kaltverfahren herstellen. Darüber hinaus gehörten die beiden ursprünglich als KMU betrachteten Hersteller, die von den Parteien erwähnt worden waren, zu größeren Unternehmensgruppen, sodass sie nicht als KMU angesehen werden konnten. Die Kommission berichtigte daher die bei der Gewichtung zugrunde gelegten Verhältniszahlen. Die großen Lieferanten und die KMU legten ihre Verkäufe im Bezugszeitraum vor. Folgendes ungefähre Gesamtvolumen wurde gemeldet: 2014: 254 000, 2015: 227 000, 2016: 240 000 und im Untersuchungszeitraum 250 000 runderneuerte Reifen, was rund 5,5 % der geschätzten Verkäufe an runderneueren Reifen im Bezugszeitraum ausmacht.
- (709) Des Weiteren stellte die Kommission in Bezug auf die KMU-Verkäufe von heißerneuerten Produkten fest, dass mehr als ein KMU runderneuerte Reifen im Heißverfahren produziert. Sie bat einige wenige Hersteller, das Volumen der mithilfe des Heißverfahrens hergestellten Produktion für den Bezugszeitraum anzugeben. Folgendes ungefähre Gesamtvolumen wurde gemeldet: 2014: 149 000, 2015: 152 000, 2016: 138 000 und im Untersuchungszeitraum: 132 000 runderneuerte Reifen, was rund 3,2 % der geschätzten Verkäufe an runderneueren Reifen im Bezugszeitraum ausmacht.
- (710) Außerdem hat die Kommission die Schätzung der Verkäufe von KMU im Bezugszeitraum neu berechnet, indem sie die KMU-Verkäufe aus der Produktion im Heißverfahren hinzugerechnet und die Verkäufe der großen Unternehmen aus der Produktion im Kaltverfahren abgezogen hat.
- (711) Abschließend berechnete die Kommission den Anteil der KMU-Verkäufe an den gesamten Unionsverkäufen für jeden Zeitraum des Bezugszeitraums:

Tabelle 5

Anteil der KMU-Verkäufe an den Unionsverkäufen insgesamt (in %)

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Bei Zugrundelegung des im endgültigen Stadium verwendeten Verhältnisses für den Anteil der KMU-Verkäufe an den Unionsverkäufen insgesamt	16,9	15,3	13,7	13,2
Bei Zugrundelegung des im vorläufigen Stadium verwendeten Verhältnisses für den Anteil der KMU-Verkäufe an den Unionsverkäufen insgesamt	14,6	14,6	14,6	14,6

⁽¹⁰⁹⁾ Kraiburg, ein Laufstreifen-Lieferant, übermittelte Bipaver eine Liste seiner Kunden, die Rohstoffe für das Heißverfahren kaufen. Diese Liste enthält 38 Firmennamen.

- (712) Wie aus Tabelle 5 hervorgeht, nahm das Gewicht der KMU an den im Bezugszeitraum verzeichneten Unionsverkäufen insgesamt im Jahr 2014 um 2,3 Prozentpunkte und im Jahr 2015 um 0,7 Prozentpunkte zu und sank 2016 um 0,9 Prozentpunkte und im Untersuchungszeitraum um 1,4 Prozentpunkte. Wie aus Tabelle 2 hervorgeht, hat die Zugrundelegung eines spezifischen Verhältnisses für jedes Jahr des Bezugszeitraums keine Auswirkung auf die Schlussfolgerungen, die auf den Feststellungen der vorläufigen Verordnung zu den Entwicklungen beruhen, und für Klasse 3 nach wie vor gültig sind. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Festlegung eines auf das jeweilige Jahr bezogenen Verhältnisses nur geringfügige Auswirkungen auf das Gesamtergebnis der Analyse hat. Aus diesem Grund behalten die auf den Feststellungen der vorläufigen Verordnung zu den Entwicklungen beruhenden Schlussfolgerungen ihre Gültigkeit.
- (713) Was die zweite Berichtigung nach Klassen anbelangt, so stützte sich die Kommission bei der vorläufigen Sachaufklärung auf die Informationen des Antragstellers, die in Bezug auf den Unionsverbrauch im Jahr 2016 eine Schätzung des Gewichts der einzelnen Klassen enthalten. Allerdings forderten der CRIA und die CCCMC, dass die Kommission für jeden Zeitraum des Bezugszeitraums ein eigenes Verhältnis verwenden sollte.
- (714) Im Rahmen der Untersuchung wurden weder geeignetere Daten gefunden, die für die Berechnung der Gewichtung der Klassen für den gesamten Bezugszeitraum hätten verwendet werden können, noch waren die interessierten Parteien in der Lage, solche Daten vorzulegen. Daher beschloss die Kommission, die zweite Berichtigung nach Klassen im endgültigen Stadium nicht anzuwenden. Durch diesen Ansatz hat sich das Gewicht der zur Ermittlung der mikroökonomischen Indikatoren herangezogenen Klassen 1 und 2 erhöht.
- (715) Der CRIA und die CCCMC behaupteten, das Gewichtungsverfahren sei rechtswidrig, da in der Grundverordnung keine Änderungen der Stichprobenauswahl der Unionshersteller — die ja repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union sein solle — vorgesehen seien. Zudem führten sie an, dass die Methodik der Kommission nicht der Anforderung entspreche, wonach sich die Ermittlung der Schädigung auf eine objektive Prüfung mit eindeutigen Beweisen stützen müsse, da letztendlich nur eine vergleichsweise sehr begrenzte Anzahl von Unternehmen das Gesamtergebnis der Schadensbewertung bestimme und dies die Bedeutung des deutlich größeren Datensatzes herabsetze. Der CRIA und die CCCMC brachten außerdem vor, dass sich die Kommission nicht auf die Angaben von vier in die Stichprobe einbezogenen KMU stützen könne, die die Grundlage für die Gewichtung der Schadensindikatoren bilden würden. Nach der endgültigen Unterrichtung wandten der CRIA und die CCCMC ein, die Kommission habe dem Umstand, dass die Methodik bei der ersten Berichtigung ungeeignet gewesen wäre, nicht Rechnung getragen. Den Parteien zufolge hätte die Kommission von diesem Ansatz abrücken sollen.
- (716) Die Kommission verwies auf die in den Erwägungsgründen 699 bis 714 verwendete Methodik.
- (717) Darüber hinaus wies die Kommission erneut darauf hin, dass die ausgewählte Stichprobe durch die Gewichtung für den Wirtschaftszweig der Union als Ganzen — im Einklang mit der einschlägigen Rechtsprechung der Welthandelsorganisation und der EU ⁽¹¹⁰⁾ — statistisch repräsentativer geworden ist. Darüber hinaus ermöglichte dies der Kommission, die Leistung der nicht in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller (KMU und große Hersteller) besser zu berücksichtigen, die sich andernfalls nicht in ausreichendem Maße in den Schadensindikatoren niedergeschlagen hätte, wenn die Kommission im vorliegenden Fall ihre Ergebnisse auf die Stichprobe gestützt hätte, ohne eine Gewichtung vorzunehmen. Aufgrund der Fragmentierung des Wirtschaftszweigs der Union konnte die Kommission die Bedeutung der KMU auf dem Unionsmarkt nicht einfach außer Acht lassen. Die von den überprüften KMU angegebenen Daten entsprechen rund 4 % der geschätzten gesamten Produktion der mittelständischen Hersteller im Bezugszeitraum. Um der relativen Bedeutung der beiden Kategorien von Unternehmen Rechnung zu tragen, hat die Kommission ihre Feststellungen auf der Grundlage der geprüften Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen getroffen und die Gewichtung vorgenommen. Die Informationen, auf die zurückgegriffen wurde, waren im einsehbaren Dossier zugänglich und — wo erforderlich — ordnungsgemäß geprüft. Die Kommission war daher der Ansicht, dass sie auf der Grundlage eindeutiger Beweise eine objektive Prüfung des Vorliegens einer Schädigung vorgenommen hatte. Diese Vorbringen wurden daher zurückgewiesen.

4.2. Segmentbezogene Schadensanalyse

- (718) Wie in Erwägungsgrund 697 dargelegt, wurde die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf einer aggregierten Basis analysiert, und bei bestimmten mikroökonomischen Indikatoren angesichts der Segmentierung des Unionsmarkts auch auf der Ebene der Klassen. Einige interessierte Parteien behaupteten, dass die Schadensanalyse nach Segmenten alle Schadens- und Ursachenindikatoren berücksichtigen solle. Sie verwiesen auf den Bericht des Berufungsgremiums in Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan ⁽¹¹¹⁾. Des Weiteren solle die Kommission auch zwischen neuen und runderneuerten Reifen, Erstausrüstungen und

⁽¹¹⁰⁾ WT/DS184/AB/R vom 23.8.2001, Vereinigte Staaten — Antidumpingmaßnahmen betreffend bestimmte warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan, Rn. 204 und Urteil des Gerichts erster Instanz vom 28. Oktober 2004, Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Rat, T-35/01, Rn. 129 und 258.

⁽¹¹¹⁾ Berufungsgremium in WT/DS184/AB/R, Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan, Rn. 195-196.

Ersatzreifen unterscheiden, da der Erstausrüstungsmarkt von der chinesischen Konkurrenz abgeschirmt sei; diesbezüglich verwiesen sie erneut auf den Bericht des Berufungsgremiums in Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan ⁽¹¹²⁾.

- (719) Aus der genannten Rechtsprechung ergibt sich, dass Untersuchungsbehörden, die einen Teil eines einheimischen Wirtschaftszweigs untersuchen, „in der Regel alle anderen Teile dieses Wirtschaftszweigs sowie den Wirtschaftszweig als Ganzen in gleicher Weise analysieren sollten“ ⁽¹¹³⁾. Allerdings verpflichtet das Berufungsgremium die Untersuchungsbehörden nicht dazu, alle Schadensindikatoren nach Segment anzugeben.
- (720) Zudem lagen die Fakten in dieser Sache anders. Im Bericht des Berufungsgremiums in Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan war ein bedeutender Teil der inländischen Produktion in den Vereinigten Staaten — die Produktion für den Eigenbedarf — durch die Struktur des Inlandsmarkts von der direkten Konkurrenz durch betroffene Einfuhren abgeschirmt. In dieser konkreten Situation kritisierte das Berufungsgremium die „vergleichende Prüfung“ jedes Teils des Inlandsmarkts, bei der der Handelsmarkt und der Eigenbedarfsmarkt einander gegenübergestellt wurden. Für das Berufungsgremium „verbessere“ dies die Fähigkeit der Untersuchungsbehörden, den Zustand des inländischen Wirtschaftszweigs als Ganzen angemessen zu bestimmen. Im vorliegenden Fall liegt jedoch kein Schutz der Klasse-1- und Klasse-2-Segmente des Unionsmarkts vor. Die chinesischen Einfuhrverkäufe konzentrieren sich hauptsächlich auf den Reifenersatzmarkt, und diese Tatsache ist nicht durch die Struktur des Unionsmarkts bedingt. Zudem wurde die betroffene Ware auch an Erstausrüster verkauft. Daher wurde das Vorbringen, dass der Erstausrüstungsmarkt der Union von der chinesischen Konkurrenz abgeschirmt und deswegen gesondert zu analysieren sei, zurückgewiesen.
- (721) Zudem, wie auch in Erwägungsgrund 695 dargelegt, hat die Rechtsprechung bestätigt, dass — wenn der gesamte Wirtschaftszweig der Union geschädigt wird — bei der Schadensanalyse der Schwerpunkt auf dem Segment liegen kann, das am stärksten von subventionierten Einfuhren betroffen ist. Im vorliegenden Fall lassen sich rund 65 % der chinesischen Reifeneinfuhren Klasse 3 zurechnen. Daher können bei einer ordnungsgemäßen Schadensanalyse die Auswirkungen der subventionierten Einfuhren nicht außer Acht gelassen werden, und zwar insbesondere bei einem Markt, in dem die Verkaufszahlen von Klasse-3-Reifen stetig steigen und auf dem alle Klassen, aus denen der Unionsmarkt für Reifen besteht, miteinander verbunden sind.
- (722) Aus diesen Gründen wurde von der Kommission erwogen, eine ordnungsgemäße Untersuchung des Wirtschaftszweigs insgesamt durchzuführen.

4.2.1. Makroökonomische Indikatoren

- (723) Der CRIA und die CCCMC brachten vor, dass sie Zweifel an der Verlässlichkeit einiger Informationen hätten, die den makroökonomischen Indikatoren zugrunde lagen.
- (724) In das einsehbare Dossier wurde ein Dokument mit Klarstellungen zu den vorläufigen Feststellungen aufgenommen. ⁽¹¹⁴⁾
- (725) Bei der Ermittlung der makroökonomischen Indikatoren griff die Kommission auf verschiedene Quellen zurück, unter anderem auf die vom Europäischen Verband der Reifen- und Kautschukhersteller (European Tyre & Rubber Manufacturers Association — im Folgenden „ETRMA“) bereitgestellten Daten. ETRMA veröffentlicht auf seiner Website öffentlich zugängliche Marktanalysen. Die allgemein einsehbare Fassung des Antrags enthielt ein Dokument von ETRMA (Anhang 16 — ETRMA-Broschüre für 2016 ⁽¹¹⁵⁾). Die Kommission wies darauf hin, dass einige der ausführenden Hersteller sowie bestimmte Unionshersteller ETRMA-Mitglieder sind und auch durch ETRMA-Daten untermauerte Beiträge einreichten (etwa die Hankook-Gruppe und Pirelli).

4.2.1.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

- (726) Nach der Offenlegung des Informationspapiers stellte die Kommission fest, dass die Menge der Unionsproduktion so korrigiert werden solle, dass die Verkäufe der Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA-Europool-Mitglieder waren, einbezogen werden (siehe auch Erwägungsgrund 625). Bei der Ermittlung der Produktionskapazität wurde zudem ein Fehler festgestellt.

⁽¹¹²⁾ Berufungsgremium in WT/DS1 84/AB/R, Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan, Rn. 207.

⁽¹¹³⁾ Berufungsgremium in WT/DS1 84/AB/R, Vereinigte Staaten — Warmgewalzte Stahlerzeugnisse aus Japan, Rn. 204.

⁽¹¹⁴⁾ Aktenvermerk (Aktenzeichen t18.007994).

⁽¹¹⁵⁾ Die Broschüren für die Jahre 2016 und 2017 können auf der ETRMA-Website heruntergeladen werden.

Siehe <http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf>.

- (727) Die geschätzte Gesamtproduktion der Union, die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung, die entsprechend angepasst wurden, entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 6

Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Produktionsmenge (in Stück) ⁽¹⁾	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
<i>Index 2014 = 100</i>	100	97,1	98,3	100,7
Produktionskapazität (in Stück)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
<i>Index 2014 = 100</i>	100	97,2	93,4	91,3
Kapazitätsauslastung	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	100	105	110

⁽¹⁾ Die Produktionsmenge (in Stück) wurde vorläufig wie folgt ermittelt: 2014: 20 722 065; 2015: 20 199 411; 2016: 20 496 669; Untersuchungszeitraum: 20 863 087.

Quelle: ETRMA, Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA Europool-Mitglieder sind, Eurostat Comext und vom Antragsteller übermittelte Informationen.

- (728) Wie in Tabelle 6 angegeben, blieb die Herstellung mit 21,1 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum relativ stabil, während die Kapazitätsauslastungsrate angesichts der sinkenden Produktionskapazität im Bezugszeitraum (von 72,2 % auf 79,6 %) um 7,4 Prozentpunkte stieg.
- (729) Die Hauptursache für die Erhöhung der Kapazitätsauslastung kann einzig die erhebliche Abnahme der Produktionskapazität um fast 10 % sein. Dies betraf in erster Linie den Bereich der Runderneuerung, da im Bezugszeitraum mindestens 85 in praktisch allen Mitgliedstaaten ansässige KMU die Herstellung runderneuerter Reifen einstellten, aber auch Tochterunternehmen großer Unternehmen ⁽¹¹⁶⁾ wurden geschlossen.
- (730) Die schwache Entwicklung der Unionsproduktion und die Schließung von Unternehmen stehen im Gegensatz zum wachsenden Verbrauch in der Union nach der Krise, von dem der Wirtschaftszweig der Union hätte profitieren können.

4.2.1.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

- (731) Nach der Offenlegung des Informationspapiers stellte die Kommission fest, dass die Verkaufsmenge insgesamt auf dem Unionsmarkt so korrigiert werden sollte, dass die Verkäufe der Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA-Europool-Mitglieder waren, einbezogen werden (siehe auch Erwägungsgrund 625).
- (732) Die Verkaufsmenge und der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union wurden entsprechend angepasst und entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 7

Verkaufsmenge und Marktanteil

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Verkaufsmenge insgesamt auf dem Unionsmarkt (in Stück) ⁽¹⁾	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
<i>Index 2014 = 100</i>	100	99,4	98,0	98,3

⁽¹¹⁶⁾ 2017 schloss die Goodyear-Gruppe ihr Werk im Vereinigten Königreich (rund 330 Arbeitsplätze); die Michelin-Gruppe schloss mehrere Werke in der Union: in Frankreich zwei Werke (700 Beschäftigte im Jahr 2014 und 330 Beschäftigte im Jahr 2017), in Deutschland (200 Beschäftigte im Jahr 2016), in Ungarn (500 Beschäftigte im Jahr 2015) und in Italien; die Continental-Gruppe schloss ein Werk in Deutschland.

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Marktanteil	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	97,2	93,0	92,7

(¹) Die Verkaufsmenge insgesamt auf dem Unionsmarkt (in Stück) wurde vorläufig wie folgt ermittelt: 2014: 14 584 057; 2015: 14 558 260; 2016: 14 385 254; Untersuchungszeitraum: 14 426 297.

Quelle: ETRMA, Laufstreifen-Lieferanten, die keine ETRMA-Europool-Mitglieder sind, und Eurostat Comext

- (733) In einem wachsenden Markt gingen die Verkäufe in der Union im Bezugszeitraum leicht zurück. Dieses Ergebnis bedeutete einen Rückgang des Marktanteils um 5,3 Prozentpunkte (von 72,4 % auf 67,1 %), während die Einfuhrmenge aus der VR China um über 1,1 Mio. Reifen stieg, was einer Ausweitung des Marktanteils um 4,2 Prozentpunkte (von 17,1 % auf 21,3 %) entspricht.
- (734) Die China National Tire-Gruppe und Pirelli argumentierten, dass die Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt in den vergangenen drei Jahren konstant geblieben sei und der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union zwischen 2014 und 2017 nur geringfügig, d. h. um 5 Prozentpunkte, gesunken sei.
- (735) Sie brachten auch vor, dass die von den Antragstellern für den Zeitraum zwischen 2013 und 2016 gemeldeten Mengen der Unionsverkäufe bei Klasse 3 einen deutlichen Rückgang ausgewiesen hätten (– 30 %), bei Klasse 2 ebenfalls einen Rückgang (– 7 %) und bei Klasse 1 lediglich einen leichten Rückgang (– 1 %). Daraus würde deutlich, dass nur im Klasse-3-Segment eine Schädigung vorliege und dass bei der Schadensanalyse die Segmentierung des Marktes berücksichtigt werden müsse.
- (736) Die Kommission wies darauf hin, dass sich die im vorherigen Erwägungsgrund genannten Zahlen lediglich auf die Verkäufe der Antragsteller beziehen und nicht auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union. Sie beziehen sich auch auf einen anderen Zeitraum. Daher ist es nicht möglich, die Entwicklung der Verkaufsmengen der Antragsteller auf den Wirtschaftszweig der Union zu übertragen. Wie in den Erwägungsgründen 718 bis 722 erläutert, war die Kommission der Ansicht, dass das Vorliegen einer bedeutenden Schädigung im Hinblick auf die betroffene Ware und den gesamten Wirtschaftszweig der Union — und nicht nur für Teilbereiche desselben — festgestellt werden muss. Aus diesem Grund hat die Kommission, da sie einen aggregierten Ansatz verfolgte, die Entwicklungen nicht isoliert, d. h. nach Klassen, betrachtet.

