

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 116



Ausgabe  
in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

61. Jahrgang

7. Mai 2018

Inhalt

## II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

### VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2018/681 der Kommission vom 4. Mai 2018 zur Änderung des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 231/2012 mit Spezifikationen für die in den Anhängen II und III der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführten Lebensmittelzusatzstoffe in Bezug auf die Spezifikationen für Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209) <sup>(1)</sup> .....** 1
- ★ **Verordnung (EU) 2018/682 der Kommission vom 4. Mai 2018 zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Verwendung von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) in emulgierten Soßen <sup>(1)</sup> .....** 5
- ★ **Verordnung (EU) 2018/683 der Kommission vom 4. Mai 2018 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 .....** 8

### BESCHLÜSSE

- ★ **Durchführungsbeschluss (EU) 2018/684 der Kommission vom 4. Mai 2018 zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/2323 zwecks Aktualisierung der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Recycling von Schiffen <sup>(1)</sup> .....** 47

<sup>(1)</sup> Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

## Berichtigungen

- ★ **Berichtigung des Protokolls zwischen der Europäischen Gemeinschaft, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein über den Beitritt des Fürstentums Liechtenstein zu dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Kriterien und Verfahren zur Bestimmung des zuständigen Staates für die Prüfung eines in einem Mitgliedstaat oder in der Schweiz gestellten Asylantrags, unterzeichnet in Brüssel am 28.2.2008 (ABl. L 160 vom 18.6.2011)** 59

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EU) 2018/681 DER KOMMISSION

vom 4. Mai 2018

**zur Änderung des Anhangs der Verordnung (EU) Nr. 231/2012 mit Spezifikationen für die in den Anhängen II und III der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführten Lebensmittelzusatzstoffe in Bezug auf die Spezifikationen für Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209)**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über Lebensmittelzusatzstoffe <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 14,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über ein einheitliches Zulassungsverfahren für Lebensmittelzusatzstoffe, -enzyme und -aromen <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 5,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Verordnung (EU) Nr. 231/2012 der Kommission <sup>(3)</sup> sind Spezifikationen für die in den Anhängen II und III der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 aufgeführten Lebensmittelzusatzstoffe festgelegt.
- (2) Diese Spezifikationen können nach dem in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 festgelegten einheitlichen Verfahren entweder auf Initiative der Kommission oder auf Antrag aktualisiert werden.
- (3) Gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 ist Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209) als Lebensmittelzusatzstoff in der Lebensmittelkategorie 17.1 „Nahrungsergänzungsmittel in fester Form, einschließlich Kapseln, Komprimaten und ähnlichen Formen, ausgenommen kaubare Formen“ zugelassen. Nach den gegenwärtigen EU-Spezifikationen beträgt der zulässige Höchstgehalt für Ethylenglycol- und Diethylenglycol-Verunreinigungen im Lebensmittelzusatzstoff Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209) jeweils 50 mg/kg.
- (4) Am 26. Juni 2015 wurde ein Antrag auf Änderung der Spezifikationen in Bezug auf die zulässigen Höchstgehalte an Ethylenglycol und Diethylenglycol in Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209) gestellt. Der Antrag wurde gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 den Mitgliedstaaten zugänglich gemacht.
- (5) Der Antragsteller beantragte die Heraufsetzung der individuellen Höchstgehalte für diese beiden Verunreinigungen in den Spezifikationen für Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209) auf einen Gesamthöchstgehalt von „höchstens 620 mg/kg für Ethylenglycol einzeln oder in Kombination mit

<sup>(1)</sup> ABl. L 354 vom 31.12.2008, S. 16.

<sup>(2)</sup> ABl. L 354 vom 31.12.2008, S. 1.

<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) Nr. 231/2012 der Kommission vom 9. März 2012 mit Spezifikationen für die in den Anhängen II und III der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführten Lebensmittelzusatzstoffe (AbL. L 83 vom 22.3.2012, S. 1).

Diethylenglycol“. Der Antragsteller machte geltend, diese Spezifikation sei im ursprünglichen Antrag enthalten gewesen, den die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (im Folgenden die „Behörde“) 2013 geprüft habe <sup>(1)</sup>, und der vorgeschlagene Höchstgehalt (620 mg/kg für Ethylenglycol einzeln oder in Kombination mit Diethylenglycol) sei identisch mit dem Höchstgehalt für Ethylenglycol in Arzneimitteln.

- (6) In ihrer Stellungnahme vom 18. Mai 2017 <sup>(2)</sup> zog die Behörde den Schluss, dass der Antrag des Antragstellers zu einer Gesamtexposition über die Verwendung von Lebensmittelzusatzstoffen führen würde, die unterhalb der vom Wissenschaftlichen Ausschuss „Lebensmittel“ für die Gruppe festgelegten duldbaren täglichen Aufnahmemenge (TDI) von 0,5 mg/kg Körpergewicht/Tag läge, und dass die vom Antragsteller vorgeschlagene Änderung der Höchstwerte für Ethylenglycol- und Diethylenglycol-Verunreinigungen in Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209) keine Sicherheitsbedenken aufwerfe. Allerdings verwies die Behörde darauf, dass die vorgelegten Analyseergebnisse durchgehend deutlich niedriger seien (bis zu 360 mg/kg) als der für die EU-Spezifikationen von E 1209 vorgeschlagene Höchstwert von 620 mg/kg für Ethylenglycol einzeln oder in Kombination mit Diethylenglycol.
- (7) Bei der Diskussion mit den Mitgliedstaaten in der Arbeitsgruppe der Regierungssachverständigen für Lebensmittelzusatzstoffe war man sich einig, dass der Höchstwert für Ethylenglycol und Diethylenglycol — um ihren Beitrag zur TDI zu begrenzen — auf den niedrigsten Wert festgesetzt werden sollte, der den Analysedaten zufolge sinnvoll erreicht werden kann.
- (8) Bei der Aktualisierung der in der Verordnung (EU) Nr. 231/2012 festgelegten Spezifikationen sind die durch den Gemeinsamen FAO/WHO-Sachverständigenausschuss für Lebensmittelzusatzstoffe (JECFA) ausgearbeiteten und im Codex Alimentarius festgelegten Spezifikationen und Untersuchungsmethoden zu berücksichtigen.
- (9) Die Spezifikationen des JECFA für Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol graft-co-polymer (INS 1209) wurden auf der 80. JECFA-Tagung erarbeitet <sup>(3)</sup> und 2015 in den FAO JECFA Monographs 17 <sup>(4)</sup> veröffentlicht. Der darin festgesetzte Höchstwert für Ethylenglycol und Diethylenglycol lautet: „Höchstens 400 mg/kg (einzeln oder in Kombination)“.
- (10) Es ist daher angezeigt, die Höchstwerte für Ethylenglycol- und Diethylenglycol-Verunreinigungen im Lebensmittelzusatzstoff Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209) auf „höchstens 400 mg/kg für Ethylenglycol einzeln oder in Kombination mit Diethylenglycol“ festzusetzen.
- (11) Die Verordnung (EU) Nr. 231/2012 sollte entsprechend geändert werden.
- (12) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Der Anhang der Verordnung (EU) Nr. 231/2012 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

#### Artikel 2

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

<sup>(1)</sup> EFSA-Gremium für Lebensmittelzusatzstoffe und Lebensmitteln zugesetzte Nährstoffquellen (ANS-Gremium), 2013. Scientific Opinion on the safety of polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer as a food additive. EFSA Journal 2013; 11(7):3303, 31 S. <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2013.3303>.

<sup>(2)</sup> EFSA-Gremium für Lebensmittelzusatzstoffe und Lebensmitteln zugesetzte Nährstoffquellen (ANS-Gremium), 2017. Scientific Opinion on safety of the proposed amendment of the specifications for the food additive polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209). EFSA Journal 2017;15(6):4865, 23 S. <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2017.4865>.

<sup>(3)</sup> Evaluation of certain food additives and contaminants: eightieth report of the Joint FAO/WHO Expert Committee on Food Additives. WHO Technical Report Series 995.

<sup>(4)</sup> <http://www.fao.org/documents/card/en/c/001c43bb-c473-4a65-a511-d876831f41a0/>

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

Brüssel, den 4. Mai 2018

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

Jean-Claude JUNCKER

---

## ANHANG

Im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 231/2012 im Eintrag für den Lebensmittelzusatzstoff E 1209 Polyvinyl alcohol-polyethylene glycol graft-co-polymer, Rubrik „Reinheit“ erhalten die Einträge für Ethylenglycol und Diethylenglycol folgende Fassung:

„(Mono- und Di-) Ethylenglycole	höchstens 400 mg/kg, einzeln oder in Kombination“
---------------------------------	---

**VERORDNUNG (EU) 2018/682 DER KOMMISSION****vom 4. Mai 2018****zur Änderung von Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Verwendung von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) in emulgierten Soßen****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über Lebensmittelzusatzstoffe <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 10 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 enthält eine EU-Liste der für die Verwendung in Lebensmitteln zugelassenen Zusatzstoffe mit den Bedingungen für ihre Verwendung.
- (2) Diese Liste kann nach dem in Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(2)</sup> festgelegten einheitlichen Verfahren entweder auf Initiative der Kommission oder auf Antrag aktualisiert werden.
- (3) Gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 ist Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) ein bereits zugelassener Lebensmittelzusatzstoff in der Lebensmittelkategorie 12.6 „Soßen“ (in einer Höchstmenge von 4 000 mg/kg), jedoch nur für Salatsoßen.
- (4) Gemäß Artikel 32 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 ist Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) von der Europäischen Behörde für Lebensmittelsicherheit (im Folgenden die „Behörde“) einer neuen Risikobewertung zu unterziehen. Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 257/2010 der Kommission <sup>(3)</sup> musste die Neubewertung von Emulgatoren bis zum 31. Dezember 2016 abgeschlossen sein.
- (5) Am 4. August 2014 wurde ein Antrag auf Zulassung von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) zur Verwendung als Emulgator in in emulgierten Soßen gestellt. Anschließend wurde der Antrag gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 den Mitgliedstaaten von der Kommission zugänglich gemacht.
- (6) Bei verarbeiteten Lebensmitteln, wie zum Beispiel emulgierten Soßen, wird eine Fettreduktion in der Regel durch Verdickungsmittel erzielt. Verdickungsmittel bewirken jedoch eine unerwünschte Veränderung der organoleptischen Eigenschaften des Lebensmittels, wenn sie oberhalb einer bestimmten Konzentration verwendet werden. Eine weitere Reduzierung des Fettgehalts ist bei einigen Lebensmitteln, wie zum Beispiel emulgierten Soßen, durch die Verwendung von Emulgatoren erreichbar, die einen hohen Wassergehalt im Fett stabilisieren können. Vom Antragsteller durchgeführte Untersuchungen, bei denen die Wirksamkeit verschiedener Emulgatoren im Hinblick auf eine weitere Reduzierung des Fettgehalts emulgierter Soßen verglichen wurde, zeigten für Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) die besten Ergebnisse, und zwar sowohl bezüglich der physikalischen als auch der organoleptischen Eigenschaften der resultierenden emulgierten Soße. Die zur Erzielung der beabsichtigten technologischen Funktion benötigte Menge an Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) betrug 4 000 mg/kg.
- (7) Am 27. Mai 2016 ersuchte die Kommission die Behörde, die Sicherheit der vorgeschlagenen Ausweitung der Verwendung von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) auf emulgierte Soßen — zusätzlich zur Neubewertung der Sicherheit dieses Stoffs gemäß der Verordnung (EU) Nr. 257/2010 der Kommission — zu bewerten.
- (8) Am 24. März 2017 gab die Behörde ein wissenschaftliches Gutachten zur Neubewertung von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) <sup>(4)</sup> ab und legte eine zulässige tägliche Aufnahme (Acceptable Daily Intake, ADI) von 25 mg Polyglycerin-Polyricinoleat/kg Körpergewicht/Tag fest. In Anbetracht des Umstands, dass die geschätzte Exposition die ADI nicht überschritten hat, zog die Behörde den Schluss, dass Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476)