4.2.1.3. Wachstum

- (737) Der Unionsverbrauch stieg im Bezugszeitraum um 6,1 %. Die Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union gingen trotz des wachsenden Verbrauchs um 1,7 % zurück, was beim Wirtschaftszweig der Union zu einem Verlust von Marktanteilen führte. Der Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land nahm im Bezugszeitraum (um über 4 Prozentpunkte) zu.
- (738) Die Giti-Gruppe forderte, dass der Unionsverbrauch wertmäßig und nicht nach Menge zu analysieren sei. Auf dieser Grundlage, also bezogen auf den Wert, sei der Unionsverbrauch um 5 Prozent gefallen und habe zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum nur langsam zu steigen begonnen.
- (739) Die Kommission wies diesen Einwand zurück. Der Unionsverbrauch war eine Momentaufnahme der Anzahl der auf dem Unionsmarkt zu einem bestimmten Zeitpunkt verfügbaren Reifen. Der Unionsverbrauch wird üblicherweise der Menge nach berechnet, um zu vermeiden, dass sich das Preisverhalten der Marktteilnehmer auf die Entwicklungen im Bezugszeitraum niederschlägt.

4.2.1.4. Beschäftigung und Produktivität

- (740) Die Produktivität wurde auf der Grundlage der überarbeiteten Zahlen der Unionsproduktion (siehe Erwägungsgrund 726) neu berechnet. Die Beschäftigung und die Produktivität entwickelten sich somit im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 8

Beschäftigung und Produktivität

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Anzahl der Beschäftigten	38 445	36 478	34 959	34 188
<i>Index 2014 = 100</i>	100	95	91	89

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Produktivität (Stück/Beschäftigten) ⁽¹⁾	546	558	590	618
Index 2014 = 100	100	102	108	113

⁽¹⁾ Die Produktivität (Stück/Beschäftigten) wurde vorläufig wie folgt ermittelt: 2014: 539; 2015: 554; 2016: 586; Untersuchungszeitraum: 610.

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller und Stellungnahmen von Laufstreifen-Lieferanten und von ETRMA

- (741) Im Bezugszeitraum gingen 4 257 direkte Arbeitsplätze verloren und es waren sowohl KMU betroffen, von denen mindestens 85 Hersteller in der gesamten Union ihre Produktion einstellten, als auch große Unternehmen, die mehrere Werke schlossen.
- (742) Nach der Offenlegung des Informationspapiers brachte der italienische Verband der Runderneuerer (im Folgenden „AIRP“) vor, dass auf die Runderneuerungsbranche in der Union rund 13 000 Arbeitsplätze im Bereich Herstellung und Vertrieb entfallen. Die Runderneuerungstätigkeit sei eine ziemlich arbeitsintensive Tätigkeit und ein runderneuerter Reifen unterhalte drei bis viermal so viele Jobs wie ein neuer Reifen. Dem AIRP zufolge reduzieren mehrere dem Verband angeschlossene Unternehmen derzeit ihre Belegschaft oder nutzen massiv Mittel aus der Arbeitslosenversicherung.
- (743) Die China National Tire-Gruppe und Pirelli brachten vor, dass sich die Beschäftigungszahlen, bei denen die Kommission einen Rückgang um 11 % feststellte, ausschließlich auf die Runderneuerungsindustrie bezögen. Die Entwicklung der Produktivität könne stattdessen durch die Tatsache erklärt werden, dass der Wirtschaftszweig der Union vor Kurzem eine Phase der Umstrukturierung und Rationalisierung durchlaufen habe.
- (744) Die Aussage zum Rückgang der Beschäftigung ist inhaltlich nicht korrekt, da rund die Hälfte des Rückgangs auf große Hersteller entfiel. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (745) Heuver beantragte die Offenlegung der Namen der 85 in Erwägungsgrund 809 erwähnten KMU.
- (746) Die Kommission gelangte zu dem Schluss, dass — basierend auf der Liste der Abnehmer, die die Laufstreifen-Lieferanten im Rahmen dieser Untersuchung vorgelegt hatten — mindestens 85 Hersteller ihre Produktion einstellten. Die Kommission sicherte eine vertrauliche Behandlung der Identität der Abnehmer und der Verkaufsmenge je Abnehmer zu, da es sich hier um sensible Geschäftsinformationen handelt. Zudem sind die interessierten Parteien nicht verpflichtet, für diese Art von Dokument eine Zusammenfassung vorzulegen. Die Laufstreifen-Lieferanten legten eine Zusammenfassung ihrer Stellungnahmen vor, die im einsehbaren Dossier zugänglich ist. Die Kommission gelangte daher zu dem Schluss, dass die Parteien über ausreichende Informationen zur Wahrnehmung ihrer Verteidigungsrechte verfügten.
- (747) Der CRIA und die CCCMC brachten vor, die Annahme der Kommission, dass alle aus dem Kaltverfahren hervorgegangenen Verkäufe von KMU getätigt würden, sei falsch, da viele große Unternehmen die Methode der Kaltrunderneuerung anwenden würden. Sie kamen zu dem Schluss, dass die auf der besagten Annahme beruhende Schätzung von Beschäftigung und Produktivität daher unzuverlässig sei.
- (748) Wie in Erwägungsgrund 708 erwähnt, stellte die Kommission fest, dass die von großen Unternehmen im Kaltverfahren hergestellte Produktion eher begrenzt ist und daher nicht als solche dafür herangezogen werden kann, die von der Kommission vorgenommene Schätzung bezüglich Beschäftigung und Produktivität zu verwerfen. Darüber hinaus hängt die Produktivität hauptsächlich mit der Art der Produktion (d. h. Runderneuerung oder neu) zusammen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (749) Darüber hinaus argumentierten der CRIA und die CCCMC, die von einem Laufstreifen-Lieferanten vorgelegte Abnehmerliste zeige, dass ein Abnehmer als nicht mehr tätig angegeben sei, während aus seinem bei den lokalen Behörden eingereichten Jahresabschluss hervorgehe, dass das Unternehmen im Jahr 2017 noch aktiv gewesen sei. In ihrem Aktenvermerk ⁽¹¹⁷⁾ erläuterte die Kommission, dass die Liste durch Aggregieren der von acht Laufstreifen-Lieferanten bereitgestellten Informationen zu den Verkäufen erstellt wurde. Für die Zwecke der Untersuchung wurde davon ausgegangen, dass ein Runderneuerer seine Produktion eingestellt hat, wenn er keine Laufstreifen mehr kaufte. Daher ist es nicht möglich die Frage, ob ein Runderneuerer noch tätig oder nicht mehr tätig ist, einzig auf der Grundlage der Exklusivlieferantenliste und/oder weil ein Jahresabschluss eingereicht wurde, zu bejahen. Außerdem ist es zwar richtig, dass das von der CCCMC erwähnte Unternehmen den Betrieb nicht eingestellt hat, doch es bestätigte der Kommission, dass es keine Runderneuerungswerkstatt mehr betreibe. Daher stützte sich die Kommission weiterhin auf die erstellte Liste.

⁽¹¹⁷⁾ Aktenvermerk (Aktenzeichen t18.007994).

4.2.1.5. Höhe der Subventionsbeträge

- (750) Alle Subventionsbeträge lagen deutlich über der Geringfügigkeitsschwelle. Die Auswirkungen der Höhe der tatsächlichen Subventionsbeträge auf den Wirtschaftszweig der Union waren angesichts der Menge und der Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land erheblich.
- (751) Es handelt sich hierbei um die erste Antisubventionsuntersuchung zu der betroffenen Ware in der Union. Daher lagen keine Daten vor, um die Auswirkungen einer etwaigen früheren Subvention zu bewerten.

4.2.2. Mikroökonomische Indikatoren

- (752) Die Giti-Gruppe forderte die Kommission auf, die Entwicklung der mikroökonomischen Faktoren ohne die von der Kommission vorgenommene Gewichtung ebenfalls offenzulegen, sodass die Giti-Gruppe analysieren könne, ob diese nicht bearbeiteten Daten ein anderes Schadensbild ergeben würden. Der CRIA und die CCCMC brachten dieselbe Forderung vor und wiederholten diese nach der endgültigen Unterrichtung.
- (753) Die Kommission wies die Forderung zurück, da eine Offenlegung der Schadensindikatoren ohne die Gewichtung nicht die tatsächliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union widerspiegeln würde, da es nicht möglich ist, so viele KMU in die Stichprobe einzubeziehen, wie erforderlich wäre, um deren tatsächliches Gewicht innerhalb der Unionshersteller abzubilden.

4.2.2.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

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

Tabelle 9

Verkaufspreise in der Union und Produktionskosten

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union (in EUR/Stück)	237	225	216	218
<i>Index 2014 = 100</i>	100	95	91	92
Durchschnittliche Produktionskosten (in EUR/Stück)	200	188	183	188
<i>Index 2014 = 100</i>	100	94	91	94

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (755) Der durchschnittliche Stückverkaufspreis ging um 19 EUR zurück, während die Stückkosten im selben Zeitraum um 12 EUR sanken. Dies entspricht einem Preisrückgang von 8 % im Bezugszeitraum, während die Kosten um 6 % sanken.
- (756) Im Untersuchungszeitraum stiegen die Produktionskosten gegenüber 2016, was nicht in vollem Umfang in den Verkaufspreisen wiedergegeben werden konnte.
- (757) Es wurde eine gesonderte Analyse auf Basis derselben oben beschriebenen Methodik für die drei Klassen vorgenommen.
- (758) In Klasse 1 ging der durchschnittliche Stückverkaufspreis um 25 EUR zurück, während die Stückkosten im selben Zeitraum um 19 EUR sanken. Beide sanken im Bezugszeitraum um 9 %.

Tabelle 10

Verkaufspreise in der Union und Produktionskosten — Klasse 1

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis in der Union (in EUR/Stück)	270,8	255,3	245,3	245,7
<i>Index 2014 = 100</i>	100	94	91	91

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Durchschnittliche Produktionskosten (in EUR/Stück)	222	200	199	203
Index 2014 = 100	100	90	89	91

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (759) In Klasse 2 ging der durchschnittliche Stückverkaufspreis um 27 EUR zurück, während die Stückkosten im selben Zeitraum um 17 EUR sanken. Dies entspricht einem Rückgang des Durchschnittspreises von 12 % im Bezugszeitraum, während die Kosten um 9 % sanken.

Tabelle 11

Verkaufspreise in der Union und Produktionskosten — Klasse 2

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Durchschnittlicher Verkaufspreis auf dem Gesamtmarkt der Union (in EUR/Stück)	228	212	193	201
Index 2014 = 100	100	93	85	88
Durchschnittliche Produktionskosten (in EUR/Stück)	187	176	162	170
Index 2014 = 100	100	94	87	91

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (760) In Klasse 3 ging der durchschnittliche Stückverkaufspreis um 9 EUR zurück, während die Stückkosten im selben Zeitraum um 2 EUR zunahmen. Dies entspricht einem Rückgang des Durchschnittspreises von 5 % im Bezugszeitraum, während die Kosten um 1 % anstiegen.

Tabelle 12

Verkaufspreise in der Union und Produktionskosten — Klasse 3

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Durchschnittlicher Verkaufspreis auf dem Gesamtmarkt der Union (in EUR/Stück)	181	176	172	172
Index 2014 = 100	100	97	95	95
Durchschnittliche Produktionskosten (in EUR/Stück)	170	175	167	172
Index 2014 = 100	100	103	98	101

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (761) Der CRIA und die CCCMC forderten die Kommission auf, klarzustellen, ob die Verrechnungspreise zwischen den verbundenen Unternehmen bei der Ermittlung der Schadensindikatoren berücksichtigt worden waren.
- (762) Wo verbundene Unternehmen beim Verkauf beteiligt waren, wurden, wie die Kommission klarstellte, die in die Stichprobe einbezogenen Hersteller aufgefordert, die Verkäufe an die ersten unabhängigen Abnehmer anzugeben. In Bezug auf die Käufe von Rohstoffen durch verbundene Unternehmen wurde die Verrechnungspreispolitik von der Kommission geprüft, was jedoch nicht dazu führte, dass Berichtungen hätten vorgenommen werden müssen.

4.2.2.2. Arbeitskosten

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

Tabelle 13

Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
<i>Index 2014 = 100</i>	100	102	105	106

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (764) Die durchschnittlichen Arbeitskosten stiegen im Bezugszeitraum um 6 %.

4.2.2.3. Lagerbestände

- (765) Die Lagerbestände der Unionshersteller der Stichprobe entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 14

Lagerbestände

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Schlussbestände (<i>Index 2014 = 100</i>)	100	81	100	144
Schlussbestand als Prozentsatz der Produktion	7 %	6 %	7 %	9 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	81	97	134

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (766) Die Lagerbestände stiegen im Bezugszeitraum um 44 % und erreichten rund 9 % der Jahresproduktion. Dies wirkt sich negativ auf die finanzielle Lage der Unionshersteller in der Stichprobe aus.
- (767) Die China National Tire-Gruppe und Pirelli forderten, dass die Kommission in Erwägung ziehen sollte, nicht nur den gesamten Wirtschaftszweig zu analysieren, sondern auch die Unterschiede zwischen neuen und runderneuerten Reifen oder zwischen den verschiedenen Klassen. Sie führten an, dass dem Antrag zufolge die Lagerbestände für Reifen der Klassen 1 oder 2 nicht gestiegen seien. Im Gegenteil: Die Lagerbestände für die Klassen 1 und 2 seien zwischen 2013 und 2016 um 15 % bzw. 21 % gesunken. Dagegen sei vom Antragsteller ein Anstieg der Lagerbestände um 17 % für Klasse-3-Reifen gemeldet worden. Die China National Tire-Gruppe und Pirelli verstanden es so, dass sich der vermerkte Anstieg der Lagerbestände lediglich auf die Runderneuungsindustrie beziehe. Zudem könnten die Schwankungen der Lagerbestände durch verschiedene Faktoren erklärt werden. So könnten Anstiege der Lagerbestände durch einen Anstieg der Verkäufe ausgelöst werden, die aufgrund erwarteter Bestellungen getätigt würden. So habe konkret Prometeon Tyre Group S.r.l. einen Anstieg der Lagerbestände verzeichnet, der auf verschiedene Faktoren zurückzuführen sei, die alle mit der europäischen Wirtschaftskrise in Zusammenhang stünden. Die Reifenherstellung hänge eng mit dem Transportwesen zusammen, das hauptsächlich vom Handel im Allgemeinen abhängt. Eine Handelskrise führe zu einem geringeren Transportaufkommen, was logischerweise weniger Reifenverkäufe nach sich ziehe.
- (768) Die Kommission stellte zunächst fest, dass der Anstieg der Lagerbestände bei den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum aufgetreten war. Daher war er nicht direkt von der Finanzkrise 2011 betroffen. Zudem betrafen die von den interessierten Parteien genannten Zahlen lediglich den Antragsteller und spiegelten nicht die Lage der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller wider. Aus diesen Zahlen gezogene Schlussfolgerungen können daher für die Untersuchung nicht als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union gelten. Aus diesem Grund wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

4.2.2.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

- (769) In der vorläufigen Sachaufklärung wurden Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten nach der in den Erwägungsgründen 692 und 693 beschriebenen Methodik ermittelt.

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

Tabelle 15

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	15,6 %	16,7 %	15,2 %	13,7 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	107	98	88
Cashflow (in Mio. EUR)	309	312	292	272
<i>Index 2014 = 100</i>	100	101	94	88
Investitionen (in Mio. EUR)	86	63	59	65
<i>Index 2014 = 100</i>	100	73	69	76
Kapitalrendite	21,0 %	21,7 %	19,3 %	17,6 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	103	92	84

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (771) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der Unionshersteller der Stichprobe als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes.
- (772) Die Gesamrentabilität ging von 15,6 % im Jahr 2014 auf 13,7 % im Untersuchungszeitraum zurück. Dies wurde auf der Grundlage des Gewichts jeder Klasse in Bezug auf die Verkäufe berechnet, wie in den Erwägungsgründen 692 und 693 dargelegt wird. Die um 1,9 Prozentpunkte sinkende Rentabilität ist das Ergebnis eines Preisrückgangs um 8 %, der stärker war als der gleichzeitige Kostenrückgang um 6 %.
- (773) Die Gesamrentabilität wird durch die Rentabilität der Klasse 1 beeinflusst, während Klasse 3 allein im Untersuchungszeitraum in die Verlustzone geriet. Zudem war die relative Entwicklung der Rentabilität für den ganzen Wirtschaftszweig der Union rückläufig.
- (774) Unter Netto-Cashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Die Entwicklung des Netto-Cashflows zeigt einen Rückgang um 12 %.
- (775) Die Kapitalrendite wird als Gewinn in Prozent des Nettobuchwerts der Investitionen ausgedrückt. Sie entwickelte sich im Bezugszeitraum negativ und sank von 21,0 % auf 17,6 %.
- (776) Im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung wurde die Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes) aufgrund der Stellungnahmen der Parteien zur Gewichtungsmethodik (Erwägungsgründe 694 bis 717) entsprechend angepasst.
- (777) Wie aus nachstehender Tabelle 16 hervorgeht, bleiben die Schlussfolgerungen, die auf den Feststellungen der vorläufigen Sachaufklärung zu den Entwicklungen beruhen, auch nach der geänderten Gewichtung für alle mikroökonomischen, auf aggregierter Basis analysierten Indikatoren gültig:

Tabelle 16

Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Gewinnspanne wie in Tabelle 15 (in % des Umsatzes)	15,6	16,7	15,2	13,7
<i>Index 2014 = 100</i>	100	106,9	97,7	88,1

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Gewinnspanne mit angepasster Methodik (Erwägungsgründe 694 bis 717) (in % des Umsatzes)	15,4	16,9	15,3	13,7
<i>Index 2014 = 100</i>	100	109,5	99,5	88,6

- (778) Es wurde eine gesonderte Analyse auf Basis derselben oben beschriebenen Methodik für die drei Klassen vorgenommen.
- (779) Im Bezugszeitraum entwickelte sich die Rentabilität in Klasse 1 uneinheitlich. Sie stieg von 2014 (17,9 %) bis 2015 (21,8 %) und sank dann im Untersuchungszeitraum auf ein Niveau, das knapp unter dem von 2014 lag (17,5 %). Dies lässt sich teilweise durch die Entwicklung der Produktionskosten und der Preise erklären, da die Produktionskosten 2015 stärker zurückgingen als die Verkaufspreise.
- (780) Für Klasse 1 blieb der Nettocashflow stabil, während die Kapitalrendite im Bezugszeitraum von 26,0 % auf 24,3 % zurückging.

Tabelle 17

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite bei Klasse 1

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	17,9 %	21,8 %	18,9 %	17,5 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	122	106	98
Cashflow (in Mio. EUR)	191	218	199	192
<i>Index 2014 = 100</i>	100	113	104	100
Investitionen (in Mio. EUR)	54	36	35	38
<i>Index 2014 = 100</i>	100	68	65	72
Kapitalrendite	26,0 %	29,3 %	25,0 %	24,3 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	112	96	93

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (781) In Bezug auf Klasse 2 ging die Rentabilität im Bezugszeitraum um 2,6 Prozentpunkte zurück (von 17,9 % im Jahr 2014 auf 15,3 % im Untersuchungszeitraum).
- (782) Für Klasse 2 sank der Nettocashflow mit 22 % erheblich, und die Kapitalrendite ging im Bezugszeitraum von 20,4 % auf 16,2 % zurück.

Tabelle 18

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite bei Klasse 2

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	17,9 %	16,7 %	16,0 %	15,3 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	93	90	86
Cashflow (in Mio. EUR)	88	76	65	69
<i>Index 2014 = 100</i>	100	86	74	78

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Investitionen (in Mio. EUR)	18	16	15	17
<i>Index 2014 = 100</i>	100	92	84	97
Kapitalrendite	20,4 %	21,4 %	20,1 %	16,2 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	105	98	79

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (783) Auf dem Klasse-3-Markt wurden im Untersuchungszeitraum Verluste verzeichnet (– 0,4 %). Besonders ausgeprägt waren die Verluste für die KMU (– 6,1 % im Untersuchungszeitraum). Die Rentabilität der großen Unternehmen, die Klasse-3-Reifen produzieren, halbierte sich von 2014 bis zum Untersuchungszeitraum von 10 % auf 4,8 %.
- (784) Für Klasse 3 sank der Nettocashflow mit 62 % erheblich und die Kapitalrendite ging im Bezugszeitraum von 7,6 % auf 2,5 % zurück.

Tabelle 19

Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite bei Klasse 3

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	6,1 %	0,6 %	2,7 %	– 0,4 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	10	45	– 7
Cashflow (in Mio. EUR)	28	17	26	11
<i>Index 2014 = 100</i>	100	62	93	38
Investitionen (in Mio. EUR)	14	10	10	10
<i>Index 2014 = 100</i>	100	69	66	66
Kapitalrendite	7,6 %	0,2 %	4,8 %	2,5 %
<i>Index 2014 = 100</i>	100	2	62	33

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller

- (785) Im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung wurde die Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes) aufgrund der Stellungnahmen der Parteien zur Gewichtungsmethodik (Erwägungsgründe 694 bis 717) für Klasse 3 entsprechend angepasst.
- (786) Wie aus nachstehender Tabelle 20 hervorgeht, bleiben die Schlussfolgerungen, die auf den Feststellungen der vorläufigen Sachaufklärung zu den Entwicklungen beruhen, auch nach der geänderten Gewichtung für Klasse 3 gültig:

Tabelle 20

Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union bei Klasse 3 (in % des Umsatzes)

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Gewinnspanne wie in Tabelle 18 (in % des Umsatzes)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
<i>Index 2014 = 100</i>	100	10	45	– 7

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Gewinnspanne bei geänderter Gewichtung (in % des Umsatzes)	5,9	0,5	2,7	- 0,7
Index 2014 = 100	100	9	45	- 12

- (787) In Bezug auf die Investitionen brachten die China National Tire-Gruppe und Pirelli vor, dass die Untersuchung den vom Antragsteller vorgelegten Zahlen widerspreche. Die Giti-Gruppe führte an, dass die Rentabilität des gesamten Wirtschaftszweigs der Union zu niedrig angesetzt worden sei, da die Kommission die Daten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller manipuliert habe, um die Bedeutung der Klasse-3-Daten zu steigern. Ferner sei das einzige Segment des Wirtschaftszweigs mit sinkenden (und niedrigen) Gewinnspannen das Klasse-3-Segment. Auf dieses Marktsegment würden jedoch nur 20 % der gesamten Unionsverkäufe bzw. des gesamten Unionsverbrauchs entfallen. Die China National Tire-Gruppe und Pirelli vertraten die Ansicht, dass der Wirtschaftszweig der Union im Allgemeinen sehr rentabel sei, was sich im Klasse-1-Segment sehr deutlich und im Klasse-2-Segment deutlich zeige.
- (788) In Bezug auf die Stellungnahme zu der für die Berechnung der Rentabilität verwendeten Methodik erläuterte die Kommission in den Erwägungsgründen 691 bis 717 die für die Gewichtung der mikroökonomischen Indikatoren verwendete Methodik zur Abbildung der wirtschaftlichen Realität der Unionshersteller. Sie stellte zudem fest, dass die Rentabilität aller Klassen zwischen 2014 und dem Ende des Untersuchungszeitraums abnahm und dass die absoluten Zahlen zur Rentabilität im Kontext mit den Feststellungen der Kommissionen zu den Zusammenhängen zwischen den Klassen zu lesen sind. Deshalb wies die Kommission diese Vorbringen zurück.

4.3. Zusammenhänge zwischen den Klassen

- (789) Die Wirtschaftskrise hatte erhebliche Auswirkungen auf den Unionsmarkt für Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren. Da die Nachfrage nach Reifen eng mit dem Kauf neuer Fahrzeuge und den von den Fahrzeugflotten gefahrenen Kilometern abhängt, ist sie in starkem Maße abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Tätigkeit. Jeder Änderung in der Wirtschaftstätigkeit, insbesondere bei der Menge der auf der Straße beförderten Güter, wirkt sich direkt auf den Reifenverkauf aus. In einer Zeit, in der Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren weniger genutzt werden, werden weniger neue Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren gekauft oder ist der Austausch von Reifen für Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren weniger notwendig, entsprechend kommt es zu Rückgängen am Reifenmarkt.
- (790) Nach der Wirtschaftskrise kam es zu einer strukturellen Verschiebung bei der Nachfrage von höheren zu niedrigeren Klassen, wobei der Preis die Kaufentscheidung zu beeinflussen scheint. In diesem Zusammenhang spielten die günstigen Angebote eingeführter Reifen und die Entscheidung bestimmter Fahrzeugflottenbesitzer, günstigere Reifen zu kaufen, eine größere Rolle bei der Umstrukturierung des Unionsmarkts.
- (791) Da die Runderneuerer starkem Druck ausgesetzt sind, kam es immer häufiger zu Schließungen von Werken und Werkstätten, wie in Erwägungsgrund 741 dargelegt. Aufgrund fehlender Einrichtungen vor Ort ist es zunehmend schwieriger, einen hochwertigen abgefahrenen Reifen runderneuern zu lassen. Entsprechend wird der Kauf eines hochwertigen Reifens mit der Möglichkeit einer mehrfachen Runderneuerung zunehmend unattraktiv. Angesichts dieser Entwicklungen und der Niedrigpreiseinführen von Klasse-3-Reifen, auf die die meisten chinesischen Einführen entfielen, haben die Unionshersteller neuer Reifen keine andere Wahl, als auch ihre Präsenz in der Klasse 3 zu stärken.
- (792) Schließlich entsteht der Wettbewerb zwischen den Segmenten auch durch die Auswirkungen der Preise in den niedrigeren Klassen auf die Preisgestaltung der höheren Klasse. In der Union sind die Preise für Klasse-1-Reifen dem Druck von Niedrigpreiseinführen ausgesetzt. Der Antragsteller brachte vor, dass die Auswirkungen in Regionen, in denen Klasse-3-Reifen häufiger zu finden sind, noch stärker zu Tage träten (d. h., in diesen Gebieten waren die Preise für Klasse-1-Reifen typischerweise niedriger als in anderen Gebieten der Union, was die wettbewerblichen Auswirkungen von Klasse-3-Reifen auf Klasse-1-Reifen unterstreicht).
- (793) Dies bedeutet, dass die Wirtschaftsteilnehmer anscheinend einen Teil ihres Reifeneinkaufs von Klasse-1- oder Klasse-2-Reifen auf Klasse-3-Reifen verschoben haben, wodurch erkennbar wird, dass der Wettbewerb über die Grenzen der einzelnen Segmente hinweg stattfindet.
- (794) Die nachstehende Tabelle zeigt den Anteil pro Klasse am Unionsverbrauch in den Jahren 2012 und 2016. In diesem Zeitraum stieg der Unionsverbrauch um rund 3,8 Mio. Stück und mehr als 90 % dieses Anstiegs entfiel auf Klasse 3 (rund 3,6 Mio. Stück). Dies führte zu einer Verschiebung der relativen Bedeutung der Klasse 3, deren Anteil am Gesamtverbrauch der Union von 27 % auf 39 % stieg.

Tabelle 21

Unionsverbrauch nach Klasse in den Jahren 2012 und 2016

	2012	2016
Unionsverbrauch	17 684 000	21 452 278
Klasse 1	46 %	37 %
Klasse 2	27 %	24 %
Klasse 3	27 %	39 %

Quelle: ETRMA und Eurostat Comext

- (795) Auf der Grundlage der gesammelten Informationen bestimmte die Kommission, dass in der Vergangenheit der Preis für Klasse-1-Reifen den Richtwert für die anderen Klassen bildete. Die wichtigsten Unionshersteller konzentrierten sich auf die Klassen 1 und 2, in denen die Reifen so konzipiert werden/wurden, dass sie eine lange Lebensdauer haben und runderneuerbar sind. Damit waren erheblich höhere Preise (und Gewinnspannen) gerechtfertigt, weil von Klasse-1- und Klasse-2-Reifen größere Leistungen erwartet werden können. Die Verbraucher schätzten diese materiellen und leistungsbezogenen Merkmale und waren bereit, für diese Eigenschaften höhere Preise zu zahlen. Der Kommission liegen jedoch Informationen vor, denen zufolge sich diese Entwicklung der Preisgestaltung änderte und eine „umgekehrte Kettenreaktion“ einsetzte, wobei sich die Preise für Klasse-3-Reifen umgekehrt auf Klasse 1 auswirkten. Anzumerken ist, dass die meisten Niedrigpreiseinführen in Zusammenhang mit Klasse 3 stehen, in der die Unionshersteller im Untersuchungszeitraum Verluste hinnehmen mussten.
- (796) In Anbetracht des vorstehenden Sachverhalts gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es zwischen den unterschiedlichen Klassen eine Wechselbeziehung gibt, bei der sich der Preisdruck auf Klasse 3 auch auf die Preise der anderen Klassen auswirkt.
- (797) Die interessierten Parteien akzeptierten im Allgemeinen den Grundsatz einer Marktsegmentierung in drei Klassen. Wie in den Erwägungsgründen 86 bis 91 beschrieben, verteilen sich die Marken auf dem Unionsmarkt auf die drei Klassen. Reifen aller Klassen wurden im Allgemeinen durch gemeinsame Vertriebskanäle verkauft.
- (798) Eine Reihe interessierter Parteien stellte die Feststellungen zu den Zusammenhängen zwischen den Klassen infrage. Die Kommission sammelte die Informationen zu dieser Angelegenheit in einem Aktenvermerk zu den Zusammenhängen zwischen neuen und runderneuten Reifen und zwischen den Klassen. ⁽¹¹⁸⁾
- (799) Der CRIA und die CCCMC argumentierten, dass die Vorstellung, dass die Preise in Klasse 3 Druck auf die Preisgestaltung in den Klassen 1 und 2 ausüben (Erwägungsgründe 792 und 796), haltlos sei und dass die Kommission keinerlei Begründung für diese angeblichen Auswirkungen vorgelegt habe. Selbst wenn man annehmen würde, dass die genannten Feststellungen korrekt seien, ließe sich daraus nicht schlussfolgern, dass die Preise in Klasse 3 die Preise in den Klassen 1 und 2 beeinflussen könnten. Ferner seien die Reifenpreise von den Rohstoffkosten abhängig und es sei falsch, dass über die Grenzen der einzelnen Segmente hinweg ein Wettbewerb stattfinde. Sie behaupteten, dass die Kommission einfach auf „die Auswirkungen der Preise in den niedrigeren Klassen auf die Preisgestaltung der höheren Klasse“ (Erwägungsgrund 792) verweise und damit ohne jegliche sachdienliche Nachweise die Aussagen des Antragstellers wiederhole. Die Giti-Gruppe brachte vor, dass die von der Kommission vertretene Theorie einer umgekehrten Kettenreaktion nicht von den im Dossier enthaltenen Informationen gestützt werde (und dass die vorliegenden Informationen dieser Theorie sogar widersprüchen). In diesem Zusammenhang erinnerte sie des Weiteren daran, dass der Antrag selbst folgende Aussage enthielt: „Wirtschaftsteilnehmer, Preisgestaltung, Wettbewerb und Strategien unterscheiden sich erheblich von einem Segment zum anderen, und was in einem Segment ein entscheidender Faktor ist, kann im anderen irrelevant sein. Auch wenn in den Randbereichen der Segmente möglicherweise ein direkter Wettbewerb existiert, ist der Wettbewerb zwischen den Segmenten in erster Linie Ergebnis einer strategischen Wahl zwischen Qualität und Preis.“ ⁽¹¹⁹⁾
- (800) Wie in Erwägungsgrund 637 erwähnt, erstellte die Kommission einen Aktenvermerk, der die Grundlage für die Schlussfolgerung, dass zwischen den Klassen Zusammenhänge bestehen, enthielt. Dieser Schlussfolgerung lag eine Reihe von Elementen zugrunde. Erstens findet in dem Moment, in dem eine Kaufentscheidung getroffen wird, ein Wettbewerb über die verschiedenen Klassen hinweg statt. Der Käufer kann dann aus folgenden Optionen wählen:
- Kauf eines Reifens der Klasse 1 mit höherer Lebensdauer, der neuesten Technologie und der besten Leistung zu einem höheren Anfangspreis;

⁽¹¹⁸⁾ Aktenvermerk zu den Zusammenhängen (Aktenzeichen: t18.007993).

⁽¹¹⁹⁾ Antrag, Rn. 107.

- Kauf eines Reifens der Klasse 2, häufig von Reifenherstellern aus dem Premium-Segment, mit einer höheren Lebensdauer als Klasse-3-Marken und zu niedrigeren Kosten als Premium-Marken, zu einem höheren Anfangspreis als Klasse-3-Reifen;
 - Kauf eines Klasse-3-Reifens zu den geringsten Vorabkosten, jedoch mit der niedrigsten Lebensdauer und der schlechtesten Leistung.
- (801) Überträgt man diese Kaufentscheidung auf die Preise, führt dies zu einer zweifachen Analyse: einer Analyse der Vorabzahlung und einer Analyse der Gesamtkosten je Reifen. Im Hinblick auf die Vorabzahlungen ist die Investition bei Klasse-1-Reifen höher. Gleichzeitig sind bei ihnen die Kosten pro Reifen auf km-Basis am niedrigsten. Die Variablen sind bei Klasse-3-Reifen genau umgekehrt; dort ist die Vorabzahlung am niedrigsten, doch die Kosten pro Reifen auf km-Basis sind am höchsten. ⁽¹²⁰⁾
- (802) Ein weiteres Element, das eine entscheidende Rolle spielte, waren die gemeinsamen Vertriebskanäle, in denen Reifen verschiedener Klassen normalerweise gemeinsam zum Verkauf angeboten wurden, was die Dynamik der Zusammenhänge zwischen den Klassen befeuerte. ⁽¹²¹⁾
- (803) Die Kommission stellte zudem fest, dass das Vorbringen bezüglich der Rohstoffkosten nicht von Nachweisen gestützt wurde.
- (804) Die Kommission nahm auf die Entwicklung der Unionsverkäufe in den verschiedenen Klassen Bezug und stützte sich dabei auf eine von interessierten Parteien (Prometeon/Pirelli) bereitgestellte Tabelle. Diese Tabelle trug den Titel „Geschätzte Entwicklung der Unionsverkäufe für Unionshersteller, die ETRMA-Mitglieder sind“. Der CRIA und die CCCMC brachten vor, dass die Zahlen nicht mit den von der Kommission ermittelten Unionsverkäufen übereinstimmten. Die Kommission ging der Sache nach und verlangte eine Klarstellung von ETRMA. ETRMA zufolge seien die Daten in der veröffentlichten Tabelle mit einer falschen Bezeichnung ausgewiesen worden. Die Daten in der veröffentlichten Tabelle betrafen de facto die Entwicklung des Reifenersatzmarkts (Neureifen) in der Union (nachstehende Tabelle 22). Diesen Daten zufolge stieg das Interesse der Unionshersteller am niedrigpreisigeren Klasse-3-Segment deutlich und rasch an.

Tabelle 22

Geschätzte Entwicklung des Reifenersatzmarkts (Neureifen) in der Union

	2014	2015	2016	2017	2018 (Schätzung)
Klasse 1 + Klasse 2 (in Mio. Stück)	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
<i>Index 2014 = 100</i>	100	103	105	103	106
Klasse 3 (in Mio. Stück)	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
<i>Index 2014 = 100</i>	100	111	139	150	153
Anteil der ETRMA-Hersteller am Klasse-3-Segment	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Quelle: Prometeon Tyre Group und Pirelli (Präsentation von Prometeon Tyre Group und Pirelli bei der Anhörung, 9. April 2018 (Aktenzeichen t18.007993)).

- (805) Auf der Grundlage der vorstehenden Tabelle wird für 2018 ein Anstieg der Verkäufe von Neureifen der Klasse 3 um schätzungsweise mehr als 53 % im Vergleich zu 2014 erwartet, während die Verkäufe bei Reifen der Klassen 1 und 2 sich voraussichtlich in einem ähnlichen Rahmen wie 2014 bewegen werden (erwartet wird ein Anstieg von lediglich 6 %). Diese Entwicklung ist vor dem Hintergrund eines drastisch verschärften Wettbewerbs in Klasse 3, der von ausführenden Herstellern im betroffenen Land im Zeitraum 2014–2018 ausgeht, sowie im Hinblick auf die finanziell nicht tragfähigen Gewinnspannen in Klasse 3 für die Unionshersteller der betroffenen Ware zu sehen.
- (806) Die Kommission stellte fest, dass diese Verlagerung auf dem Reifenersatzmarkt der Union die Unionshersteller in Mitleidenschaft gezogen hat, die in den Klassen 1 und 2 deutlich höhere Gewinnspannen erzielt hätten. Dies ist nur unter Berücksichtigung der in Erwägungsgrund 635 ff. ausgeführten Gründe zu verstehen, nämlich als Maßnahme zum Schutz des größten Wertschöpfungsfaktors für höhere Klassen, der Unionsverkäufe in den Klassen 1 und 2 von Einfuhren der Klassen 1 und 2 aus dem betroffenen Land unterscheidet. Der Anstieg der Verkäufe in der gewinnschwachen Klasse 3 und damit der stärkere Wettbewerb in diesem Segment zeigt, welchen Druck die Unionshersteller der betroffenen Ware aufgrund der umgekehrten Kettenreaktion im Untersuchungszeitraum und zuvor bei den Klassen 1 und 2 verspürten und dass dieser Druck auch über den Untersuchungszeitraum hinaus weiter ansteigen wird.

⁽¹²⁰⁾ Obenstehende Tabellen 10 bis 12 zu den durchschnittlichen Verkaufspreisen in der Union je Klasse und Aktenvermerk zu den Zusammenhängen, Seiten 7 bis 10 (Aktenzeichen t18.007993).

⁽¹²¹⁾ Aktenvermerk zu den Zusammenhängen, Seiten 11 und 12 (Aktenzeichen. t18.007993).