<sup>(1)</sup> ABl. L 354 vom 31.12.2008, S. 16.<sup>(2)</sup> Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 2008 über ein einheitliches Zulassungsverfahren für Lebensmittelzusatzstoffe, -enzyme und -aromen (AbI. L 354 vom 31.12.2008, S. 1).<sup>(3)</sup> Verordnung (EU) Nr. 257/2010 der Kommission vom 25. März 2010 zur Aufstellung eines Programms zur Neubewertung zugelassener Lebensmittelzusatzstoffe gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über Lebensmittelzusatzstoffe (AbI. L 80 vom 26.3.2010, S. 19).<sup>(4)</sup> EFSA Journal 2017;15(3):4743.

als Lebensmittelzusatzstoff keinen Anlass zu Sicherheitsbedenken gibt, wenn die Verwendung wie erlaubt bzw. gemeldet und in den erlaubten bzw. gemeldeten Mengen erfolgt. Des Weiteren gelangte die Behörde zu dem Schluss, dass die zusätzliche Verwendung von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) in einer Höchstmenge von 4 000 mg/kg in emulgierten Soßen keine die ADI überschreitende Gesamtexposition gegenüber diesem Stoff zur Folge hätte. Die Ausweitung der Verwendung von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) auf emulgierte Soßen wirft demzufolge keine Sicherheitsbedenken auf.

- (9) Darüber hinaus empfahl die Behörde einige Änderungen der Spezifikationen von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) in der Verordnung (EU) Nr. 231/2012 der Kommission <sup>(1)</sup>. Diese stehen zu einem Großteil mit der Verwendung von Glycerin beim Herstellungsprozess von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) in Zusammenhang und sind daher den Empfehlungen der Behörde in ihrem wissenschaftlichen Gutachten zur Neubewertung von Glycerin (E 422) <sup>(2)</sup> ähnlich. Daher wird die Änderung der Spezifikationen von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) entsprechend den Empfehlungen der Behörde getrennt behandelt, und zwar zusammen mit den Spezifikationen von Glycerin (E 422) und anderen Lebensmittelzusatzstoffen auf Glycerinbasis.
- (10) Folglich sollte die Verwendung von Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) als Emulgator in emulgierten Soßen, einschließlich Salatsoßen, in der Lebensmittelkategorie 12.6 „Soßen“ (in einer Höchstmenge von 4 000 mg/kg) zugelassen werden.
- (11) Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (12) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

#### *Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten 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 4. Mai 2018

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

---

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 231/2012 der Kommission vom 9. März 2012 mit Spezifikationen für die in den Anhängen II und III der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates aufgeführten Lebensmittelzusatzstoffe (ABl. L 83 vom 22.3.2012, S. 1).

<sup>(2)</sup> EFSA Journal 2017;15(3):4720.



## ANHANG

In Anhang II Teil E der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 erhält in der Lebensmittelkategorie 12.6 „Soßen“ der Eintrag für Polyglycerin-Polyricinoleat (E 476) folgende Fassung:

	„E 476	Polyglycerin-Polyricinoleat	4 000		Nur emulgierte Soßen“
--	--------	-----------------------------	-------	--	-----------------------

**VERORDNUNG (EU) 2018/683 DER KOMMISSION****vom 4. Mai 2018****zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 4,

nach Anhörung der Mitgliedstaaten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

**1. VERFAHREN****1.1. Einleitung**

- (1) Am 30. Juni 2017 stellte das Bündnis gegen unfaire Reifeneinfuhren (im Folgenden „Antragsteller“) einen Antrag im Namen von Herstellern, auf die mehr als 45 % der gesamten Unionsproduktion neuer und runderneuerte Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren entfallen. Der Antrag enthielt ausreichende Anscheinsbeweise für das Vorliegen von Dumping und einer daraus resultierenden Schädigung.
- (2) Am 11. August 2017 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) nach Artikel 5 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (im Folgenden „Grundverordnung“) eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art bestimmter neuer oder runderneuerter Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 (im Folgenden „neue und runderneuerte Reifen“ oder „betroffene Ware“) mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „betroffenes Land“ oder „VR China“) in die Union ein. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“) <sup>(2)</sup>.
- (3) Am 21. Oktober veröffentlichte die Kommission eine Berichtigung der Einleitungsbekanntmachung, in der die Definition der betroffenen Ware geklärt wurde <sup>(3)</sup>.
- (4) Am 14. Oktober 2017 leitete die Kommission eine Antisubventionsuntersuchung betreffend die Einfuhren neuer und runderneuerter Reifen von der für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art mit Ursprung in der VR China in die Union ein und begann mit einer gesonderten Untersuchung. Sie veröffentlichte eine Einleitungsbekanntmachung im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(4)</sup>.

**1.2. Zollamtliche Erfassung der Einfuhren**

- (5) Am 30. August 2016 beantragte der Antragsteller gemäß Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung die zollamtliche Erfassung von Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China.
- (6) Am 4. Oktober 2017 reichten der chinesische Verband der Kautschukindustrie (China Rubber Industry Association — CRIA) und die chinesische Handelskammer für Importeure und Exporteure von Metallen,

<sup>(1)</sup> ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 21.

<sup>(2)</sup> 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 264 vom 11.8.2017, S. 14).

<sup>(3)</sup> ABl. C 356 vom 21.10.2017, S. 24.

<sup>(4)</sup> Bekanntmachung der Einleitung eines Antisubventionsverfahrens 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 346 vom 14.10.2017, S. 9).

Mineralien und Chemikalien (China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters — CCCMC) (im Folgenden „CRIA“ bzw. „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 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 von CRIA eine mündliche Anhörung durch, bei der sie ihre Argumente erneut vorbrachte.

- (7) Am 2. Februar 2018 veröffentlichte die Kommission die Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 <sup>(1)</sup> (im Folgenden „Erfassungsverordnung“) zur zollamtlichen Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China ab 3. Februar 2018. In dieser Verordnung beurteilte die Kommission die Stellungnahmen der interessierten Parteien.
- (8) Nach dem Inkrafttreten der zollamtlichen Erfassung brachte die Hankook-Gruppe <sup>(2)</sup> 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.
- (9) Die Kommission stellte fest, dass nach Artikel 20 Absatz 2 der Grundverordnung eine Unterrichtung vor der Einführung endgültiger Maßnahmen obligatorisch ist. Dies gilt nicht für den Beschluss über eine zollamtliche Erfassung nach Artikel 14 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 wies die Kommission die Zollbehörden in der Union an, 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. Demzufolge wurden weder die Verteidigungsrechte der Hankook-Gruppe noch Artikel 41 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verletzt.