- (807) Der CRIA und die CCCMC wiesen darauf hin, dass die Kommission angegeben habe, dass es zunehmend schwieriger geworden sei, einen hochwertigen abgefahrenen Reifen runderneuern zu lassen (Erwägungsgrund 791), jedoch keine Zahlen zur Untermauerung dieser Feststellung vorgelegt habe.
- (808) Nach Ansicht der Kommission bedeutet die Tatsache, dass es möglicherweise zu Schließungen von Werken und Werkstätten von Runderneuernern kommt, nicht zwangsläufig, dass es schwieriger wird, hochwertige abgefahrte Reifen runderneuern zu lassen, da die Nachfrage nach solchen hochwertigen Reifen nach der Wirtschaftskrise zurückgegangen ist (Erwägungsgrund 789).
- (809) Der CRIA und die CCCMC forderten die Kommission auf, die Verkaufszahlen für Klasse-1-Reifen und die Zahlen über die tatsächliche Runderneuerungskapazität offenzulegen, damit bewertet werden könne, inwieweit die Verfügbarkeit von Runderneuerungseinrichtungen unter Berücksichtigung der sinkenden Verkäufe von Klasse-1-Reifen wirklich zurückgegangen sei. Die Giti-Gruppe führte an, dass die Kommission keine Daten zum Marktanteil nach Klassen vorgelegt habe und dass diese Daten erforderlich seien, um überprüfen zu können, ob die Theorie der Kommission zur umgekehrten Kettenreaktion von Tatsachen gestützt werde. Diese Theorie gründe sich auf der Annahme, dass durch die niedrigpreisigen Klasse-3-Einfuhren ein Preisdruck entstehe und es zu einem Rückgang der Marktanteile der Unionshersteller in Klasse 2 (und Klasse 1) komme. Würden jedoch Daten zu den Marktanteilen nach Klassen zeigen, dass es Unionsherstellern der Klasse 1 und/oder der Klasse 2 gelungen sei, ihren Marktanteil zu halten (oder sogar zu vergrößern), würde dies der Theorie der Kommission ganz klar widersprechen. Es sei der Giti-Gruppe nicht klar, ob sich die Kommission dazu entschlossen habe, die Informationen zum Marktanteil nicht offenzulegen oder ob sie diese Informationen schlicht nicht eingeholt habe. In jedem Fall solle die Kommission diese Informationen offenlegen (bzw. ggf. einholen), um eine Überprüfung der Richtigkeit der Theorie der Kommission zur umgekehrten Kettenreaktion zu ermöglichen. Überdies forderte die Giti-Gruppe eine Analyse der makroökonomischen Indikatoren nach Klassen.
- (810) Die Kommission erläuterte im Erwägungsgrund 697, dass es angemessen war, die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union in seiner Gesamtheit zu analysieren. In allen Klassen gab es Kapazität, Produktion und Einfuhren. Klasse 3, für die die meisten chinesischen Einfuhren verzeichnet werden, zog den gesamten Wirtschaftszweig in Mitleidenschaft. Die subventionierten chinesischen Preise unterboten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union in allen Klassen im Untersuchungszeitraum erheblich. Im Bezugszeitraum verschlechterte sich die Gesamtleistung des Wirtschaftszweigs der Union. Einige Werke, die verschiedene Klassen herstellten, mussten schließen,⁽¹²²⁾ und viele Runderneuerer mussten die Produktion einstellen. Die Kommission stellte fest, dass mindestens 85 KMU die Produktion einstellten, was zu einem Rückgang der Runderneuerungskapazität führte, wie in Erwägungsgrund 791 dargelegt. Die Kommission wies das Vorbringen daher zurück.
- (811) Der CRIA und die CCCMC führten an, dass die Behauptung der Kommission, „die Unionshersteller neuer Reifen [hätten] keine andere Wahl, als auch ihre Präsenz in Klasse 3 zu stärken“ (Erwägungsgrund 791), schwer nachvollziehbar sei, da die Kommission selbst erklärt habe, dass alle eingebundenen Runderneuerer (d. h. Hersteller neuer Reifen, die auch Runderneuerung anbieten) zur Klasse 2 gehören würden (Erwägungsgrund 90). Nach der endgültigen Unterrichtung brachten sie die Argumente in ähnlicher Form erneut vor.
- (812) Die Kommission stellte fest, dass der Aktenvermerk mit der Aufstellung neuer und runderneuerter Reifen nach Marken auch Marken von Unionsherstellern neuer Reifen enthielt, die in Klasse 3 eingestuft waren. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.
- (813) Die Kommission erklärte, dass „[d]er Kommission [...] Informationen [vorlagen], denen zufolge“ sich diese Entwicklung der Preisgestaltung änderte und dass sich die Preise für Klasse-3-Reifen jetzt offenbar umgekehrt auf Klasse 1 auswirken (Erwägungsgrund 795). Der CRIA und die CCCMC beantragten, dass diese Informationen interessierten Parteien zugänglich gemacht werden sollten.
- (814) Die Kommission war der Ansicht, dass zu den Zusammenhängen zwischen den Klassen auch eine Begründung für die klassenübergreifende Preisgestaltung gehörte. Tatsächlich wiesen die Unionshersteller neuer Reifen, die eine Mehrmarkenstrategie verfolgten, darauf hin, dass eine Preisänderung bei einer Klasse zwangsläufig eine Preisanpassung im gesamten Portfolio nach sich zog, und einer der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller lieferte dafür eine begründete Erklärung. All dies wurde von der Kommission bei ihrer Schlussfolgerung zum klassenübergreifenden Preisdruck berücksichtigt und den interessierten Parteien bekannt gegeben.⁽¹²³⁾ Daher wies die Kommission diesen Antrag des CRIA und der CCCMC zurück.
- (815) Einige interessierte Parteien brachten vor, dass die Entwicklung der Rentabilität in den Klassen 1, 2 und 3 nicht mit den Zusammenhängen zwischen den Klassen korreliere. Sie wiesen darauf hin, dass die Rentabilität in Klasse 1 bei den Unionsherstellern im Untersuchungszeitraum (mit 17,5 %) höher sei als der von der Kommission in der parallelen Antidumpinguntersuchung vorläufig (auf 15,6 %) festgesetzte Zielgewinn (d. h. der Gewinn, der ohne subventionierte Einfuhren erwartet werden könnte) (wie in Erwägungsgrund 770 beschrieben, wurde der

⁽¹²²⁾ 2017 schloss die Goodyear-Gruppe ihr Werk im Vereinigten Königreich (rund 330 Arbeitsplätze); die Michelin-Gruppe schloss mehrere Werke in der Union: in Frankreich zwei Werke (700 Beschäftigte im Jahr 2014 und 330 Beschäftigte im Jahr 2017), in Deutschland (200 Beschäftigte im Jahr 2016), in Ungarn (500 Beschäftigte im Jahr 2015) und in Italien; die Continental-Gruppe schloss ein Werk in Deutschland.

⁽¹²³⁾ Aktenvermerk zu den Zusammenhängen, Seiten 12 bis 14 (Aktenzeichen t18.007993).

Wert für die Rentabilität zwischenzeitlich auf 15,4 % geändert). Analog dazu entspreche die Rentabilität in Klasse 2 bei den Unionsherstellern im Untersuchungszeitraum (mit 15,3 %) im Wesentlichen dem Zielgewinn. Zudem sei, falls die Rentabilität der Unionshersteller der Klassen 1 und 2 (indirekt) von den niedrigpreisigen Klasse-3-Einfuhren beeinflusst werde, eine ähnliche Entwicklung der Rentabilität zu erwarten wie bei den Unionsherstellern der Klasse 3.

- (816) Nach Ansicht der Kommission ist dies nicht der Fall. Während die Rentabilität in Klasse 3 von 6,1 % auf 0,6 % im Jahr 2015 gefallen sei (wie in Erwägungsgrund 785 beschrieben, wurde der Wert für die Rentabilität nach der Unterrichtung von 5,9 % auf 0,5 % geändert), sei die Rentabilität bei den Herstellern der Klasse 1 zwischen 2014 und 2015 sogar von 17,9 % auf 21,8 % gestiegen. Umgekehrt sei die Rentabilität in Klasse 1 und Klasse 2 zwischen 2015 und 2016 zurückgegangen, während sich die Rentabilität von Herstellern der Klasse 3 im selben Zeitraum von 0,5 % auf 2,7 % vervierfacht habe. Im Wesentlichen gebe es also keine Korrelation zwischen der Entwicklung der Rentabilität in Klasse 3 und der Rentabilität in den Klassen 1 und 2.
- (817) Der einzige Zeitraum, in dem es eine Korrelation bei der Entwicklung der Rentabilität gegeben habe, sei, wie von der Kommission angemerkt, der Zeitraum zwischen dem Jahr 2016 und dem Untersuchungszeitraum gewesen. Der leichte Rückgang der Rentabilität im Untersuchungszeitraum lasse sich jedoch durch einen plötzlichen Anstieg der Rohstoffkosten erklären, der sich noch nicht in höheren Verkaufspreisen niedergeschlagen habe. Was die Entwicklung der Verkaufspreise angehe, so könne dieser Abwärtstrend aus den folgenden Gründen nicht den chinesischen Einfuhren der Klasse 3 angelastet werden — selbst wenn es richtig sei, dass die im Informationspapier angegebenen Daten für den Bezugszeitraum einen Rückgang der Verkaufspreise um 9 % (für Klasse 1) und 12 % (für Klasse 2) zeigten. Erstens seien — wie von der Kommission in anderen Abschnitten des Informationspapiers bestätigt, jedoch bei der Entwicklung der Theorie zur umgekehrten Kettenreaktion scheinbar außer Acht gelassen — die Produktionskosten im Untersuchungszeitraum (aufgrund eines Rückgangs der Rohstoffkosten) gesunken. In Klasse 1 seien die Produktionskosten um 9 % gesunken, was exakt dem Rückgang bei den Verkaufspreisen entspricht. In Klasse 2 seien die Produktionskosten ebenfalls um 9 % gesunken. Mit anderen Worten lasse sich der Rückgang der Preise, den die Kommission beobachtet habe, vollständig (für Klasse 1) und zu 75 % (für Klasse 2) durch den Rückgang der Produktionskosten erklären. Dies ergebe sich auch aus der Tatsache, dass beim Anstieg der Produktionskosten zwischen 2016 und dem Untersuchungszeitraum auch die Verkaufspreise gestiegen seien. Zweitens habe es auf dem Unionsmarkt eine Verschiebung hin zu kleineren Reifen gegeben. Der Stückpreis für kleinere Reifen liege unter dem für größere Reifen, und dies erkläre einen Teil des Rückgangs der Verkaufspreise im Bezugszeitraum. Die Kommission habe diese Entwicklung nicht berücksichtigt.
- (818) Die Kommission vertrat die Ansicht, dass die mangelnde Korrelation zwischen der Entwicklung der Rentabilität der verschiedenen Klassen durch die Art, wie Kaufentscheidungen getroffen wurden, erklärt werden konnte. Je nach Situation tritt — angesichts der Art der Ware und der Reihe von Optionen, die dem Verwender offenstehen — eine zeitliche Verzögerung auf. Tatsächlich ist die Reihe von Optionen, die dem Verwender offenstehen, davon abhängig, ob er einen Reifen besitzt und, falls dies der Fall ist, ob dieser Reifen weiter runderneuerbar ist oder nicht; zudem spielt der relative Preis der verfügbaren Optionen ebenfalls eine Rolle usw. Muss der Verwender beispielsweise einen Reifen kaufen, wird er seine Entscheidung wahrscheinlich vor dem Hintergrund aller verfügbaren Optionen treffen. Besitzt der Verwender jedoch bereits einen runderneuerbaren Reifen, stehen die Kosten für die Runderneuerung des vorhandenen Reifens wahrscheinlich den Kosten für den Kauf eines neuen Reifens der Klasse 3 abzüglich der Einnahmen aus dem Verkauf der Karkasse gegenüber.
- (819) Zudem stützten die Informationen, die die Kommission im Zusammenhang mit verschiedenen, im Bezugszeitraum auf dem Unionsmarkt vertriebenen Größen eingeholt hatte, nicht das Argument, dass Preise und Kosten aufgrund der relativen stärkeren Präsenz kleinerer Reifen auf dem Markt niedriger waren.⁽¹²⁴⁾ Die Daten zeigten tatsächlich, dass der Warenmix auf dem Markt stabil war und sich weiter auf die wichtigsten Abmessungen konzentriert. Zudem konnte in den Eurostat-Daten zu den chinesischen Einfuhren keine solche Reduktion der durchschnittlichen Warengroße festgestellt werden; die Zahlen zeigen im Gegenteil, dass das Gewicht der eingeführten Reifen aus China zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 3 % zunahm. Dagegen stellte die Kommission fest, dass der Wirtschaftszweig der Union infolge des „Dominoeffekts“ auf die verschiedenen betroffenen Klassen allgemeine strukturelle Anpassungen vornahm, um Kosten zu senken.
- (820) Einige interessierte Parteien brachten vor, dass es nennenswerte Einfuhren (entsprechend einem Marktanteil von 11,9 %, was einem Zuwachs von mehr als 1 % gegenüber 2014 entspricht) aus anderen Ländern gegeben habe, und zwar zu sinkenden Preisen (im Bezugszeitraum sei der durchschnittliche Einfuhrpreis um 17 % gesunken). Die Preisgestaltung dieser Einfuhren zeige zudem, dass sie auf das Klasse-1-Segment und/oder das Klasse-2-Segment des Marktes abzielen würden. Die Einfuhren aus der Türkei, Thailand, Japan, Südkorea und anderen Ländern (außer Russland) hätten die Preise der Unionshersteller in Klasse 1 durchgängig unterboten, und dies in einem Rahmen zwischen 10 % und 25 %. Die Giti-Gruppe argumentierte, dass die Preisrückgänge in Klasse 1 und Klasse 2 möglicherweise von Reifeneinfuhren der Klasse 1 oder der Klasse 2 aus anderen Ländern verursacht worden seien und nicht durch den Preisdruck der chinesischen Klasse-3-Reifen. Auch dies würde der Theorie der

⁽¹²⁴⁾ Aktenvermerk zu den Zusammenhängen, Seiten 12 und 13 (Aktenzeichen t18.007993).

Kommission deutlich widersprechen. In jedem Fall sei es ohne eine Untersuchung der Einfuhrmengen (und der Einfuhrpreise) von Reifen der Klassen 1 und 2 aus anderen Ländern unmöglich, zu ermitteln, ob die Theorie der Kommission den Tatsachen entspreche.

- (821) In Bezug auf dieses Vorbringen stellte die Kommission fest, dass die von der Giti-Gruppe vorgebrachte Analyse fehlerhaft war, da sie davon ausging, dass alle Einfuhren direkt an die ersten unabhängigen Abnehmer in der Union verkauft wurden. Diese Theorie lässt außer Acht, dass die Durchschnittspreise möglicherweise davon beeinflusst sind, dass einige dieser Einfuhren an interessierte verbundene Parteien verkauft werden. Zudem lieferten die Einfuhrstatistiken keinen Durchschnittspreis pro Klasse, sodass die Kommission nicht in der Lage war, die Einfuhrpreise pro Klasse zu prüfen, wie von der Giti-Gruppe gefordert wurde. Daher konnte die vorgeschlagene Analyse mit den Informationen, die die Kommission im Rahmen der Untersuchung bislang einholen konnte oder die ihr von den interessierten Parteien zur Verfügung gestellt wurden, nicht durchgeführt werden, und wurde daher abgelehnt.
- (822) Daher wies die Kommission die Vorbringen der interessierten Parteien zurück und bestätigte ihre eigenen ursprünglichen Feststellungen.

4.4. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (823) Die Schadensindikatoren zeigen insgesamt, dass der ganze Wirtschaftszweig der Union unter erheblichem Druck stand. Die Produktionskapazität, die Investitionstätigkeit und das Beschäftigungsniveau gingen im Untersuchungszeitraum zurück und trotz sinkender Verkaufspreise ging ein bedeutender Marktanteil verloren. Unabhängig von der Segmentierung ging dieser Marktanteil zuungunsten des Wirtschaftszweigs der Union an die Einfuhren der betroffenen Ware und führte dazu, dass über 4 200 Stellen abgebaut wurden. Die Rentabilität des Wirtschaftszweigs insgesamt lag zwar noch bei etwa 14 %, ging aber zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 1,7 und zwischen 2015 und dem Untersuchungszeitraum um 3,2 Prozentpunkte zurück. Zudem war die relative Entwicklung der Rentabilität für den ganzen Wirtschaftszweig der Union rückläufig.
- (824) Ferner wurde festgestellt, dass die Einfuhren aus der VR China die Preise des Wirtschaftszweigs der Union wesentlich unterboten, was sich wiederum direkt und erheblich auf die sich verschlechternde Leistung und die rückläufige Kapazität, Produktion und Beschäftigung sowie die negative Entwicklung der anderen Schadensindikatoren des Wirtschaftszweigs der Union auswirkte. Die negative Entwicklung machte sich vor allem bei der Klasse 3 bemerkbar, in der viele klein- und mittelständische Runderneuerer aus dem Markt ausschieden, die nicht von der wirtschaftlichen Erholung der Branche profitieren konnten, die letztendlich den Niedrigpreiseinfuhren zugutekam. Es sei daran erinnert, dass auf die überwiegend in der Klasse 3 tätigen Unternehmen etwa 20 % der Unionsgesamtproduktion entfallen. Die Verluste in der Klasse 3 sind nicht tragbar und stellen das Überleben der gesamten Runderneuerungstätigkeit in der Union infrage.
- (825) Zudem wirkte sich der Preisdruck auch auf die Preise in den höheren Klassen aus. Der steigende Preisdruck durch die Reifen der Klasse 3, der auf die Niedrigpreiseinfuhren zurückging, die primär die Klasse-3-Reifen betrafen, führte zu einer ähnlichen Entwicklung in der Klasse 2, wo die Verkaufspreise im Bezugszeitraum um 12 % fielen; und sogar die Preise für die Klasse-1-Reifen mussten um 9 % gesenkt werden, um wettbewerbsfähig zu bleiben.
- (826) Da ein Zusammenhang zwischen den Preisen der einzelnen Klassen besteht, litten selbst die Hochleistungsreifen der Klasse 1 unter der im letzten Kapitel beschriebenen alle Klassen betreffenden Kettenreaktion, die der Preisdruck auslöste. Dies führte zu einem Schwund beim Wirtschaftszweig, einem Wertverlust in der ganzen Lieferkette aller drei Klassen und einem Qualitätsverlust bei den auf dem Unionsmarkt verfügbaren Reifen. Ferner wirkte sich der intensive Preiswettbewerb in allen drei Klassen negativ auf die Kapazitätsauslastung aus und führte zu wachsenden Lagerbeständen des Wirtschaftszweigs und gleichzeitig geringerem Cashflow und niedrigeren Investitionen. Die Verluste des Wirtschaftszweigs der Runderneuerer der Union beeinflussten auch die Rentabilität, die von Unternehmen in den Klassen 1 und 2 erzielt werden konnte.
- (827) Darüber hinaus brachten die Antragsteller vor, dass das Risiko bestehe, dass sich die Schädigung weiter verstärken werde. Die zahlreichen in anderen Einfuhr-Ausfuhr-Märkten eingeführten Maßnahmen dürften ihrer Ansicht nach zu einer unmittelbar bevorstehenden Umlenkung der Handelsströme führen. Außerdem seien die Unionshersteller auf ihren Ausfuhrmärkten bedroht, da unter anderem die Türkei Schutzmaßnahmen eingeleitet hätte. Das Risiko der Verstärkung stehe auch mit der massiven Überkapazität in der VR China in Zusammenhang, dessen ungenutzte Kapazität sich auf etwa 40 % seiner derzeitigen Ausfuhren belaufe. Die Antragsteller befürchteten ferner einen Strukturwandel auf dem EU-Reifenmarkt, wenn die zusätzlichen Kosten für den Kauf eines hochwertigen Reifens immer weniger zu rechtfertigen seien, sobald die Möglichkeit einer mehrfachen Runderneuerung dieser Reifen mit den Runderneuerern verschwinde. Schließlich dürften die Reifen aus der VR China kontinuierlich besser werden. Sollten hochwertige Reifen aus der VR China zu subventionierten Preisen mit den Reifen des Wirtschaftszweigs der Union in Wettbewerb treten, würde dies die Spannen der Reifenhersteller der Union — und somit ihre Investitions- und Innovationskapazitäten — verringern. Dadurch würde der Wirtschaftszweig der Union vermutlich gezwungen, sich auf Reifen geringerer Qualität zu stützen, für die ein geringerer FuE-Aufwand bestehe, was die Runderneuerungsfähigkeit der Reifen weiter beeinträchtigte.

- (828) Die Giti-Gruppe führte an, dass die verbesserte Leistung der Runderneuerer möglicherweise mehr mit den steigenden Rohstoffkosten als mit der Einführung vorläufiger Antidumpingmaßnahmen zu tun habe. Die Kommission sah keine Belege für eine Verknüpfung der Entwicklung der Rohstoffkosten mit dem Anstieg der von den Runderneuerern gemeldeten Aufträge. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (829) In Bezug auf die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union akzeptierte die Kommission die kritischen Anmerkungen der China National Tire-Gruppe, denen zufolge bei Klasse 3 im Untersuchungszeitraum ein Verlust (- 0,7 %) zu verzeichnen war, während sich die Rentabilität in den Klassen 1 und 2 im zweistelligen Bereich bewegte. Allerdings teilte die Kommission die Schlussfolgerung nicht, dass dieser Indikator, der eine klassenabhängige Differenz bei der Rentabilität zeigt, gegen die Feststellung einer bedeutenden Schädigung des gesamten Wirtschaftszweigs der Union sprechen könnte.
- (830) Alle relevanten Indikatoren zeigen, dass der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung in Klasse 3 erlitten hat. Zusätzlich zur negativen Gewinnspanne war ein deutlicher Rückgang der Beschäftigungszahlen zu verzeichnen, insbesondere im Runderneuerungsgeschäft. Die Preisunterbietung ist mit 31 % in Klasse 3, wo sich auch die Menge der von den chinesischen Wettbewerbern eingeführten Waren am stärksten auswirkte, erheblich. Wie aus Tabelle 18 ersichtlich wird, gibt es eine spürbare und kontinuierliche (Jahr für Jahr) Verschiebung bei den Verkäufen neuer Reifen von Unionsherstellern in Richtung Klasse 3. Im Jahr 2016 beliefen sich die in Tabelle 18 dargestellten Unionsverkäufe auf 5 Mio. Reifen in Klasse 3. Diese Entwicklung setzte sich im Jahr 2017 fort. Die Prognose für das Jahr 2018 zeigt eine noch stärkere Verschiebung der Verkäufe hin zu Klasse 3 und belegt daher eindrücklich den Preisdruck, dem Unionshersteller der Klassen 1 und 2 ausgesetzt sind.
- (831) Diesbezüglich bekräftigte die Kommission (siehe Abschnitt 4.3), dass es eindeutige Zusammenhänge zwischen den Klassen sowie eine umgekehrte Kettenreaktion gibt. Entgegen der Stellungnahmen zahlreicher interessierter Parteien gibt es aus Sicht der Unionshersteller nur einen Reifenmarkt; die von den Unionsherstellern vorgenommene Unterteilung in drei Klassen hat in erster Linie marketingstrategische Gründe bzw. beruht auf Qualitätsunterschieden. Das bedeutet, dass die Unionshersteller die Entwicklungen in allen drei Klassen berücksichtigen. Daher wirkt sich der Preis- und Mengendruck in Klasse 3 direkt auf die anderen beiden Klassen aus, wie in Erwägungsgrund 798 ff. dargelegt. Zudem wählen Reifenverbraucher zwischen Reifen aus allen drei Klassen: Sie wägen ihre Bereitschaft zur Zahlung eines höheren Preises gegen die erwartete Lebensdauer der Reifen und die damit verbundenen Kosten ab. Das Verhalten von Herstellern und Verbrauchern bestätigt also, dass es eindeutige Zusammenhänge zwischen den Klassen gibt. Daraus folgt, dass die beobachtete Verschiebung hin zu Klasse 3 einen stetigen Druck auf die anderen beiden Klassen ausübt. In diesem Kontext stellte die Kommission des Weiteren fest, dass die subventionierten Einfuhren vor allem Klasse 3 betreffen. Angesichts der Zusammenhänge zwischen den Klassen und der wachsenden Bedeutung von Klasse 3 ist die Kommission der Ansicht, dass sich die für den gesamten Wirtschaftszweig der Union beobachteten negativen Entwicklungen auch in der nahen Zukunft fortsetzen werden.
- (832) Dass die Gefahr einer weiteren Verstärkung der Schädigung besteht, wird auch durch den 13. Fünfjahresplan für die Entwicklung der chemischen und petrochemischen Industrie in China belegt, der auf technologische Innovation, strukturelle Anpassungen und eine umweltfreundliche Entwicklung abzielt. Dieser Plan betrifft auch die Reifenindustrie, und von der Kommission wurden bereits zahlreiche Subventionen festgestellt. Sie untermauern, dass die chinesischen ausführenden Hersteller den strukturellen Vorteil haben, um — mit kontinuierlichem Zugang zu günstiger Finanzierung — in der Wertschöpfungskette aufzusteigen. Sollten hochwertigere Reifen aus der VR China zu subventionierten Preisen verstärkt mit den Reifen des Wirtschaftszweigs der Union in Wettbewerb treten, würde dies die Spannen der Reifenhersteller der Union — und somit ihre Investitions- und Innovationskapazitäten — verringern. Dadurch würde der Wirtschaftszweig der Union vermutlich gezwungen, sich auf Reifen geringerer Qualität zu stützen, für die ein geringerer FuE-Aufwand besteht, was die Runderneuerungsfähigkeit der Reifen weiter beeinträchtigen und zu einer Schädigung aller drei Klassen führen würde.
- (833) Aufgrund der Schädigung in Klasse 3 und der derzeit in den Klassen 1 und 2 spürbaren umgekehrten Kettenreaktion bleibt die Kommission bei ihrer Schlussfolgerung, dass der gesamte Wirtschaftszweig eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 8 Absatz 4 der Grundverordnung erlitten hat.
- (834) Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der gesamte Wirtschaftszweig der Union unter erheblichem Druck stand. Die Produktionskapazität, die Investitionstätigkeit und das Beschäftigungsniveau gingen im Bezugszeitraum zurück, und trotz weiter sinkender Verkaufspreise ging ein bedeutender Marktanteil verloren. Durch chinesische Einfuhren wurden die Preise des Wirtschaftszweigs der Union beträchtlich unterboten. Auch die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt nahm ab — eine Entwicklung, die sich gegen Ende des Bezugszeitraums sogar beschleunigte. Zudem wuchsen die Lagerbestände für alle Reifentypen an, insbesondere im Untersuchungszeitraum, was sich negativ auf die finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union auswirkte. Zahlreiche KMU aus der Runderneuerungsbranche stellten die Produktion ein und konnten nicht von der wirtschaftlichen Erholung profitieren. Die Kommission maß den Stellungnahmen von AIRP bzw. dem Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (dem italienischen bzw. dem deutschen Runderneuererverband), von Banden Plan Europa B.V. (Runderneuerer aus der Union) und Vival Europe (Laufstreifen-Lieferant) große Bedeutung zu und stellte fest, dass die Einführung der vorläufigen Antidumpingmaßnahmen bereits zu positiven Veränderungen im Sektor geführt hatte. So meldeten Runderneuerer in

mehreren Mitgliedstaaten der Union einen höheren Auftragseingang seit Mai 2018 und sind der Ansicht, dass diese optimistischen Aussichten bestehen bleiben würden, falls die vorläufigen in endgültige Antidumpingmaßnahmen umgewandelt werden.

5. SCHADENSURSACHE

- (835) Nach Artikel 8 Absatz 6 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob die subventionierten Einfuhren aus dem betroffenen Land eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verursachten. Ferner prüfte die Kommission nach Artikel 8 Absatz 7 der Grundverordnung, ob andere bekannte Faktoren den Wirtschaftszweig der Union zur gleichen Zeit geschädigt haben könnten.
- (836) Die Kommission stellte sicher, dass eine etwaige Schädigung durch andere Faktoren als die subventionierten Einfuhren aus dem betroffenen Land nicht den subventionierten Einfuhren zugerechnet wird. Diese Faktoren sind: Einfuhren aus anderen Drittländern, die Ausführungsverkaufsleistung der Unionshersteller und die Kostenentwicklung.

5.1. Auswirkungen der subventionierten Einfuhren

- (837) Die Preise der subventionierten Einfuhren aus der VR China unterboten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum mit einer Preisunterbietungsspanne von 21 % erheblich, was zu einem sinkenden Marktanteil und einer geringeren Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union führte (von 72,4 % auf 67,1 % beziehungsweise von 15,4 % im Jahr 2014 auf 13,7 % im Bezugszeitraum). Im Bezugszeitraum ging die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union leicht zurück, während die Einfuhrmenge aus der VR China um 32 % anwuchs, auf die somit der Hauptanteil des steigenden Verbrauchs in der Union fiel.
- (838) Insgesamt betrachtet wurde der Marktanteilverlust des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum (– 5,3 Prozentpunkte) von den Einfuhren aus der VR China absorbiert (+ 4,2 Prozentpunkte).
- (839) Die Analyse der Schadensindikatoren in den Erwägungsgründen 686 bis 784 ergab, dass sich die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union und insbesondere seine finanzielle Situation verschlechtert haben und dass dies zeitlich mit dem Eintreffen großer Mengen subventionierter Einfuhren aus der VR China zusammenfiel. Die Preise dieser Einfuhren unterboten die des Wirtschaftszweigs der Union und übten einen erheblichen Abwärtsdruck auf die Preise des Unionsmarkts aus. Die enorme Zunahme der Einfuhren und die deutliche Preisunterbietung, die festgestellt wurden, sind im vorliegenden Fall die wesentlichen zu betrachtenden Faktoren.
- (840) Chinesische Einführer erzielten eine bedeutende Vergrößerung ihres Marktanteils auf Kosten des Wirtschaftszweigs der Union. Im Untersuchungszeitraum kam der Großteil aller subventionierten Einfuhren aus der VR China aus der Klasse 3, wodurch sich etliche Unionshersteller dieser Klasse, insbesondere KMU der Runderneuerungsbranche, gezwungen sahen, den Markt zu verlassen. Zudem stellte die Kommission fest, dass die großen Einfuhrmengen zu subventionierten Preisen die Preisgestaltung beeinflussten. Zuvor orientierte sich die Preisgestaltung an der Klasse 1, d. h. die Preise der Klasse 2 wurden in Anlehnung an die Klasse 1 gestaltet und die Preise der Klasse 3 orientierten sich an der Klasse 2. Dies wurde nun umgekehrt: Die Preise in der Klasse 2 werden auf der Grundlage der Klasse 3 festgelegt und die Preise der Klasse 1 auf der Grundlage der Klasse 2. In allen drei Klassen führte dies zu sinkenden Verkaufspreisen. Somit gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der drastische Anstieg von subventionierten Einfuhren aus der VR China einen entscheidenden Anteil an der bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union hatte.
- (841) Mehrere interessierte Parteien führten an, die Kommission habe nicht belegt, wie sich die Menge und das Preisniveau der Einfuhren chinesischer Reifen wesentlich auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken würden, weder einzeln betrachtet noch in ihrer Zusammenwirkung. Obwohl ihren Angaben zufolge die von chinesischen Ausfuhrern getätigten Einfuhren in die Union im Bezugszeitraum um 1 124 101 Stück zugenommen haben, sei auch der Unionsverbrauch um 1 341 615 Stück gestiegen. Daher könne der Anstieg chinesischer Einfuhren zu wettbewerbsfähigen Preisen allein die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union im Markt nicht geschädigt haben. Des Weiteren bedeute die Tatsache, dass sich einige Unionshersteller aus einem Marktsegment zurückziehen mussten und dass sich die Preisgestaltung auf dem Unionsmarkt verändert habe nicht automatisch, dass die chinesischen Einfuhren für die Verursachung einer bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union verantwortlich seien. Die Tatsache, dass die Preise der chinesischen Ausfuhrer unter denen des Wirtschaftszweigs der Union lagen und dass die Unionshersteller nicht von der Zunahme des Verbrauchs profitieren konnten und ihre Preise senken mussten, um wettbewerbsfähiger zu sein, sei kein ausreichender Beweis dafür, dass die chinesischen Einfuhren die Ursache für die vom Wirtschaftszweig der Union erlittene Schädigung seien.
- (842) Die Kommission bekräftigte, dass die subventionierten chinesischen Preise die Preise des Wirtschaftszweigs der Union in allen Klassen im Untersuchungszeitraum erheblich unterboten. Sie waren im gesamten Bezugszeitraum im Durchschnitt erheblich niedriger. Zudem konnte die Tatsache, dass die Einfuhrpreise zwischen 2014 und 2015 stabil blieben, 2016 sanken und im Untersuchungszeitraum auf demselben niedrigen Niveau blieben (siehe Erwägungsgrund 650) nicht durch die Entwicklung der Rohstoffpreise erklärt werden. Diese sanken zu Beginn des Bezugszeitraums, stiegen jedoch im Untersuchungszeitraum wieder an. Dennoch korrigierten die chinesischen ausführenden Hersteller ihre Preise nicht nach oben. Dies zeigte, dass sie weitere Marktanteile zulasten des Wirtschaftszweigs der Union gewinnen wollten und auch gewannen.

- (843) Ein ausführender Hersteller argumentierte, dass es keinen ursächlichen Zusammenhang zwischen den chinesischen Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union gebe, da die chinesischen Ausfuhren in erster Linie den Klasse-3-Markt betreffen, während der Großteil der Unionshersteller Waren der Klassen 1 und 2 verkaufe. Diese Aussage ist inhaltlich nicht korrekt. Auf Waren aus Klasse 1 und Klasse 2 entfallen rund 32 % der gesamten chinesischen Einfuhren. Des Weiteren besteht, wie in Abschnitt 4.3 zu den Zusammenhängen zwischen neuen und runderneuerten Reifen und zwischen den verschiedenen Klassen erläutert, zwischen den verschiedenen Klassen, die eine einzige Ware bilden, eine symbiotische Beziehung. Preis- und Mengendruck der niedrigpreisigen Einfuhren chinesischer Reifen der Klasse 3 wirkten sich auch auf die Preise in den anderen Klassen und damit auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union aus. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (844) Der gleiche ausführende Hersteller forderte auch, dass bei der Schadensanalyse und entsprechend bei der Analyse der Schadensursache berücksichtigt werden solle, dass die Preise von Klasse-3-Reifen niedriger seien, da ihre Lebensdauer erheblich kürzer sei als von Reifen der Klassen 1 und 2. Bei der Bewertung des Marktanteils solle der Marktanteil wertmäßig verglichen werden und nicht nach Menge. In Anbetracht dessen seien der Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union und der Anstieg des Marktanteils der chinesischen ausführenden Hersteller wesentlich weniger ausgeprägt.
- (845) Die Kommission akzeptierte, dass die Lebensdauer der Reifen ein bedeutender Aspekt der Analyse ist, was ein Beleg für die Zusammenhänge zwischen den Klassen ist. Allerdings folgte sie nicht der Argumentation, dass dieser Aspekt die Feststellung der Schadensursache entkräften würde. Selbst wenn der Marktanteil chinesischer Reifen in der Union aufgrund der „kürzeren Lebensdauer“ wertmäßig betrachtet niedriger ist als „pro Stück“, ändert das nichts an der Tatsache, dass gerade aufgrund der steigenden Anreize für Verbraucher, chinesische „niedrigpreisige“ Reifen mit „geringer Laufleistung“ zu kaufen, der Wirtschaftszweig der Union unter Druck geraten ist und eine bedeutende Schädigung erlitten hat. Somit vertritt die Kommission die Ansicht, dass — sowohl durch den wertmäßig als auch den mengenmäßig — gestiegenen Marktanteil der Einfuhren aus der VR China die Feststellung zur Schadensursache bestätigt wird.
- (846) Eine interessierte Partei argumentierte, dass der Rückgang der Preise chinesischer Einfuhren von einer Veränderung des Warenmixes verursacht worden sei, die von der steigenden Nachfrage nach kleineren Reifen ausgelöst worden sei. Für diese Argumentation gab es jedoch keine Belege. Selbst wenn sich die Größe auf die Entwicklung der Durchschnittspreise auswirken hätte können, würden die chinesischen Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union auch für dieselben Größen unterbieten, da der Vergleich stets nach Warentyp erfolgte. Daher wies die Kommission diesen Einwand zurück.
- (847) Andere Faktoren, die in der Analyse der Schadensursache nach Artikel 8 Absatz 7 der Grundverordnung untersucht wurden, waren: die Einfuhren aus anderen Ländern, die Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union und die Kostenentwicklung des Wirtschaftszweigs der Union.

5.2. Einfuhren aus Drittländern

- (848) Die Einfuhren aus anderen Drittländern entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 23

Einfuhren aus Drittländern

Land	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Türkei				
Menge der Einfuhren aus der Türkei	712 497	710 504	856 110	884 241
Index (2014 = 100)	100	100	120	124
Stückpreise der Einfuhren aus der Türkei	212	216	194	185
Index (2014 = 100)	100	102	91	87
Marktanteil	3,5 %	3,4 %	4,0 %	4,1 %
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union	12,6 %	11,4 %	12,1 %	12,3 %

Land	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Korea				
Menge der Einfuhren aus Korea	431 676	463 643	477 185	381 167
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	107	111	88
Stückpreise der Einfuhren aus Korea	219	191	181	186
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	87	83	85
Marktanteil	2,1 %	2,2 %	2,2 %	1,8 %
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union	7,6 %	7,4 %	6,8 %	5,3 %
Japan				
Menge der Einfuhren aus Japan	386 128	418 802	398 427	390 859
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	108,5	103,2	101,2
Stückpreise der Einfuhren aus Japan	293	227	218	221
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	77,6	74,4	75,4
Marktanteil	1,9 %	2,0 %	1,9 %	1,8 %
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union	6,8 %	6,7 %	5,6 %	5,5 %
Russland				
Menge der Einfuhren aus Russland	181 031	237 582	270 515	279 798
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	131,2	149,4	154,6
Stückpreise der Einfuhren aus Russland	145	131	130	130
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	90,7	89,6	89,5
Marktanteil	0,9 %	1,1 %	1,3 %	1,3 %
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union	3,2 %	3,8 %	3,8 %	3,9 %
Thailand				
Menge der Einfuhren aus Thailand	142 735	177 209	174 994	167 509
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	124,2	122,6	117,4
Stückpreise der Einfuhren aus Thailand	310	226	233	241
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	72,9	75,3	77,7
Marktanteil	0,7 %	0,9 %	0,8 %	0,8 %
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union	2,5 %	2,8 %	2,5 %	2,3 %

Land	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Andere Drittländer				
Menge der Einfuhren aus allen anderen Ländern	338 457	376 075	469 425	464 224
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	111	139	137
Stückpreise der Einfuhren aus allen anderen Ländern	202	195	200	192
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	96	99	95
Marktanteil	1,7 %	1,8 %	2,2 %	2,1 %
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union	6,0 %	6,0 %	6,6 %	6,5 %
Drittländer insgesamt, ausgenommen die VR China				
Menge der Einfuhren aus allen anderen Ländern	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	109	121	117
Stückpreise der Einfuhren aus allen anderen Ländern	227	202	192	189
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	89	85	83
Marktanteil	10,8 %	11,5 %	12,3 %	11,9 %
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union	38,7 %	38,3 %	37,5 %	35,8 %
Quelle: Eurostat				

- (849) Der Marktanteil von Einfuhren aus anderen Drittländern verzeichnete im Bezugszeitraum einen leichten Anstieg von 10,8 % auf 11,9 %. Von allen Einfuhren aus anderen Drittländern wiesen lediglich die Einfuhren aus Russland Durchschnittspreise auf, die nah an den Preisen der Einfuhren aus der VR China lagen. Die durchschnittlichen Einfuhrpreise der betroffenen Ware lagen deutlich über den Durchschnittspreisen der Einfuhren aus der VR China. Der Marktanteil der Einfuhren der betroffenen Ware aus Russland stieg im Bezugszeitraum von 0,9 % auf 1,3 %. Allerdings hob die begrenzte Menge der Einfuhren aus Russland den ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht auf.
- (850) Daher gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass, selbst wenn Einfuhren aus anderen Drittländern möglicherweise gewisse begrenzte Auswirkungen auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union hatten, die subventionierten Einfuhren aus der VR China nach wie vor die Hauptursache der Schädigung waren.
- (851) Mehrere interessierte Parteien forderten, die Kommission solle eine weitergehende Analyse der Auswirkungen der russischen Einfuhren vornehmen, deren Preise dem Niveau der chinesischen Einfuhren entsprächen.
- (852) Die Kommission stellte fest, dass es einen entscheidenden Unterschied bei der eingeführten Menge gab. Während bei den chinesischen Einfuhren ein Anstieg von 3,5 Mio. Reifen im Jahr 2014 auf 4,6 Mio. Reifen im Untersuchungszeitraum (d. h. um 1 100 000 Stück) verzeichnet wurde, stiegen die russischen Einfuhren im selben Zeitraum von 0,2 Mio. Reifen auf 0,3 Mio. Reifen (und somit nur um 100 000 Stück). Aufgrund der begrenzten Menge der Einfuhren aus Russland zu einem ähnlichen Preis (nur 6 % der gesamten, aus der VR China eingeführten Menge und nur 1,3 % Marktanteil im Unionsmarkt) wirken sich diese Einfuhren nicht auf den ursächlichen Zusammenhang zwischen den chinesischen Einfuhren und der vom Wirtschaftszweig der Union erlittenen Schädigung aus.
- (853) Andere interessierte Parteien führten an, dass aus anderen Ländern wie Japan, Korea und der Türkei erhebliche Mengen eingeführt worden seien, und zwar zu Preisen, die unter denen des Wirtschaftszweigs der Union lägen. Aufgrund ihrer Preise und der Menge würden sie den ursächlichen Zusammenhang zwischen den chinesischen Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union aufheben.

- (854) Die Kommission stellte fest, dass die Preise der Einfuhren aus Japan, Südkorea und der Türkei deutlich über denen der chinesischen Einfuhren lagen. Zudem handelte es sich dabei meistens um Verrechnungspreise an verbundene Einführer. Daher können diese Einfuhrpreise nicht als Grundlage für einen Vergleich mit den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union herangezogen werden. Zudem wurden die japanischen, südkoreanischen und türkischen Reifen zu einem Preis verkauft, der ihrer jeweiligen Klasse im Unionsmarkt entsprach. Aus diesem Grund sollten diese Einfuhren den Wirtschaftszweig der Union nicht schädigen. Mengenmäßig blieben ihre Marktanteile stabil (die südkoreanischen Einfuhren gingen um 50 000 Stück zurück, während die Einfuhren aus Japan stabil blieben und bei der Türkei um 170 000 Stück zunahmen) und entsprachen rund der Hälfte der aus der VR China eingeführten Menge. Daher wurde dieses Vorbringen zurückgewiesen.