### 1.3. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum

- (10) Die Dumping- und Schadensuntersuchung erstreckte sich auf den Zeitraum vom 1. Juli 2016 bis zum 30. Juni 2017 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“). Die Untersuchung der für die Schadensermittlung relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

### 1.4. Interessierte Parteien

- (11) In der Einleitungsbekanntmachung forderte die Kommission die interessierten Parteien auf, mit ihr Kontakt aufzunehmen, um sich an der Untersuchung zu beteiligen. Ferner unterrichtete die Kommission den Antragsteller, andere ihr bekannte Unionshersteller, die ihr bekannten ausführenden Hersteller, die Behörden der VR China, die ihr bekannten Einführer, Lieferanten, Verwender und Händler sowie bekanntermaßen betroffene Verbände über die Einleitung der Untersuchung und forderte sie zur Mitarbeit auf.
- (12) 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.
- (13) Bei dieser Gelegenheit ersuchten zwei durch den Antragsteller vertretene Unionshersteller nach Artikel 19 Absatz 1 der Grundverordnung die Kommission um Geheimhaltung ihrer Namen aus Furcht vor etwaigen Sanktionen durch ihre von dieser Untersuchung betroffenen Abnehmer oder Wettbewerber. Ferner beantragten zwei mitarbeitende Unionshersteller daraufhin denselben Status.
- (14) Die Kommission prüfte bei jedem dieser Ersuchen um Geheimhaltung, ob sie begründet waren. Sie stellte fest, dass in allen Fällen nachweislich ein erhebliches Risiko von Sanktionen gegeben war, und akzeptierte die Geheimhaltung der Namen der betreffenden Unternehmen.

<sup>(1)</sup> 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.).

<sup>(2)</sup> Zur Hankook-Gruppe gehören die folgenden verbundenen Unternehmen: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; und Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

- (15) Zwei ausführende Hersteller, die Giti-Gruppe <sup>(1)</sup> und die Aeolus-Gruppe <sup>(2)</sup>, brachten vor, dass die Anonymität zweier durch den Antragsteller vertretener Unionshersteller das Verteidigungsrecht der Parteien schwer beeinträchtigen könne, da eine Prüfung darüber, ob auf den Antragsteller mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion entfallen, so nicht möglich sei. Ferner könnten die interessierten Parteien aufgrund der Anonymität nicht wissen, in welcher Klasse <sup>(3)</sup> 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. Aus diesen Gründen argumentierte sie, dass die Einleitung des Verfahrens einen Verstoß gegen Artikel 5 Absatz 4 der Grundverordnung darstelle. Schließlich brachten die Giti-Gruppe und die Aeolus-Gruppe vor, dass die interessierten Parteien aufgrund der Geheimhaltung nicht in Erfahrung bringen könnten, ob Unionshersteller in der Stichprobe mit chinesischen ausführenden Herstellern verbunden seien.
- (16) Nach Artikel 19 der Grundverordnung darf die Kommission Informationen, die vertraulich sind, nicht ohne die ausdrückliche Erlaubnis des entsprechenden Auskunftgebers bekannt geben. Die Kommission war der Auffassung, dass die öffentlich zugängliche Fassung des Antrags es den interessierten Parteien ermöglichte, die Repräsentativitätsvoraussetzungen zu beurteilen. Ferner muss die Repräsentativität des Antragstellers auf der allgemeinen Grundlage des vermeintlich geschädigten Wirtschaftszweigs beurteilt werden und nicht nach Marktsegment. Schließlich 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 sollte. Die gegen die Gewährung der Vertraulichkeit erhobenen Einwände wurden somit abgewiesen.
- (17) Die Kommission unterrichtete auch die Hersteller in der Republik Korea (im Folgenden „Korea“), in Japan, in der Republik Indien (im Folgenden „Indien“), der Republik Südafrika (im Folgenden „Südafrika“), der Republik Türkei (im Folgenden „Türkei“), im Königreich Thailand (im Folgenden „Thailand“) und in der Föderativen Republik Brasilien (im Folgenden „Brasilien“) über die Einleitung und forderte sie zur Mitarbeit auf. In der Einleitungsbekanntmachung informierte die Kommission die interessierten Parteien darüber, dass sie als Drittland mit Marktwirtschaft (im Folgenden „Vergleichsland“) im Sinne von Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung die Vereinigten Staaten von Amerika (im Folgenden „USA“) heranziehen will. Interessierte Parteien hatten die Möglichkeit zur Stellungnahme und reichten entsprechende Beiträge ein (siehe Abschnitt 3.1.2).

### 1.5. Stichprobenverfahren

- (18) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission darauf hin, dass sie möglicherweise nach Artikel 17 der Grundverordnung eine Stichprobe der interessierten Parteien bilden werde.
- a) *Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller*
- (19) In der Einleitungsbekanntmachung teilte die Kommission mit, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission bildete die Stichprobe unter Berücksichtigung einer ausgewogenen geografischen Verteilung auf der Grundlage der höchsten repräsentativen Produktions- und Verkaufsmengen. Die Kommission forderte die interessierten Parteien auf, zur vorläufigen Stichprobe Stellung zu nehmen.
- (20) Vier interessierte Parteien übermittelten Stellungnahmen zu der vorläufigen Stichprobe (die Aeolus-Gruppe, die Giti-Gruppe, CRIA und CCCMC). Sie machten insbesondere geltend, dass sich die Segmentierung des Marktes in drei Klassen nicht gebührend in der vorläufigen Stichprobe niederschläge 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.
- (21) 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.
- (22) Zu den mitarbeitenden Unionsherstellern, die den Stichprobenfragebogen beantworteten, gehören sowohl große als auch kleine und mittlere Unternehmen (im Folgenden „KMU“) <sup>(4)</sup>, auf die mehr als 50 % der geschätzten Gesamtproduktion und -verkäufe der Union entfallen.

<sup>(1)</sup> Giti Tire (China) Investment Co., Ltd und ihre Tochtergesellschaften: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd

<sup>(2)</sup> Aeolus Tyre Group Co., Ltd, einschließlich Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd und Pirelli Tyre Co., Ltd.