5.2.1. Ausführleistung des Wirtschaftszweigs der Union

- (855) Die Ausfuhrmenge der Unionshersteller entwickelte sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 24

Ausfuhrleistung der Unionshersteller

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Ausfuhrmenge (in Stück)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Index 2014 = 100	100	97,4	97,0	97,4
Durchschnittspreis (in EUR/Stück)	188	179	169	168
Index 2014 = 100	100	95,3	89,9	89,8

Quelle: Eurostat Comext

- (856) Laut Eurostat-Daten sank das Ausfuhrvolumen im Bezugszeitraum um 2,6 %. Die durchschnittlichen Ausführpreise wurden durch die Übertragung von Werten an verbundene Unternehmen beeinflusst. Es gab keinen Beleg dafür, dass die Ausfuhrfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union den ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der festgestellten Schädigung verringern könnte.
- (857) Einige interessierte Parteien argumentierten, dass der Wirtschaftszweig der Union Verluste erlitten habe, da er im Bezugszeitraum Verlust bringende Ausfuhren getätigt habe, was sich auf seine Kapitalrendite und seine Investitionsfähigkeit ausgewirkt habe. Wie in Erwägungsgrund 862 dargelegt, werden die durchschnittlichen Ausführpreise durch die Übertragung von Werten an verbundene Unternehmen beeinflusst. Zudem wurden die in Erwägungsgrund 754 gemeldeten Produktionskosten für diejenigen Verkäufe kalkuliert, die die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller unabhängigen Abnehmern in Rechnung gestellt hatten. Auf der Grundlage eines Vergleichs dieser beiden Datensätze können keine aussagekräftigen Schlussfolgerungen gezogen werden. Zudem zeigten die mikroökonomischen Indikatoren, dass die Ausfuhren der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller gewinnbringend waren. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.
- (858) Die Kommission bekräftigte, dass die Mengen im Bezugszeitraum stabil blieben. Zudem handelte es sich bei diesen Preisen um Verrechnungspreise zwischen verbundenen Parteien, sodass aus der Tatsache, dass diese Preise im Bezugszeitraum zurückgingen, keine Schlussfolgerung gezogen werden kann. Daher wurden diese Einwände zurückgewiesen. Die Kommission bestätigt daher, dass es keinen Beleg dafür gibt, dass die Ausfuhrfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union den ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten Einfuhren und der festgestellten Schädigung abschwächen könnte.

5.3. Kostenentwicklung

- (859) Wie in Erwägungsgrund 755 erwähnt, gingen die Gesamtkosten des Wirtschaftszweigs der Union aufgrund der Entwicklung bei den Hauptrohstoffen (d. h. Naturkautschuk und synthetischer Kautschuk) im Bezugszeitraum um 12 EUR pro Reifen zurück. Allerdings verringerte sich der Verkaufspreis des Wirtschaftszweigs der Union aufgrund des Preisdrucks der subventionierten Einfuhren aus der VR China um 19 EUR pro Reifen.
- (860) Daraus lässt sich schließen, dass die Kostenentwicklung als Ursache für die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht infrage kommt.
- (861) Die Giti-Gruppe führte an, dass aufgrund des Kostenrückgangs neue Reifen günstiger geworden seien, dass jedoch die Runderneuerer nicht von diesem Rückgang profitieren konnten, da der Anteil der Rohstoffe in ihren Produktionskosten deutlich niedriger sei als bei neuen Reifen. Dies erkläre die Verluste, die die Runderneuerungsindustrie in Klasse 3 erlitten hätte und die hauptsächlich auf die Entwicklung der Rohstoffpreise zurückzuführen seien, da diese seit 2012 kontinuierlich zurückgegangen seien und erst seit 2017 wieder anziehen würden.

- (862) Wie in Erwägungsgrund 650 erwähnt, wirkte sich die Entwicklung der Rohstoffpreise nicht auf die Preise der chinesischen Einfuhren aus, während die Produktionskosten des Wirtschaftszweigs der Union diese Entwicklung widerspiegeln. ⁽¹²⁵⁾ Die Verluste waren auf die Tatsache zurückzuführen, dass die chinesischen Einfuhren die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum erheblich unterboten. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

5.4. Sonstige bekannte Faktoren

- (863) Die China National Tire-Gruppe und Pirelli behaupteten, dass die Kommission nicht berücksichtigt habe, dass zwei große Hersteller massiv in ihr Runderneuerungsgeschäft investiert hatten. Dies könne erklären, warum sich andere Unionshersteller aus dem Klasse-3-Segment des Marktes zurückziehen mussten. Durch die Wirtschaftskrise seien zwei große Hersteller (Goodyear und Continental) dazu gedrängt worden, in ihr Runderneuerungsgeschäft zu investieren; beide eröffneten zwischenzeitlich eigene Runderneuerungswerke. Verfügbaren Informationen zufolge entspreche die Produktionskapazität jedes Werks der jährlichen Produktion zehn kleiner Runderneuerer. Die China National Tire-Gruppe vertritt die Meinung, dass diese Investitionen zu einer selbst verschuldeten Schädigung geführt hätten. Durch diese Investitionen sei eine Überkapazität entstanden und die Stückkosten seien künstlich erhöht worden, was zu einem Gewinnrückgang geführt habe. Die Auswirkung dieser Investitionen auf den gesamten Wirtschaftszweig der Union sei ausreichend, um einen möglichen ursächlichen Zusammenhang zwischen den subventionierten chinesischen Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union abzuschwächen, unabhängig davon, ob man sie einzeln oder in ihrer Zusammenwirkung mit den anderen bekannten Faktoren betrachte.
- (864) Den von ETRMA zur Verfügung gestellten Informationen zufolge wurde das Verfahren zur Heißeuerung (das ausschließlich von großen Herstellern verwendet wird) im Bezugszeitraum tatsächlich seltener angewendet (die Produktion sank von 2,3 Mio. im Jahr 2014 auf 2,1 Mio. im Untersuchungszeitraum). Diese Zahlen widersprechen dem Vorbringen, dass die Investition zweier großer Hersteller zu einer Überkapazität geführt habe. Daher wurde das Vorbringen zur selbst verschuldeten Schädigung zurückgewiesen.
- (865) Einige interessierte Parteien führten an, dass die wachsende Nachfrage nach kleineren Reifen den Warenmix in den verschiedenen Jahren wahrscheinlich so beeinflusst habe, dass gegen Ende des Untersuchungszeitraums anteilig mehr kleinere Reifen verkauft worden seien. Aufgrund von Gewichts- und Größenbeschränkungen für Fahrzeuge in Innenstädten sowie aufgrund des Wachstums des elektronischen Handels (der zur Folge hat, dass Ladungen in immer kleine Mengen aufgeteilt werden müssen, was wiederum leichtere Lkw und Lieferwagen erforderlich macht) habe es eine Verschiebung hin zu einer verstärkten Nachfrage nach kleineren Reifen gegeben. Diese Beobachtung gelte nicht für Verkäufe der Unionshersteller. Die chinesischen Einfuhren würden ebenfalls zu der steigenden Nachfrage nach kleineren Reifen beitragen, und dies erkläre (teilweise) den Rückgang der Verkaufspreise der chinesischen Einfuhren.
- (866) In Bezug auf das Vorbringen zur Entwicklung des Warenmixes stützen die Informationen, die die Kommission im Zusammenhang mit verschiedenen, im Bezugszeitraum im Unionsmarkt vertriebenen Größen eingeholt hat, nicht das Argument, dass Preise und Kosten aufgrund der vergleichsweise stärkeren Präsenz kleinerer Reifen auf dem Markt niedriger sind. ⁽¹²⁶⁾ Die Daten für den Untersuchungszeitraum zeigen tatsächlich, dass der Warenmix auf dem Markt stabil ist und sich weiter auf die wichtigsten Abmessungen konzentriert. Zudem kann in den Eurostat-Daten zu den chinesischen Einfuhren keine solche Reduktion der durchschnittlichen Warengöße festgestellt werden; die Zahlen zeigen im Gegenteil, dass das Gewicht der eingeführten Reifen aus China zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum um 3 % zunahm. ⁽¹²⁷⁾ Die Kommission stellte zudem fest, dass der Wirtschaftszweig der Union infolge des „Dominoeffekts“ auf die verschiedenen betroffenen Klassen allgemeine strukturelle Anpassungen vorgenommen hatte, um Kosten zu senken. Daher wurde das Vorbringen zurückgewiesen.

5.5. Schlussfolgerung zur Schadensursache

- (867) Es wurde ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der von den Unionsherstellern erlittenen Schädigung und den subventionierten Einfuhren aus dem betroffenen Land festgestellt.
- (868) Der erhebliche durch die ansteigenden subventionierten Einfuhren aus dem betroffenen Land im Bezugszeitraum auf den Wirtschaftszweig der Union ausgeübte Preis- und Mengendruck machte es dem Wirtschaftszweig der Union unmöglich, von dem nach der Krise wachsenden Unionsmarkt zu profitieren. Der schärfste Wettbewerb findet in der Klasse 3 statt, dem Markt, auf den die meisten Einfuhren aus der VR China fließen, doch wirkt er sich auch auf die höheren Klassen aus (vgl. Erwägungsgründe 825 bis 826). Die Analyse der Schadensindikatoren zeigte, dass die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt durch den Anstieg der subventionierten Einfuhren aus der VR China zu Niedrigpreisen, welche die Unionspreise beträchtlich unterboten, beeinträchtigt wurde. Den chinesischen Ausführern gelang es, einen bedeutenden Marktanteil zuungunsten des

⁽¹²⁵⁾ Erwägungsgründe 176 bis 182 der vorläufigen Antidumpingverordnung.

⁽¹²⁶⁾ Auf Europool-Daten basierende Analyse der auf dem Markt verkauften Abmessungen. Zusammengefasste Daten Dritter aus der offenen Fassung der Stellungnahmen des Bündnisses zur vorläufigen Antidumpingverordnung.

⁽¹²⁷⁾ Gewicht-/Stückberechnung basierend auf Eurostat-Daten; vollständig verfügbar auf Blatt „Var. Imports Weight“ der offenen Fassung von Anhang 2 des Antrags.

Wirtschaftszweigs der Union zu gewinnen, was zu einem Rückgang der Beschäftigung und der Produktionskapazität führte. Zwischen 2014 und dem Untersuchungszeitraum büßte der Wirtschaftszweig der Union 5,2 Prozentpunkte seines Marktanteils ein und seine Verkaufsmenge stagnierte, obwohl der Verbrauch auf dem Unionsmarkt anstieg. Zudem zeigte sich auch eine rückläufige Entwicklung bei der Rentabilität des gesamten Wirtschaftszweigs der Union, wobei die Verluste bei den Klasse-3-Reifen besonders ausgeprägt waren.

- (869) Alle bekannten Faktoren, die Einfluss auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union haben, wurden von der Kommission von den schädigenden Auswirkungen der subventionierten Einfuhren unterschieden und abgegrenzt. Die Auswirkungen der anderen ermittelten Faktoren — Einfuhren aus anderen Drittländern, die Ausführverkaufsleistung der Unionshersteller und die Kostenentwicklung — auf die negative Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Union bei Marktanteil, Preisen und Rentabilität konnten den ursächlichen Zusammenhang nicht entkräften. Selbst wenn die Kommission ihre Zusammenwirkung betrachtete, kam sie zu keinem anderen Schluss: Ohne die subventionierten Einfuhren wäre der Wirtschaftszweig der Union nicht in einem solchen Umfang beeinträchtigt worden. Insbesondere wäre der Marktanteil nicht auf ein so niedriges Niveau gefallen und das Beschäftigungsniveau hätte gehalten werden können.
- (870) Somit zog die Kommission in der vorläufigen Sachaufklärung den Schluss, dass die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die subventionierten Einfuhren aus dem betroffenen Land verursacht wurde, und dass die anderen Faktoren, einzeln oder gemeinsam betrachtet, den ursächlichen Zusammenhang zwischen der Schädigung und den subventionierten Einfuhren nicht mildern.
- (871) Weder die russischen Einfuhren (aufgrund ihrer geringen Menge) noch die Einfuhren aus Japan, Südkorea und der Türkei (aufgrund ihrer Verrechnungspreise, die sogar über den chinesischen Preisen lagen) waren die Hauptursache für die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union. Auch die Ausführleistung der Union und deren Kostenentwicklung waren nicht die Ursache für die Schädigung der Union. Dieser letzte Aspekt lässt sich auch nicht durch andere Tatsachen erklären, etwa durch die von zwei großen Herstellern getätigte Investition in das Runderneuerungsgeschäft und die Entwicklung des Warenmixes.
- (872) Daher bestätigte die Kommission ihre Feststellungen aus den Erwägungsgründen 835 bis 871, dass die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die subventionierten Einfuhren aus der VR China verursacht wurde, und dass die anderen Faktoren — einzeln betrachtet und in ihrer Zusammenwirkung — den ursächlichen Zusammenhang nicht milderten.

6. INTERESSE DER UNION

- (873) Nach Artikel 31 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob sich eindeutig der Schluss ziehen ließ, dass die Einführung von Maßnahmen trotz der Feststellung der schädigenden Subvention im vorliegenden Fall dem Interesse der Union zuwiderlaufen würde. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wurden die Interessen aller Beteiligten berücksichtigt, darunter die Interessen des Wirtschaftszweigs der Union und der Einführer.

6.1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (874) Die möglichen Antisubventionsmaßnahmen dürften sich für die Unionshersteller und insbesondere die KMU positiv auswirken. Sie dürften vom steigenden Verbrauch und einem Markt, auf dem faire Bedingungen herrschen, profitieren können. Es ist insbesondere davon auszugehen, dass Unionshersteller unter diesen Bedingungen ihre Verkäufe steigern und somit einen Teil des verlorenen Marktanteils zurückgewinnen können dürften. Dies würde im Gegenzug die Unionsproduktion und die Kapazitätsauslastung weiter erhöhen. Unter fairen Bedingungen dürfte der Wirtschaftszweig der Union seine Preise erhöhen und seine finanzielle Situation verbessern können.
- (875) Angesichts des zwischen dem Runderneuerungsgeschäft und der Produktion runderneuerbarer Reifen bestehenden Zusammenhangs dürften die vorgeschlagenen Maßnahmen insbesondere das Überleben der Runderneuerungsindustrie ermöglichen. Dies dürfte zu Entlastungen bei der Beschäftigung führen, umso mehr als die Runderneuerungsindustrie arbeitsintensiv und auf dem gesamten Gebiet der Union angesiedelt ist.
- (876) Einige interessierte Parteien (die China National Tire-Gruppe und Pirelli, die Giti-Gruppe und Kirkby) vertraten die Ansicht, dass die Runderneuerungsindustrie in der Union durch eine eingeschränktere Versorgung und höhere Preise für Karkassen beeinträchtigt werde. Ihrer Meinung nach würden sich die Antidumpingmaßnahmen für Reifen der Klassen 1 und 2 auf die unabhängigen Runderneuerer der Union, die die Karkassen dieser Reifenklassen in ihrer Produktionslinie verwenden, negativ auswirken.
- (877) Die Kommission stimmte dem nicht zu. Trotz der Tatsache, dass große Unionshersteller eingebundene Runderneuerungsaktivitäten betreiben, werden viele ihrer Karkassen immer noch von unabhängigen Runderneuerern in der Union runderneuert. Zudem gaben unabhängige Runderneuerer in der Union gegenüber der Kommission an, dass derzeit ein Überangebot an Karkassen bestehe. Ihrer Einschätzung zufolge sei es für viele Verbraucher günstiger, chinesische Reifen einer minderwertigeren Klasse zu kaufen als vorhandene Reifen runderneuern zu lassen. Dies bedeute, dass viele Karkassen, die runderneuert werden könnten, entsorgt werden müssten. Während unabhängige Runderneuerer und Verbände die Maßnahmen begrüßten, gab es vor allem keinen einzigen Runderneuerer in der Union, der sich gegen die Maßnahmen aussprach. Dies zeigt, dass die Maßnahmen im Interesse der Runderneuerungsindustrie der Union liegen.

6.2. Interesse der Unionsverwender und -einführer

- (878) Die Einleitungsbekanntmachung wurde an über 40 Einführer und Verwender der betroffenen Ware und ihre Verbände verschickt.
- (879) Fünf unabhängige Einführer beantworteten den Stichprobenfragebogen. Auf sie entfallen [10 %–15 %] der Gesamteinfuhren aus der VR China. Von diesen fünf Unternehmen wurden zwei auf der Grundlage ihres Einfuhrvolumens (das [6 %–10 %] aller Einfuhren aus der VR China ausmachte) in die Stichprobe aufgenommen und beantworteten den Fragebogen.
- (880) Für die beiden Stichprobenunternehmen stellten die Einfuhren der betroffenen Ware aus der VR China einen bedeutenden Teil des Umsatzes im Untersuchungszeitraum dar. Ihr Geschäftsmodell basiert hauptsächlich auf Verträgen mit ausführenden Herstellern aus der VR China, wobei sie aber auch auf alternative Bezugsquellen zurückgreifen (sowohl im Inland wie in anderen Drittländern). Obwohl Maßnahmen Auswirkungen auf ihre Tätigkeit hätten, dürfte die Einführung von Maßnahmen auch dazu führen, dass die Preise auf dem Unionsmarkt auf ein faires Niveau angehoben werden.
- (881) Es gibt ein anderes Geschäftsmodell, das sich auf eine „Nur-Container-Handelsstrategie“ stützt. In diesem Fall sind Einführer flexibler, was den Wechsel der Bezugsquellen anbelangt. Drei der nicht in die Stichprobe einbezogenen Einführer, die in diese Kategorie fallen, machen weniger als 2 % aller Einfuhren aus der VR China im Untersuchungszeitraum aus. Ein so niedriger Grad an Mitarbeit legte nahe, dass die Einführung von Maßnahmen keine nennenswerten Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit hätte.
- (882) Ferner meldeten sich zwölf Einführer und zwei Einführerverbände, die meisten von ihnen nach der Veröffentlichung der Erfassungsverordnung. Es wurden Stellungnahmen zur zollamtlichen Erfassung und der möglichen Einführung von Maßnahmen abgegeben. Vonseiten der Unionshersteller gingen jedoch keine begründeten Vorbringen ein.
- (883) Die China National Tire-Gruppe und Pirelli, die Giti-Gruppe und Heuver führten an, dass im Falle einer Verabschiedung der Maßnahmen die chinesischen Einfuhren zurückgehen würden, was zu einem allgemeinen Rückgang des Angebots führen werde. Dies wiederum werde zu einer spekulativen Preiserhöhung zulasten der Endverwender führen. Maßnahmen zum Schutze des Wirtschaftszweigs der Union würden auch dazu führen, dass den Endverbrauchern eine kleinere Warenauswahl zur Verfügung stehe.
- (884) Die Kommission war der Ansicht, dass die allgemeine Kapazität in der Union ausreicht, um den Binnenmarkt zu bedienen, wie aus Tabelle 1 und Tabelle 6 ersichtlich ist. Zudem gibt es viele Hersteller aus Drittländern (Türkei, Südkorea, Japan, Russland, Thailand und vielen anderen Ländern), die ihre Waren bereits auf dem Unionsmarkt verkaufen. Deren gesamte Verkaufsmenge blieb im Bezugszeitraum relativ stabil; ihr Marktanteil belief sich auf rund 12 %. Die Kommission erinnerte daran, dass die chinesischen Preise deutlich unter denen aller anderen großen Einfuhrländer lagen; Eurostat zufolge betrug der durchschnittliche Preis der Einfuhren aus der VR China 128,8 EUR/Stück, während die Einfuhrpreise aller anderen Länder im Untersuchungszeitraum bei 189 EUR/Stück lagen. Daher ist nach vernünftigem Ermessen davon auszugehen, dass bei einer Wiederherstellung einheitlicher Wettbewerbsbedingungen auf dem Unionsmarkt die Nachfrage von Einfuhren aus allen Ländern gedeckt werden kann.
- (885) Die Kommission erinnerte ferner daran, dass es sich bei dem Unionsmarkt um einen Wettbewerbsmarkt handelt, in dem viele Hersteller, die in allen Klassen tätig sind, hart miteinander konkurrieren. Einfuhren zu einem fairen Preisniveau werden daher auch weiterhin einen zusätzlichen Wettbewerbsdruck auf die Preise des Wirtschaftszweigs der Union ausüben.
- (886) Mehrere Einführer gaben an, sich eventuell ganz aus dem Markt zurückzuziehen, sollten die Maßnahmen eingeführt werden. Die Kommission erinnerte daran, dass der Zweck der Antisubventionsmaßnahmen darin besteht, einheitliche Wettbewerbsbedingungen wiederherzustellen, sodass für Unionshersteller und Hersteller aus Drittländern gleiche Bedingungen herrschen. Demzufolge werden die Zölle lediglich auf einem Niveau festgesetzt, zu dem die chinesischen Einfuhren immer noch mit den Waren der Unionshersteller konkurrieren können, jedoch zu fairen Preisen. Da die große Differenz zwischen den subventionierten chinesischen Preisen und den Einfuhrpreisen aus allen anderen Ländern durch die Maßnahmen verringert wird, werden die Einführer zudem verstärkt Gelegenheit dazu haben, Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren aus anderen Ländern zu verkaufen.
- (887) Die Kommission gelangte zu dem Schluss, dass die Maßnahmen nicht im Interesse derjenigen Einführer liegen, die in erster Linie auf Einfuhren sehr niedrigpreisiger chinesischer Reifen zurückgreifen. Breiter aufgestellte Einführer werden jedoch durch die Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen wahrscheinlich nicht stark betroffen.
- (888) Interesse der Lieferanten
- (889) Die Lieferanten von Laufstreifen unterstützten in Stellungnahmen die Einführung von Antisubventionsmaßnahmen, da solche Maßnahmen ihrer Meinung nach für das Überleben der Runderneuerungsindustrie maßgeblich seien. Ohne Runderneuerungstätigkeiten würde ihre Geschäftstätigkeit stark in Mitleidenschaft gezogen. Die Kommission kam zu dem Schluss, dass die Maßnahmen im Interesse der Lieferanten von Laufstreifen liegen.