<sup>(3)</sup> 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 Vorzeigemarke 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 Preises der Klasse-1-Reifen liegen. Klasse-3-Reifen umfassen neue und runderneuerte Reifen mit geringerer Laufleistung und sehr begrenzter Runderneuerbarkeit.

<sup>(4)</sup> Siehe Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (2003/361/EG).

- (23) 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 Unionsgesamtverkäufe der Unionshersteller entfallen — in der Schadensanalyse hinreichend berücksichtigt wird, war die Kommission außerdem der Ansicht, dass auch KMU in der Stichprobe vertreten sein sollten.
- (24) 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.
- (25) Zu den in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern gehören sowohl große Unternehmen als auch KMU. Die ausgewählten Unternehmen haben Standorte in sechs Mitgliedstaaten (Italien, Spanien, Polen, Portugal, Deutschland und Frankreich), auf die insgesamt mehr als 36 % der von den mitarbeitenden Unionsherstellern angegebenen Produktion und Verkäufe in der Union entfallen.
- (26) 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 25 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 repräsentativ ist.
- (27) 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 effizienten Untersuchung innerhalb kurzer Fristen dienlich ist. Wie in den Erwägungsgründen 21 bis 25 erläutert, wurde die vorläufige Stichprobe aufgrund von Stellungnahmen der interessierten Parteien geändert. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

b) *Bildung einer Stichprobe der Einführer*

- (28) 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.

c) *Bildung einer Stichprobe ausführender Hersteller in der VR China*

- (29) Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden konnte, bat sie alle ausführenden Hersteller in der VR China um Übermittlung der in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten Informationen. Ferner ersuchte sie die Vertretung der VR China bei der Europäischen Union, etwaige andere ausführende Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit an der Untersuchung interessiert sein könnten.
- (30) 49 ausführende Hersteller lieferten die geforderten Informationen und erklärten sich mit der Einbeziehung in die Stichprobe einverstanden. Nach Artikel 17 Absatz 1 der Grundverordnung bildete die Kommission eine Stichprobe aus den vier folgenden Unternehmen und stützte sich dabei auf das größte repräsentative Ausfuhrvolumen in die Union, das in der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersucht werden konnte:
- Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd und Pirelli Tyre Co, Ltd (im Folgenden „Aeolus-Gruppe“);
  - Xingyuan Tire Group Ltd., Co. und Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (im Folgenden „Xingyuan-Gruppe“);

- Giti Tire (China) Investment Co., Ltd; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd (im Folgenden „Giti-Gruppe“);
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (im Folgenden „Hankook-Gruppe“).
- (31) Alle der Kommission bekannten betroffenen ausführenden Hersteller und die Behörden des betroffenen Landes wurden nach Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung zur Bildung der Stichprobe konsultiert. Die Kommission erhielt Stellungnahmen von 1) dem Antragsteller, 2) CRIA und CCCMC und 3) einem ausführenden Hersteller — der Giti-Gruppe.
- (32) Der Antragsteller brachte vor, dass die vorgeschlagene Stichprobe nicht repräsentativ genug sei, da sie die verschiedenen Preissegmente — die sogenannten Klassen — auf dem Reifenmarkt der Union nicht ausreichend berücksichtige. Laut dem Antragsteller sei das mittlere Segment (Klasse 2) in der Stichprobe überrepräsentiert, während die überwiegende Mehrheit der chinesischen Ausführer im niedrigeren Segment (Klasse 3) tätig sei, welches unterrepräsentiert sei. Daher führte er an, dass die für die Stichprobe ausgewählten ausführenden Hersteller den durchschnittlichen Preis für Einfuhren in die Union nicht angemessen widerspiegeln. Der Antragsteller verlangte, die ausführenden Hersteller der Klasse 2 in der Stichprobe durch ausführende Hersteller der Klasse 3 zu ersetzen.
- (33) CRIA, CCCMC und die Giti-Gruppe erkannten die vorläufige Stichprobe grundsätzlich an, waren jedoch der Ansicht, dass die Repräsentativität der Stichprobe aufgrund der großen Anzahl ausführender Hersteller durch die Aufnahme weiterer Unternehmen noch erhöht werden könne.
- (34) Die Kommission stellte fest, dass die vorgeschlagene Stichprobe aus ausführenden Herstellern aus der mittleren und niedrigen Klasse besteht, auf die über 50 % der Gesamteinfuhren aus der VR China in die Union entfallen. Die größten ausführenden Hersteller der Klasse 2 durch kleinere ausführende Hersteller der Klasse 3 zu ersetzen, würde dazu führen, dass die Stichprobe nicht mehr repräsentativ ist, da sich ein großer Teil der Gesamtausfuhren gemäß den verfügbaren Daten in der mittleren Klasse befindet.
- (35) Entsprechend entschied die Kommission, die vorläufige Stichprobe beizubehalten, und setzte alle interessierten Parteien am 19. Oktober 2017 darüber in Kenntnis.
- (36) Daraufhin brachten der europäische Runderneuerungsverband (European Retreading Association — im Folgenden „BIPAVÉR“) und der europäische Verband der Reifen- und Kautschukhersteller (European Tyre & Rubber Manufacturers Association — im Folgenden „ETRMA“) vor, dass die endgültige Stichprobe zu einem großen Ungleichgewicht im Produktmix zwischen Klasse 2 und Klasse 3 führen könne. Ihrer Ansicht nach könnten die durchschnittlichen Einfuhrpreise den Teil der Einfuhrmengen, der für den Wirtschaftszweig der Union am schädlichsten sei, nicht genau widerspiegeln. Sie forderten die Kommission daher auf, die Stichprobe erneut zu bewerten und zu ändern und mindestens einen ausführenden Hersteller mit bedeutenden Ausfuhrmengen aus Klasse 3 aufzunehmen.
- (37) Die Kommission bewertete erneut, ob es praktisch machbar wäre, die Stichprobe zu erweitern. Sie verwies darauf, dass sich die Gruppen ausführender Hersteller in der Stichprobe wie folgt zusammensetzen: 1) 13 juristische Personen, die an der Produktion und dem Inlandsverkauf der betroffenen Ware beteiligt waren, 2) zwei verbundene Ausführer außerhalb der Union und 3) mehr als zehn verbundene Einführer 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.
- (38) Die Kommission änderte daher die endgültige Stichprobe, wie den interessierten Parteien vorher mitgeteilt, nicht.
- (39) Zusätzlich zu den vier ausführenden Herstellern in der Stichprobe erklärten zehn ausführende Hersteller, dass sie, sollten sie nicht in die Stichprobe einbezogen werden, einen Fragebogen und andere Formulare erhalten wollten, damit sie diese ausfüllen und so eine individuelle Ermittlung nach Artikel 17 Absatz 3 der Grundverordnung beantragen könnten.
- (40) Die Kommission übersandte Antidumping-Fragebögen an die vier chinesischen ausführenden Hersteller in der Stichprobe, die zehn ausführenden Hersteller, die den Fragebogen und andere Formulare beantragten, wie oben dargelegt, sowie an die Unionshersteller in der Stichprobe.
- (41) 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.