6.3. Sonstige Interessen

- (890) Die Reduzierung von Abfällen und der nachhaltige Umgang mit Rohstoffen sind seit Langem Anliegen der Politik der Union. ⁽¹²⁸⁾ Tatsächlich werden mit der Unionspolitik zwei Ziele verfolgt: zum einen die Vermeidung von Abfällen und zum anderen die Erhöhung der Recyclingquoten. ⁽¹²⁹⁾ Außerdem wird politikbereichsübergreifend angestrebt, die Präsenz der kleinen und mittleren Unternehmen auf dem Unionsmarkt zu fördern. ⁽¹³⁰⁾
- (891) Die Runderneuerung ist entscheidend für eine erfolgreiche Kreislaufwirtschaft. Runderneuerte Reifen garantieren nicht nur hohe Standards in Bezug auf Verlässlichkeit, Leistung und Sicherheit, sondern sind auch aus ökologischer Sicht sehr vorteilhaft (geringerer Verbrauch von Rohstoffen und Energie sowie weniger CO₂-Produktion, Verschmutzung und Wasserverbrauch). Diese Maßnahmen würden daher auch einen Beitrag zu diesen übergeordneten gesellschaftspolitischen Zielen leisten, die auch in speziellen Bereichen der Unionspolitik ihren Niederschlag finden.
- (892) Mehrere interessierte Parteien unterstrichen, dass die Hersteller von Premiumreifen neue qualitativ hochwertige, auf eine lange Lebensdauer angelegte Reifen herstellen; außerdem ließen sie sich runderneuern. Ohne die Runderneuerungsindustrie werde der Wettbewerb in der Reifenindustrie zu einer Abwärtsspirale mit einem Rückgang der Unternehmenszahl, einem Wertverlust in der gesamten Lieferkette und einer geringeren Qualität des Angebots in der Union führen.
- (893) AIRP gab an, dass das Runderneuern ein Beispiel für eine Kreislaufwirtschaft sei, da bei der Runderneuerung eines einzelnen Reifens im Vergleich zur Herstellung eines neuen Reifens 70 % weniger Rohstoffe, 65 % weniger Energie und 19 % weniger Wasser benötigt werden; ferner werde 37 % weniger CO₂ produziert, die Luftverschmutzung durch Partikel sei um 21 % niedriger und die Bodenerosion in den Ländern, in denen Naturkautschuk erzeugt werde, sei um 29 % niedriger.
- (894) Ferner würden derzeit durch die Runderneuerungsindustrie jährlich etwa 240 000 t abgefahrener Reifen weniger anfallen. Dementsprechend würden Maßnahmen, die qualitativ hochwertige, runderneuerbare Reifen in der Union schützen und die gegenüber Reifen eingeführt würden, bei denen es sich im Wesentlichen um „Wegwerfreifen“ handele, auch einen Beitrag zur Abfallvermeidung im Einklang mit den Zielen der Abfallrichtlinie leisten, da sie den Erhalt einer rentablen Runderneuerungstätigkeit in der Union unterstützen.
- (895) Laut Studien von AIRP spart Italien jährlich im Schnitt 30 Mio. l Rohöl durch Runderneuerung, sowie 20 000 t andere strategische Rohstoffe wie Natur- und synthetischen Kautschuk, Ruß, Textilfasern, Stahl und Kupfer; außerdem werden dadurch die CO₂-Emissionen um 10 202 t gesenkt. Laut dieser Studie reduziert jeder runderneuerte Reifen die CO₂-Emissionen um 26,5 kg.
- (896) Somit würden Maßnahmen, die qualitativ hochwertige, runderneuerbare Reifen in der Union schützen und gegen im Wesentlichen nur einmal nutzbare Reifen eingeführt würden, auch die politische Übereinstimmung mit den Zielen der Union in den Bereichen Abfallreduzierung und Kreislaufwirtschaft fördern, da sie die Erhaltung eines rentablen Runderneuerungsgeschäfts in der Union unterstützen würden. Da zudem in erster Linie KMU in dieser Branche tätig sind, stünden diese Maßnahmen auch in Einklang mit dem wichtigen Kommissionsziel, diese Unternehmen zu unterstützen.

6.4. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (897) Die Auswirkungen der Antisubventionsmaßnahmen für die Unionshersteller wären positiv. Trotz des Vorbringens, dass der Zoll sich potenziell negativ auf die Einführer der Union auswirken würde, wäre er in Anbetracht der globalen Folgen für den gesamten Wirtschaftszweig der Union noch nicht unverhältnismäßig. Tatsächlich wird davon ausgegangen, dass die frei verfügbare Kapazität des Wirtschaftszweigs der Union und die Einfuhren aus anderen Ländern die Risiken dadurch abschwächen könnten, dass sie alternative Bezugsquellen schaffen würden. Die Wiederherstellung fairer und einheitlicher Wettbewerbsbedingungen ohne subventionierte Einfuhren würde die gesunde Entwicklung des Reifenmarktes in der gesamten Union begünstigen und die politische Übereinstimmung mit den Zielen in den Bereichen Kreislaufwirtschaft, Abfallreduzierung und KMU-Schutz in der Union fördern. Aus diesen Gründen sprechen keine zwingenden Gründe gegen die Einführung von Maßnahmen gegenüber Einfuhren von Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren aus der VR China.
- (898) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte Hämmerling vor, dass die Einführung von Ausgleichszöllen nicht im Interesse der Union nach Artikel 31 der Grundverordnung läge. Hämmerling zitierte die im vorangegangenen Erwägungsgrund ausgeführte Schlussfolgerung der Kommission und bezeichnete eine „derartige Abwägung“ als nicht akzeptabel. Da Hämmerling jedoch keine Argumente oder zusätzliche Belege dafür vorbrachte, dass den Einführern aufgrund dieser Maßnahme eindeutig derart unverhältnismäßig hohe Kosten entstehen, dass es naheliegen würde, gegensätzliche Interessen erneut gegeneinander abzuwägen, wies die Kommission dieses Vorbringen zurück.

⁽¹²⁸⁾ Siehe Richtlinie 2008/98/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. November 2008 über Abfälle und zur Aufhebung bestimmter Richtlinien (ABl. L 312 vom 22.11.2008, S. 3).

⁽¹²⁹⁾ Vgl. hierzu den Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft vom Januar 2018: http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.

⁽¹³⁰⁾ Vgl. hierzu die Maßnahmen der Kommission zur Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen: https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

- (899) Die Einführung von Antisubventionsmaßnahmen dürfte den Wirtschaftszweig der Union daher dazu befähigen, sich am Markt zu halten und nachfolgend seine Lage zu verbessern. Sollten keine Maßnahmen eingeführt werden, besteht ein großes Risiko, dass der Wirtschaftszweig der Union in Betracht ziehen müsste, sich mittelfristig aus dem Runderneuerungsgeschäft zurückzuziehen, was unvermeidlich Arbeitsplatzverluste zur Folge hätte, die bereits durch die Schließung von Dutzenden KMU eingetreten sind (vgl. Erwägungsgrund 729). Aus der Sicht der Einführer oder Verwender sprechen in dieser Phase der Untersuchung keine zwingenden Gründe gegen die Einführung von Antisubventionsmaßnahmen gegenüber Einfuhren von Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren aus der VR China. Es liegen keine zwingenden Gründe im Sinne des Artikels 31 der Grundverordnung vor, die dafür sprächen, dass die Einführung von Maßnahmen nicht im Interesse der Union liegen würde.

7. ENDGÜLTIGE ANTISUBVENTIONSMASNAHMEN

- (900) Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Kommission zu Subventionierung, Schädigung, Schadensursache und Interesse der Union sollten endgültige Antisubventionsmaßnahmen eingeführt werden.

7.1. Schadensbeseitigungsschwelle (Schadensspanne)

- (901) Zur Bestimmung der Höhe der Maßnahmen ermittelte die Kommission zunächst den Zollsatz, der zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union erforderlich ist.
- (902) Die Schädigung würde beseitigt, wenn der Wirtschaftszweig der Union in der Lage wäre, seine Kosten zu decken und einen angemessenen Gewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware auf dem Unionsmarkt zu erzielen, der unter normalen Wettbewerbsbedingungen, d. h. ohne subventionierte Einfuhren, in dieser Branche erzielt werden könnte. Diese Zielgewinnspanne wurde auf der Grundlage des 2014 vom Wirtschaftszweig der Union erzielten Gewinns ermittelt. Im Rahmen des Bezugszeitraums wurde dieses Jahr als das Jahr erachtet, in dem am ehesten normale Wettbewerbsbedingungen herrschten, da die Menge der Einfuhren aus der VR China am niedrigsten und der durchschnittliche Einfuhrpreis am höchsten war.
- (903) Nach der Unterrichtung in der parallelen Antidumpinguntersuchung behaupteten mehrere interessierte Parteien, dass in Bezug auf die Segmentierung des Unionsmarkts in drei Klassen ein breiter Konsens herrsche und dass umfangreiche Analysen und Daten je Segment vorlägen. Die im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung verwendete Vorgehensweise mit einem Zielgewinn für alle Klassen habe jedoch zur Folge gehabt, dass die Unionshersteller, die den festgelegten Zielgewinn für den Wirtschaftszweig als Ganzen nicht erreichen konnten, unverhältnismäßig stark vor den subventionierten Einfuhren von Klasse-3-Reifen geschützt worden seien. Daher solle die Kommission die Rentabilität jeder Klasse heranziehen, um im Sinne einer ordnungsgemäßen Anwendung der Regel des niedrigeren Zolls den nicht schädigenden Preis und die Schadensspanne zu berechnen.
- (904) Die Kommission akzeptierte diesen Einwand. Sie war der Auffassung, dass es sich in diesem besonderen Fall anbot, Zielgewinne je Klasse festzulegen, da es sich bei den Maßnahmen um einen festen Zoll pro Reifen handelt; dieser Zollsatz wiederum basiert auf der Schadensspanne, die anhand der Warenkontrollnummer je Klasse ermittelt wird. Daher passte sie den Zielgewinn für Klasse 1 auf 17,9 %, für Klasse 2 auf 17,9 % und für Klasse 3 auf 6,1 % an.
- (905) Die Giti-Gruppe brachte vor, dass das Jahr 2014, das als Grundlage für die Zielgewinnspanne herangezogen worden sei, kein normales Jahr sei, da bei Klasse 1 und Klasse 2 dieselbe Rentabilität verzeichnet worden sei, während die Rentabilität in den folgenden beiden Jahren unterschiedlich ausgefallen sei.
- (906) Die Kommission erinnerte daran, dass sie verpflichtet ist, einen Zielgewinn festzulegen, indem ein Jahr ermittelt wird, das am ehesten normale, nicht durch subventionierte Einfuhren verzerrte Wettbewerbsbedingungen aufweist. Legt man diesen Maßstab an, so erweist sich 2014 als das Jahr, das im Vergleich zu 2015 und 2016 die niedrigste Menge und den niedrigsten Marktanteil subventionierter Einfuhren aufwies, weshalb 2015 und 2016 ausgeschlossen werden sollten. Ebenso konnte die Kommission nicht auf Jahre vor 2014 zurückgreifen, da für diese Jahre keine überprüften Angaben vorlagen. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (907) Einige interessierte Parteien (der Antragsteller, Tyre Specialists of Finland, Italian Tyre Retreaders Association, Bipaver, VIPAL, Portuguese Association of Retreading Industries, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) waren der Ansicht, dass die Zielgewinnspanne von 6,1 % für Klasse 3, die bei der Unterrichtung im Zuge der parallelen Antidumpinguntersuchung verwendet worden sei, zu gering sei, um die Schädigung der Runderneuerer zu beheben, und dass eine Gewinnspanne von rund 10 %, wie sie vor dem Anstieg der Einfuhren erzielt worden sei, gerechtfertigt sei.
- (908) Die Kommission erinnerte daran, dass der Markt für Klasse-3-Reifen dadurch von den anderen abzugrenzen ist, dass dort sowohl runderneuerte als auch neue Reifen gehandelt werden, die aktiv miteinander um Marktanteile konkurrieren. Wie bereits in Erwägungsgrund 824 festgestellt, stellen nicht tragbare Verluste in der Runderneuerungsindustrie das Überleben der gesamten Runderneuerungstätigkeit in der Union infrage. Wie des Weiteren in Erwägungsgrund 868 dargelegt, beeinflussten diese Verluste auch die Rentabilität, die von Unternehmen in den Klassen 1 und 2 erzielt werden konnte. Diese Feststellungen sind vor dem Hintergrund, dass die Union ein eindeutiges Interesse an einer starken Runderneuerungsindustrie hat (siehe Erwägungsgrund 153), zu sehen.

- (909) Die Kommission beschloss daher, den Einwand zu prüfen, dass die Rentabilität von 6,1 %, die, wie im endgültigen Unterrichtsdokument festgestellt, 2014 bei Klasse 3 erreicht wurde, das Überleben der Runderneuerungstätigkeit in der Union nicht in hinreichendem Maße sicherstellen kann.
- (910) Dazu beschloss sie, die Rentabilität der in dieser Klasse tätigen Unternehmen im Jahr 2014 auf der Grundlage der Daten zu untersuchen, die in den überprüften Fragebogenantworten eingegangen waren. Bei den in die Stichprobe einbezogenen großen Unternehmen, die im Klasse-3-Runderneuerungsgeschäft tätig waren, belief sich die Rentabilität im Jahr 2014 auf -6,04 %. Bei den in die Stichprobe einbezogenen KMU lag dieser Wert bei 2,71 %. Diese Zahlen zeigen, dass die Runderneuerungsindustrie, die einen bedeutenden Teil des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt ausmacht, bereits 2014 durch die Einfuhren aus der VR China in Mitleidenschaft gezogen war.
- (911) Die Kommission bemühte sich daher zu ermitteln, welcher Zielgewinn für Unionshersteller im Klasse-3-Segment unter normalen Wettbewerbsbedingungen gelten sollte, wobei den Runderneuerern gebührende Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte. Für diese Einschätzung bezog sie auch die im Dossier enthaltenen Informationen in die Untersuchung ein. Im Antrag war die Zielgewinnspanne für Klasse-3-Hersteller der betroffenen Ware auf 9,2 % festgesetzt gewesen, was nach Angaben der Antragsteller für alle Hersteller, die im Klasse-3-Segment tätig sind (einschließlich Runderneuerern der betroffenen Ware), einen auskömmlichen Betrieb sicherstellen würde. Darüber hinaus stand diese Zahl im Einklang mit den Stellungnahmen, die Runderneuerer der betroffenen Ware auf das endgültige Unterrichtsdokument in der parallelen Antidumpinguntersuchung hin abgegeben hatten, wonach die Kommission für Klasse-3-Hersteller Gewinnspannen von rund 9 % ins Auge fassen solle. Ihre Argumentation drehte sich im Wesentlichen darum, dass die Zahlen von 2014 bereits darauf hingewiesen hätten, dass sich die Runderneuerungsindustrie in der Union in einem geschädigten Zustand befinde. Ebenso berücksichtigte die Kommission die von den in die Stichprobe einbezogenen Runderneuerern der Union vorgelegten Daten für die Jahre 2006 und 2007, die gemäß den Runderneuerern in der Union die letzten Jahre darstellten, in denen normale Wettbewerbsbedingungen herrschten. In diesen Jahren lag die Rentabilität der Runderneuerer in der Union bei 9,4 %.
- (912) Die Kommission verglich diese Zahlen mit den aggregierten Klasse-3-Rentabilitätszahlen für die in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller im Jahr 2014. Ohne das Gewicht der Leistung der KMU im gesamten Wirtschaftszweig der Union widerzuspiegeln, lag die Rentabilität im Segment der Klasse 3 in diesem Jahr bei 9,2 %. Dieser ungewichtete Wert war angemessener als die zuvor gewichtete Zahl von 6,1 %. 2014 waren die KMU in Klasse 3 von den Einfuhren aus der VR China bereits stark in Mitleidenschaft gezogen, sodass die gewichteten Zahlen für dieses Jahr die normalen Wettbewerbsbedingungen in der Runderneuerungsindustrie nicht in vollem Umfang widerspiegeln.
- (913) Daher hielt es die Kommission für angemessener, die Zielgewinnspanne im Jahr 2014 so zu berechnen, dass die bereits in jenem Jahr beobachteten schädigenden Auswirkungen der Einfuhren aus der VR China auch für die Runderneuerungsindustrie in der Union abgeschwächt werden. In Anbetracht der vorstehenden Informationen beschloss die Kommission, die Zielgewinnspanne für Klasse-3-Hersteller der betroffenen Ware auf 9,2 % festzusetzen. Dies stellt den Mindestwert für den nicht schädigenden Preis dar, den Klasse-3-Hersteller in der Union unter normalen Wettbewerbsbedingungen erreichen müssen, wobei den Bedürfnissen der Runderneuerungsindustrie gebührend Rechnung getragen wurde.
- (914) Heuver wandte ein, die Kommission dürfe nicht zwischen runderneuernten Reifen und neuen Reifen unterscheiden, da diese angesichts ihrer Austauschbarkeit die ganze Zeit als dieselben Waren angesehen worden seien. Außerdem sei die gesamte Analyse der Schädigung und der Schadensursache ohne irgendeine Unterscheidung durchgeführt worden.
- (915) Die genannte Partei brachte vor, die Kommission habe keine zulässige Grundlage für ein Abweichen vom Bezugszeitraum dieser Untersuchung vorgelegt, und der Wirtschaftszweig der Union insgesamt sei bereits 2014 von den Einfuhren aus der VR China betroffen gewesen. Außerdem zeige die Tatsache, dass die Unternehmen diese Zielgewinnspanne in Jahren, in denen die Einfuhren aus der VR China den Wirtschaftszweig der Union nicht schädigten (2008-2014), nicht erreicht hätten, eindeutig, dass es andere Ursachen für die Schädigung gebe.
- (916) Die Xingyuan-Gruppe brachte vor, die Zielgewinnspanne von 9,2 % sei nicht angemessen, da sie nicht geprüft worden sei. Die Jahre 2006 und 2007 lägen zu weit zurück, und es gebe keine Belege dafür, dass der Wirtschaftszweig der Union im Jahr 2014 geschädigt worden sei. Das mit der Zielgewinnspanne verfolgte Ziel bestehe zudem nicht darin, das Überleben des Wirtschaftszweigs zu sichern, sondern die Auswirkungen des schädigenden Dumpings zu beseitigen. Die Verwendung ungewichteter Rentabilitätszahlen sei unangemessen. Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die China National Tire-Gruppe die Argumente in ähnlicher Form erneut vor.
- (917) Der China National Tire-Gruppe zufolge habe die Kommission keine Analyse zum ursächlichen Zusammenhang zwischen den Einfuhren aus der VR China und den Ergebnissen der Runderneuerungsindustrie in der Union durchgeführt. Die Gewinnspanne müsse zudem auf die Gewinnspanne beschränkt sein, mit der der Wirtschaftszweig der Union nach vernünftigem Ermessen unter normalen Wettbewerbsbedingungen rechnen könne. Die Kommission dürfe bei der Bewertung der angemessenen Zielgewinnspanne für Klasse 3 nicht zwischen neuen Reifen und runderneuernten Reifen unterscheiden. Die Kommission habe überdies nicht begründet, warum sie die Zielgewinnspanne für Klasse 3 auf 9,2 % festgesetzt habe. Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Partei die Argumente in ähnlicher Form erneut vor.