### 1.6. Antragsformulare für eine Marktwirtschaftsbehandlung (im Folgenden „MWB“)

- (42) Die Kommission sandte MWB-Antragsformulare an die beiden in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller, die Hankook-Gruppe und die Giti-Gruppe, die eine Marktwirtschaftsbehandlung nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe b der Grundverordnung beantragten. Ferner sandte sie MWB-Antragsformulare an die nicht in die Stichprobe einbezogenen mitarbeitenden ausführenden Hersteller, die diese beantragt hatten. Die Kommission erhielt nur von den beiden Unternehmen in der Stichprobe Antworten auf die MWB-Antragsformulare.

### 1.7. Kontrollbesuche

- (43) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie für die vorläufige Ermittlung von Dumping, der daraus resultierenden Schädigung und des Unionsinteresses benötigte, und prüfte sie. Bei den folgenden Unternehmen wurden Kontrollbesuche nach Artikel 16 der Grundverordnung durchgeführt:

Unionshersteller:

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

Ausführende Hersteller in der VR China:

- Aeolus Tyre Co., Ltd; (Jiaozuo); Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; (Taiyuan) und Pirelli Tyre Co, Ltd; (Jining);
- Xingyuan Tire Group Ltd., Co. und Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongying);
- Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); und ein verbundener Ausführer in Singapur;
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); und ein verbundener Ausführer in Seoul, Korea.

Hersteller in einem Vergleichsland:

- anonym Hersteller im Vergleichsland Brasilien.

Verbundene Einführer in der Union:

- Giti UK, Cheshire, UK;
- Hankook UK, Northamptonshire, UK, und Hankook Germany, Neu-Isenburg, Deutschland.

## 2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

### 2.1. Betroffene Ware

- (44) 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.
- (45) Die betroffene Ware deckt sowohl neue als auch runderneuerte Luftreifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren mit denselben wesentlichen materiellen, chemischen und technischen Eigenschaften ab.
- (46) 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

- (47) Der Herstellungsprozess neuer Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren umfasst: 1) Compounding und Mischen von Kautschuk, 2) Vorbereitung der Reifenbauteile, 3) Aufbau des (grünen) Reifens, 4) Heizen (Vulkanisation) und 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 gewisse Unterschiede zwischen den Herstellern dieser Ware festgestellt wird.
- (48) 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

- (49) 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.
- (50) 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

- (51) 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.
- (52) Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren werden in zwei Typen und vier Kategorien vertrieben. 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 Reifenkategorien für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren sind: Lenkreifen, Antriebsreifen, Anhängerreifen und All-Position-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 All-Position-Reifen abhängig vom Verwendungszweck des Fahrzeugs an allen Positionen angebracht werden können.
- (53) Alle Reifen, ob neu oder runderneuert, unterliegen auf dem Unionsmarkt denselben Sicherheitsanforderungen, die in der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> festgelegt sind.

## 2.2. Segmentierung des Unionsmarkts für Reifen in drei Klassen

- (54) 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:
- (55) Klasse-1-Reifen sind neue Premiumreifen der Vorzeigemarke 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

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



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.

- (56) Klasse-2-Reifen umfassen den Großteil der neuen und runderneuten 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.
- (57) 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.
- (58) 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 Volumen 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.
- (59) 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

- (60) Wie in Erwägungsgrund 58 festgestellt, akzeptierten die interessierten Parteien generell den Grundsatz der Marktsegmentierung in drei Klassen.
- (61) 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 Aeolus-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.
- (62) Die Kommission prüfte die Vorbringen auf der Grundlage der von den interessierten Parteien vorgelegten Beweise und den von Amts wegen gesammelten Informationen. Entsprechend den in Erwägungsgrund 49 angegebenen Eigenschaften analysierte sie, inwieweit die Reifen der jeweiligen Marken 1) runderneuerbar sind, 2) für die Erstausrüstungen von Omnibussen und Kraftfahrzeugen für den Transport von Waren verwendet werden und 3) nach Ermessen der einzelnen Unternehmen in einer bestimmten Klasse vermarktet werden.
- (63) 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 die rechtliche Garantie, dass ihre Reifen mindestens einmal runderneuert werden können. Außerdem agiert sie als OE1-Zulieferer für europäische Unternehmen wie Scania, MAN und Mercedes-Benz. 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.
- (64) In Bezug auf die Giti-Gruppe akzeptierte die Kommission das Ersuchen, die Marken Primewell und GT Radial in Klasse 2 einzureihen. Die Kommission stellte zudem 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.

- (65) Was die Aeolus-Gruppe betrifft, reichte 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.
- (66) 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.
- (67) 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

- (68) CRIA und CCCME sowie die Aeolus-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;
  - neue und runderneuerte Reifen hätten unterschiedliche KN-Codes.
- (69) Diese Parteien stellten ferner fest, dass die Kommission und der Europäische Gerichtshof (im Folgenden „EuGH“) in mehreren Wettbewerbsfällen zu dem Schluss kamen, dass neue Reifen und runderneuerte Reifen in Bezug auf Preise, Angebots- und Nachfragestruktur, Versorgungswege und Substituierbarkeit <sup>(1)</sup> zwei verschiedene relevante Märkte darstellen würden. CRIA und CCCME wiesen des Weiteren darauf hin, dass andere Behörden neue und runderneuerte Reifen bei Antidumpinguntersuchungen getrennt voneinander behandeln würden <sup>(2)</sup>.
- (70) CRIA und CCCME 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.
- (71) 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.
- (72) 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, aus denselben Bauteilen und haben eine ähnliche Struktur.
- (73) Der Hauptunterschied bezüglich der technischen Eigenschaften zwischen neu hergestellten Reifen und runderneuerten 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.
- (74) Deshalb lehnte die Kommission den Einwand, dass neue (runderneuerbare oder nicht runderneuerbare) und runderneuerte Reifen unterschiedliche grundlegende materielle, chemische und technische Eigenschaften aufwiesen, vorläufig ab.