- (918) Die CCCMC und der CRIA führten an, die Festsetzung der Zielgewinnspanne für Klasse 3 auf 9,2 % spiegele nicht die normalen Wettbewerbsbedingungen wider, und die Jahre 2006 und 2007 seien keine geeigneten Referenzwerte für die Feststellung der Schädigung. Da die Kommission ihr Augenmerk zu sehr auf Runderneuerer der Klasse 3 gerichtet habe, habe sie auch ihre Schadensanalyse für den Wirtschaftszweig der Union als Ganzes untergraben. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die Parteien erneut ähnliche Argumente vor.
- (919) Prometeon brachte vor, die Neuberechnung der Schadensspanne untermauere die Schlussfolgerung, dass die angebliche Schädigung marginal sei. Die der Klasse 3 zuzurechnenden Gesamteinbußen würden sich auf etwa 54 Mio. EUR belaufen, was 91 % der gesamten Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union entspreche, während Klasse-1- und Klasse-2-Reifen nicht betroffen seien. Darüber hinaus wiederholte Prometeon sein Vorbringen, dass auf eine andere Form von Maßnahmen zurückgegriffen werden sollte. Nach der endgültigen Unterrichtung brachten die Partei und Hämmerling erneute ähnliche Argumente vor.
- (920) Die Kommission wies diese Vorbringen aus den nachstehend aufgeführten Gründen zurück.
- (921) Erstens basiert die Zielgewinnspanne für Klasse 3 in Höhe von 9,2 % auf der tatsächlichen Rentabilität, die von den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern in Klasse 3 im Jahr 2014 vor der Gewichtung der Unternehmen nach Klasse erzielt wurde. Es ist nicht sachgemäß, die Gewichtung der Zahlen zu diesem Zweck rückgängig zu machen, um den Einfluss der Leistung der KMU, die bereits von der erheblichen Menge der Einfuhren aus der VR China in Mitleidenschaft gezogen waren, zu verringern.
- (922) Zweitens ändert sich dadurch, dass 2006 und 2007 von der Kommission als Bezugsjahre herangezogen wurden, nichts an dieser Einschätzung. Vielmehr bestätigte sich dadurch, dass die anhand ungewichteter Zahlen für das Jahr 2014 getroffenen Feststellungen einen angemessenen Referenzwert darstellen. Keine der interessierten Parteien behauptete, dass die Wettbewerbsbedingungen in den Jahren 2006 und 2007 verzerrt gewesen seien. Die in die Stichprobe einbezogenen Runderneuerer haben mit Jahresabschlüssen belegt, dass ihre normale Rentabilität in den Jahren 2006 und 2007 im Durchschnitt zwischen 9 % und 10 % lag.
- (923) Drittens entsprach die Zielgewinnspanne für Klasse 3, die anhand der ungewichteten Zahlen aus dem Jahr 2014 ermittelt wurde, auch der im Antrag vorgeschlagenen Zielgewinnspanne. So betrachtete der Wirtschaftszweig der Union diesen Wert (nämlich 9,2 %) bereits in der Einleitungsphase als angemessene Zielgewinnspanne, d. h. lange bevor die Kommission die Gewichtung vorgenommen hatte.
- (924) Die Kommission wies diese Vorbringen daher zurück und bestätigte ihre Entscheidung für eine Zielgewinnspanne von 9,2 % für Reifen der Klasse 3.
- (925) Die Schadensbeseitigungsschwelle für „andere mitarbeitende Unternehmen“ und für „alle übrigen Unternehmen“ wird genauso ermittelt wie die Subventionsspanne (ad valorem) für diese Unternehmen.

7.2. Endgültige Maßnahmen

- (926) Wie in Erwägungsgrund 10 angegeben, veranlasste die Kommission mit der Erfassungsverordnung, dass die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China zollamtlich erfasst werden; dies erfolgte mit Blick auf die mögliche rückwirkende Anwendung von Ausgleichsmaßnahmen nach Artikel 24 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³¹⁾. Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 der Kommission wurde durch Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission aufgehoben.
- (927) Laut den Erläuterungen zum Harmonisierten System (HS) zu den Positionen 8708 und 8716 sind mit Reifen versehene Räder für Kraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger in die Positionen 8708 und 8716 einzureihen. Da möglicherweise die Gefahr besteht, dass Wirtschaftsteilnehmer die Einfuhr von mit chinesischen Reifen versehenen Rädern nutzen, um die Maßnahmen zu umgehen, hielt es die Kommission für angemessen, die Einfuhren solcher Räder zu überwachen, um diese Gefahr zu minimieren. Die im Rahmen dieser Überwachung gesammelten Informationen könnten auch von Nutzen sein, sollte zu einem späteren Zeitpunkt eine Umgehungsuntersuchung nach Artikel 23 der Grundverordnung eingeleitet werden müssen. Daher sollten für die Einfuhren von Rädern für Kraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, die mit einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art von neuen oder runderneuterten Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 versehen sind, gesonderte TARIC-Codes eingeführt werden.
- (928) Hämmerling wandte ein, die Grundverordnung biete der Kommission keine Rechtsgrundlage für die Einreihung von Waren für Zollzwecke. Wie in Erwägungsgrund 927 erwähnt, sind laut den Erläuterungen zum Harmonisierten System (HS) zu den Positionen 8708 und 8716 mit Reifen versehene Räder für Kraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger in die Positionen 8708 und 8716 einzureihen. In diesem Erwägungsgrund erläuterte die Kommission, dass sie beabsichtigte, die Einfuhren von auf Rädern montierten neuen oder

⁽³¹⁾ Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55).

runderneuten Luftreifen einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art, aus Kautschuk, mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121, die nach dem Zollrecht korrekt in Kapitel 87 der Kombinierten Nomenklatur eingereiht sind, zu überwachen. ⁽¹³²⁾

- (929) Die Antisubventionsuntersuchung wurde parallel zu einer Untersuchung über die Antidumpingmaßnahmen durchgeführt, die sich auf die Schadensbeseitigungsschwelle beschränkte. Im Hinblick auf die Anwendung der Regel des niedrigeren Zolls und die Tatsache, dass die endgültige Höhe der anfechtbaren Subventionen (ad valorem) in manchen Fällen niedriger als die Schadensbeseitigungsschwelle ist, wird die Kommission den endgültigen Ausgleichszoll in Höhe der festgestellten endgültigen Höhe der anfechtbaren Subventionen festsetzen und anschließend einen endgültigen Antidumpingzoll bis zur maßgeblichen Schadensbeseitigungsschwelle einführen.
- (930) Die Kommission ist aufgrund dieser Methode und des Sachverhalts sowie insbesondere aufgrund der Tatsache, dass die Maßnahmen durch die Schadensspanne beschränkt sind, der Auffassung, dass sich die Frage der „Doppelzählung“ in diesem Fall nicht stellt.
- (931) In Anbetracht der umfassenden Mitarbeit der chinesischen ausführenden Hersteller wurde der Zollsatz für „alle übrigen Unternehmen“ auf den höchsten Satz festgelegt, der für die in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen eingeführt wird. Der Zollsatz für „alle übrigen Unternehmen“ wird für diejenigen Unternehmen gelten, die bei dieser Untersuchung nicht mitgearbeitet haben.
- (932) Gemäß Artikel 15 Absatz 3 der Grundverordnung wurde der Gesamtbetrag der Subventionen für die mitarbeitenden Unternehmen, die nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, auf der Grundlage des gewogenen Durchschnittsbetrags der anfechtbaren Subventionen berechnet, die für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der Stichprobe unter Ausschluss geringfügiger Beträge festgesetzt wurden, sowie auf der Grundlage der Höhe der Subventionen für Waren, die den Bestimmungen von Artikel 28 Absatz 1 der Grundverordnung unterliegen. Die Kommission berücksichtigte allerdings Ergebnisse bezüglich der Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen selbst dann, wenn sie sich bei der Ermittlung dieser Beträge teilweise auf die verfügbaren Informationen stützen musste. Die Kommission war der Auffassung, dass die verfügbaren und in diesen Fällen berücksichtigten Informationen keine erheblichen Auswirkungen auf die zur fairen Ermittlung der Höhe der Subventionierung durch die Darlehensvergabe zu Sonderbedingungen erforderlichen Informationen hatten, sodass die Ausführer, die nicht zur Mitarbeit in dieser Untersuchung aufgefordert wurden, durch diesen Ansatz nicht benachteiligt werden.
- (933) Auf dieser Grundlage werden die einzuführenden Zollsätze wie folgt festgesetzt:

Chinesische ausführende Hersteller	Dumpingspanne (*)	Subventionsspanne	Schadensbeseitigungsschwelle	Ausgleichszollsatz	Antidumpingzollsatz	Fester Ausgleichszoll	Fester Antidumpingzoll
China National Tire-Gruppe	85 %	32,85 %	37,29 %	32,85 %	4,44 %	49,07	0,37
Giti-Gruppe	56,8 %	7,74 %	29,56 %	7,74 %	21,82 %	11,07	36,89
Hankook-Gruppe	60,1 %	2,06 %	23,41 %	2,06 %	21,35 %	3,75	38,98
Xingyuan-Gruppe	106,7 %	51,08 %	55,07 %	51,08 %	3,99 %	57,28	4,48
Sonstige in Anhang I genannte Unternehmen, die sowohl bei der Antisubventionsuntersuchung als auch bei der Antidumpinguntersuchung mitgearbeitet haben	71,5 %	18,01 %	32,39 %	18,01 %	14,38 %	27,69	21,62
Sonstige in Anhang II genannte Unternehmen, die zwar bei der Antidumpinguntersuchung, nicht aber bei der Antisubventionsuntersuchung mitgearbeitet haben	71,5 %	51,08 %	55,07 %	51,08 %	0 %	57,28	0
Alle übrigen Unternehmen	106,7 %	51,08 %	55,07 %	51,08 %	3,99 %	57,28	4,48

(*) in der Antidumpinguntersuchung ermittelt

⁽¹³²⁾ Durchführungsverordnung (EU) 2017/1925 der Kommission vom 12. Oktober 2017 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 282 vom 31.10.2017, S. 619).

- (934) Die in dieser Verordnung aufgeführten unternehmensspezifischen Antidumping- und Ausgleichszollsätze wurden aufgrund der Feststellungen dieser Untersuchungen festgesetzt. Mithin spiegeln sie die Lage des betroffenen Unternehmens während dieser Untersuchungen wider. Diese Zollsätze gelten daher (im Gegensatz zum landesweiten Zoll für „alle übrigen Unternehmen“) ausschließlich für die Einfuhren von Waren, die ihren Ursprung in dem betroffenen Land haben und von dem genannten Unternehmen hergestellt werden. Eingeführte Waren, die von anderen, nicht im verfügbaren Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, unterliegen nicht diesen unternehmensspezifischen Zollsätzen, sondern dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz.
- (935) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Zollsätze beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission zu richten. Er muss alle relevanten Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für ihn geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Umfirmierung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Bekanntmachung mit dieser Änderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.
- (936) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der sehr unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Zölle erforderlich. Die Unternehmen, für die ein unternehmensspezifischer Zoll gilt, müssen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorlegen. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 entsprechen. Auf Einfuhren, für die diese Rechnung nicht vorgelegt wird, sollte der für „alle übrigen Unternehmen“ geltende Zoll erhoben werden.
- (937) Damit eine ordnungsgemäße Anwendung des Ausgleichszolls gewährleistet ist, sollte die Höhe des Zolls für alle übrigen Unternehmen nicht nur für die nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller gelten, sondern auch für diejenigen Hersteller, die im Untersuchungszeitraum keine Ausfuhren in die Union getätigt haben.
- (938) Angesichts der jüngsten Rechtsprechung des Gerichtshofs⁽¹³³⁾ ist es angemessen vorzusehen, welcher Säumniszinssatz im Falle einer Erstattung endgültiger Zölle zu zahlen ist, denn die geltenden einschlägigen Zollvorschriften enthalten keinen solchen Zinssatz; die Anwendung nationaler Vorschriften würde zudem zu unstatthaften Verzerrungen unter den Wirtschaftsakteuren führen, je nachdem welcher Mitgliedstaat für die Zollanmeldung gewählt wird.

8. ART DER MASSNAHMEN

- (939) Nach den Erkenntnissen der Kommission birgt der Wertzoll zwei wesentliche Nachteile. Zum einen schafft ein Wertzoll einen Anreiz für ein Unternehmen, Waren des unteren Qualitätssegments ihres Warenmixes zu verkaufen. Dies würde zu weiterem Druck auf die Klasse 3 führen, obwohl es ja gerade diese Marktklasse ist, die am meisten gegen starken unlauteren Wettbewerb geschützt werden muss. Die Kommission hielt es daher für angebracht, einen Zoll für Klasse-3-Reifen auf einem bestimmten, absoluten Niveau festzulegen.
- (940) Zum zweiten könnte ein Wertzoll auch zu recht hohen Beträgen bei den hochpreisigen Reifen der Klassen 1 und 2 führen. Hierbei liegt das Risiko darin, dass diese qualitativ hochwertigen Reifen zu teuer werden könnten, obwohl gerade diese Reifen von Vorteil für das Runderneuerungsgeschäft der Union sein könnten. Die Runderneuerer der Union brauchen geeignete Karkassen, die entweder von Unionsherstellern der Klasse 1 oder 2 stammen könnten oder von chinesischen Ausfuhrern dieser Klassen. Falls die Maßnahmen die in die Klassen 1 und 2 fallenden Einfuhren in die Union zu stark sanktionieren, könnte die mit der Politik der Union angestrebte Kreislaufwirtschaft negativ beeinflusst werden.
- (941) Dementsprechend sprach sich die Kommission aus Gründen des Unionsinteresses für die Einführung fester Stückzölle aus, die sich aus der unternehmensspezifischen Schadensspanne für jeden Ausfuhrer ergeben. Durch derartige feste Zollbeträge würde das Risiko beseitigt, dass die Subventionen in Klasse 3 nicht hinreichend berücksichtigt werden, da Klasse-3-Reifen in großen Mengen in die Union eingeführt werden und für sie ein relativ hoher fester Zoll im Vergleich zu ihrem Marktwert zu entrichten wäre. Gleichzeitig wird mit solchen Zöllen dem Risiko begegnet, die Einfuhren von Reifen der Klassen 1 und 2 in die Union, die von Runderneuerern in der Union runderneuert werden können, übermäßig zu sanktionieren.
- (942) Die Kommission hielt es aus diesen Gründen für angemessen, endgültige Zölle in Form fester Zölle einzuführen.

9. UNTERRICHTUNG

- (943) Die interessierten Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage beabsichtigt wurde, die Einführung eines endgültigen Ausgleichszolls auf Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der VR China zu empfehlen.

⁽¹³³⁾ Urteil des Gerichtshofs (Dritte Kammer) vom 18. Januar 2017, *Wortmann/Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, Rn. 35-39.

(944) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der befürwortenden Stellungnahme des mit Artikel 25 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹³⁴⁾ eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Es wird ein endgültiger Ausgleichszoll eingeführt auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der VR China, die derzeit unter den KN-Codes 4011 20 90 und ex 4012 12 00 (TARIC-Code 4012 12 00 10) eingereiht werden.

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

Unternehmen	Endgültiger Ausgleichszoll	TARIC-Zusatzcode
Xingyuan Tire Group Ltd, Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	57,28	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	11,07	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd.	49,07	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	3,75	C334
Sonstige in Anhang I genannte Unternehmen, die sowohl bei der Antisubventionsuntersuchung als auch bei der Antidumpinguntersuchung mitgearbeitet haben	27,69	Siehe Anhang I
Sonstige in Anhang II genannte Unternehmen, die zwar bei der Antidumpinguntersuchung, nicht aber bei der Antisubventionsuntersuchung mitgearbeitet haben	57,28	Siehe Anhang II
Alle übrigen Unternehmen	57,28	C999

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

4. Räder für Kraftfahrzeuge, Anhänger und Sattelanhänger, die mit einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 versehen sind, sind unter den TARIC-Codes 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 und 8716 90 90 80 einzureihen.

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

6. Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung. Im Falle einer Erstattung, die zu einem Anspruch auf die Zahlung von Verzugszinsen führt, wird für den zu zahlenden Säumniszins der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte, am ersten Kalendertag des Fälligkeitsmonats geltende, im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlichte Zinssatz zuzüglich dreieinhalb Prozentpunkten angewandt.

⁽¹³⁴⁾ Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55).

Artikel 2

Die Durchführungsverordnung (EU) 2018/1579 der Kommission wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absätze 2 und 3 erhält folgende Fassung:

„2. Für die in Absatz 1 beschriebene und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellte Ware gelten folgende endgültige Antidumpingstückzölle in EUR:

Unternehmen	Endgültiger Antidumpingzoll	TARIC-Zusatzcode
Xingyuan Tire Group Ltd, Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	4,48	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	36,89	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd.	0,37	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	38,98	C334
Sonstige in Anhang I genannte mitarbeitende Unternehmen	21,62	Siehe Anhang I
Sonstige in Anhang II genannte mitarbeitende Unternehmen	0	Siehe Anhang II
Alle übrigen Unternehmen	4,48	C999

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

2. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 1 Absatz 2 kann dahin gehend geändert werden, dass der neue ausführende Hersteller in die Liste der Unternehmen aufgenommen wird, die in der Tabelle aufgeführt sind und für die ein unternehmensspezifischer Zollsatz gilt, der nicht höher ist als der Zollsatz, der für Unternehmen gilt, die bei der Antidumpinguntersuchung mitgearbeitet haben, nicht aber bei der Antisubventionsuntersuchung, wenn ein neuer ausführender Hersteller in der Volksrepublik China der Kommission ausreichende Beweise dafür vorlegt, dass

- a) er die in Artikel 1 Absatz 1 genannte betroffene Ware in der Zeit vom 1. Juli 2016 bis zum 30. Juni 2017 (Untersuchungszeitraum) nicht in die Union ausgeführt hat,
- b) er mit keinem Ausführer oder Hersteller in der Volksrepublik China verbunden ist, der den mit dieser Verordnung eingeführten Antidumpingmaßnahmen unterliegt,
- c) er die betroffene Ware nach dem Untersuchungszeitraum, auf den sich die Maßnahmen stützen, tatsächlich in die Union ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer bedeutenden Menge der betroffenen Ware in die Union eingegangen ist.“

3. Der Anhang wird durch Anhang I und Anhang II ersetzt.

Artikel 3

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

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

Brüssel, den 9. November 2018

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER

ANHANG I

Nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende ausführende Hersteller in der VR China:

Name des Unternehmens	TARIC-Zusatzcode
Bayi Rubber Co., Ltd	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd	C336
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338
Guizhou Tyre Co., Ltd	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd	C349
Qingdao GRT Rubber Co., Ltd	C350
Sailun Jinyu Group Co., Ltd	C351
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd	C352
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd	C353
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd	C355
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd	C364
Shandong Vheal Group Co., Ltd	C365
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd	C366
Shandong Wosen Rubber Co., Ltd	C367
Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd	C368
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd; Shandong Santai Rubber Co., Ltd	C369
Shandong Yongtai Group Co., Ltd	C370
Shanghai Huayi Group Corp. Ltd; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd	C371
Shengtai Group Co., Ltd	C372
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd	C374
Triangle Tyre Co., Ltd	C375
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd	C376
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd	C377
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd	C378

ANHANG 2

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

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