<sup>(1)</sup> Europäische Kommission, Rechtssache COMP/M.4564 — BRIDGESTONE/BANDAG; Rechtssache COMP/E-2/36.041/PO. Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 9. November 1983, Michelin/Kommission, 322/81, ECLI:EU:C:1983:313.

<sup>(2)</sup> Die genannten Untersuchungen betrafen die USA, Indien, Ägypten und die Eurasische Kommission.

- (75) 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 runderneuerten 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.
- (76) Deshalb wurde der Einwand, dass neue und runderneuerte Reifen verschiedenen Anwendungsbereiche hätten, vorläufig zurückgewiesen.
- (77) 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.
- (78) Deshalb lehnte die Kommission den Einwand, dass neue und runderneuerte Reifen unterschiedliche Absatzkanäle hätten, vorläufig ab.
- (79) Betreffend die Wettbewerbsentscheidungen der Kommission und das Urteil des EuGH <sup>(1)</sup>, 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 Substituierbarkeit auf der Nachfrage- und der Angebotsseite <sup>(2)</sup>. Bei einer Antidumpinguntersuchung wird der Markt nach den materiellen, technischen und chemischen Eigenschaften der betroffenen Ware definiert. Deshalb wies die Kommission dieses Vorbringen zurück.
- (80) Bezüglich des Vorbringens zur Warendefinition in Antidumpingfällen in Drittländern verwies die Kommission darauf, dass die Warendefinition im weiten Ermessensspielraum der Untersuchungsbehörde für Handelsschutzangelegenheiten liegt <sup>(3)</sup>. 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.
- (81) Es wurde ferner vorgebracht, dass die betroffene 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 vorläufig als Alternativen zu in der Union runderneuerten 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 Warenkategorie oder mehreren Warenkategorien gegenüber der Differenzierung zwischen neuen und runderneuerten Reifen zum Zwecke dieser Untersuchung.
- (82) Schließlich brachten interessierte Parteien vor, dass aufgrund der Marktsegmentierung in der Union runderneuerte Reifen als minderwertiger angesehen werden als neue Klasse-1-Reifen, selbst wenn sie auf der Basis einer Karkasse eines Klasse-1-Reifens hergestellt wurden.
- (83) 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

- (84) Die Untersuchung ergab, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen Eigenschaften aufweisen und für dieselben grundlegenden Verwendungszwecke eingesetzt werden:
- die betroffene Ware;
  - die in Brasilien (das vorläufig als Vergleichsland diente) hergestellte und auf dem brasilianischen Inlandsmarkt verkaufte Ware;
  - die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und auf dem Unionsmarkt verkaufte Ware.

<sup>(1)</sup> Europäische Kommission, Rechtssache COMP/M.4564 — BRIDGESTONE/BANDAG; Rechtssache COMP/E-2/36.041/PO. Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 9. November 1983, Michelin/Kommission, 322/81, ECLI:EU:C:1983:313.

<sup>(2)</sup> Europäische Kommission, Rechtssache COMP/M.4564 — BRIDGESTONE/BANDAG, S. 4.

<sup>(3)</sup> Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 17. März 2016, Portmeirion Group, C-232/14, ECLI:EU:C:2016:180, Rn. 47ff.

- (85) Die Kommission entschied daher in dieser Phase, dass es sich bei diesen Waren um gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung handelt.

### 3. DUMPING

#### 3.1. Normalwert

##### 3.1.1. Marktwirtschaftsbehandlung (im Folgenden „MWB“)

- (86) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstaben a und b der Grundverordnung ermittelt die Kommission im Fall von Einfuhren aus Ländern ohne Marktwirtschaft den Normalwert auf der Grundlage des Preises oder des rechnerisch ermittelten Wertes in einem Drittland mit Marktwirtschaft, es sei denn, der Ausführer kann darlegen, dass er unter marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig ist.
- (87) CCCMC und CRIA wandten ein, dass nach Auslaufen von Abschnitt 15 Buchstabe a Ziffer ii des Protokolls über den Beitritt der VR China zur Welthandelsorganisation (im Folgenden „WTO“) am 11. Dezember 2016 für chinesische Ausführer die allgemeinen Regeln für die Ermittlung des Normalwerts gelten sollten. In diesem Zusammenhang führten sie an, dass das Zugrundelegen einer Methode für Länder ohne Marktwirtschaft zur Ermittlung des Normalwerts nach dem 11. Dezember 2016 im Widerspruch zu den WTO-Verpflichtungen der Union stünde. Sie brachten vor, dass der Normalwert nicht auf einem Vergleichsland basieren könne, sondern auf chinesischen Daten über Verkäufe und Kosten basieren sollte.
- (88) Die Einleitungsbekanntmachung wurde am 11. August 2017 veröffentlicht. Folglich ist der für dieses Verfahren geltende Rechtsakt die Grundverordnung in der Fassung, die zum Zeitpunkt der Einleitung galt. Der Normalwert ist daher auf der Grundlage von Artikel 2 Absatz 7 Buchstaben a und b der Grundverordnung zu ermitteln, die zum Zeitpunkt der Einleitung dieser Untersuchung im August 2017 galt. Deshalb werden die Einwände von CCCMC und CRIA abgelehnt.
- (89) Rein informationshalber folgt eine kurze Aufstellung der MWB-Kriterien:
- Geschäftsentscheidungen beruhen auf Marktsignalen, der Staat greift diesbezüglich nicht nennenswert ein, und die Kosten beruhen auf Marktwerten;
  - die Unternehmen verfügen über eine einzige klare Buchführung, die von unabhängigen Stellen nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen geprüft und in allen Bereichen angewendet wird;
  - es bestehen keine nennenswerten Verzerrungen infolge des früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems;
  - es gelten Insolvenz- und Eigentumsvorschriften, die Rechtssicherheit und Stabilität sicherstellen; und
  - Währungsumrechnungen erfolgen zu Marktkursen.
- (90) Um die nötigen Informationen für die Entscheidung einzuholen, ob die Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllt sind, bat die Kommission die ausführenden Hersteller, das MWB-Antragsformular auszufüllen. Zwei der vier für die Stichprobe ausgewählten mitarbeitenden Unternehmen — die Giti-Gruppe und die Hankook-Gruppe — beantragten eine MWB und antworteten innerhalb der Frist. Daher erfolgte eine MWB-Feststellung für diese beiden Unternehmensgruppen.
- (91) Die Kommission holte alle benötigten Informationen ein und überprüfte die in den MWB-Anträgen enthaltenen Angaben bei den größten Unternehmen beider Gruppen vor Ort.
- (92) Im Falle verbundener Parteien untersuchte die Kommission, ob die Gruppe der verbundenen Unternehmen als Ganzes die Voraussetzungen für eine MWB erfüllt. Falls eine Tochtergesellschaft oder ein anderes mit dem MWB-Antragsteller in der VR China verbundenes Unternehmen direkt oder indirekt an der Herstellung oder dem Verkauf der betroffenen Ware beteiligt ist, wurde also die MWB-Untersuchung sowohl für jedes Unternehmen getrennt als auch für die gesamte Unternehmensgruppe durchgeführt.
- (93) Beide Gruppen, die eine MWB beantragt hatten, konnten nicht nachweisen, dass sie alle Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllten.
- (94) Konkret konnten beide Gruppen weder einzeln noch als Gruppe nachweisen, dass sie über eine einzige klare Buchführung verfügen, die von unabhängigen Stellen nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen geprüft wird, und erfüllten somit das MWB-Kriterium 2 nicht.
- (95) Ferner konnten beide Gruppen nicht nachweisen, dass sie keinen nennenswerten Verzerrungen infolge des früheren nichtmarktwirtschaftlichen Systems unterliegen. Demzufolge erfüllten diese Unternehmen oder Unternehmensgruppen das MWB-Kriterium 3 nicht. Konkret profitierten beide Gruppen ausführender Hersteller von Steuervergünstigungen.

- (96) Ferner konnte die Hankook-Gruppe nicht nachweisen, dass es keine wesentlichen staatlichen Eingriffe gibt und dass die Kosten der wichtigsten Vorleistungen im Wesentlichen auf Marktwerten beruhen. Somit konnte diese Gruppe ebenso wenig nachweisen, dass sie das MWB-Kriterium 1 erfüllt.
- (97) Die Kommission unterrichtete die beiden betroffenen ausführenden Hersteller, die Behörden des betroffenen Landes und den Wirtschaftszweig der Union über ihre Feststellungen. Interessierte Parteien kommentierten die Feststellungen. Die Hankook-Gruppe brachte vor, dass die staatlichen Eingriffe unter Kriterium 1 nicht nennenswert seien. Beide Gruppen waren der Auffassung, dass die Mängel in ihren jeweiligen Buchführungssystemen nicht wesentlich seien. Ferner führten sie an, dass die Steuervergünstigungen unter dem MWB-Kriterium 3 keine nennenswerte Verzerrung darstellten.
- (98) Diese Stellungnahmen stellten die Tatsachenfeststellungen nicht infrage, sondern brachten lediglich eine alternative rechtliche Würdigung zum Ausdruck. Doch angesichts des Umfangs und des Schweregrads der in allen drei Kriterien festgestellten Probleme konnten diese Stellungnahmen die Feststellungen der Kommission nicht ändern.
- (99) Nach Unterrichtung der Mitgliedstaaten nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung wurden alle Antragsteller am 9. April 2017 einzeln und förmlich über die endgültige Feststellung der Kommission ihren jeweiligen MWB-Antrag betreffend unterrichtet.
- (100) Entsprechend konnte weder die Giti-Gruppe noch die Hankook-Gruppe nachweisen, dass sie alle MWB-Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllen, weshalb ihnen keine MWB gewährt werden konnte.

### 3.1.2. Vergleichsland

- (101) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung wurde der Normalwert für alle ausführenden Hersteller auf der Grundlage des Preises oder des rechnerisch ermittelten Wertes in einem Drittland mit Marktwirtschaft bestimmt. Zu diesem Zweck musste ein Drittland mit Marktwirtschaft (im Folgenden „Vergleichsland“) ausgewählt werden.
- (102) In der Einleitungsbekanntmachung teilte die Kommission den interessierten Parteien mit, dass sie die USA als geeignetes Vergleichsland in Betracht zieht und forderte die interessierten Parteien auf, dazu Stellung zu nehmen.
- (103) Von den folgenden drei interessierten Parteien gingen bei der Kommission Stellungnahmen zur Wahl des Vergleichslands ein:
- CRIA/CCCMC;
  - Giti-Gruppe;
  - Antragsteller.
- (104) Sowohl CRIA/CCCMC als auch die Giti-Gruppe sprachen sich gegen die USA als Vergleichsland aus. Sie gaben ferner an, dass Japan und Korea (wenn auch in geringerem Maße) keine geeigneten Länder darstellten, während Thailand das am besten geeignete Vergleichsland sei. Die Giti-Gruppe brachte ferner vor, dass die Türkei aufgrund der vorhandenen Handelsbeschränkungen und dem abweichendem Zugang zu Rohstoffen nicht als angemessenes Vergleichsland dienen könne. CRIA/CCCMC ersuchte die Kommission darum, Hersteller in möglichen Vergleichsländern, nämlich in der Türkei, in Thailand, Brasilien und der Arabischen Republik Ägypten (im Folgenden „Ägypten“) zu kontaktieren.
- (105) Der Antragsteller lehnte Thailand als Vergleichsland ab und bekräftigte seine Auffassung bezüglich der USA als am besten geeignetes Vergleichsland.
- (106) Die Kommission erhielt verlässliche Kontaktinformationen für 22 Hersteller aus acht Ländern (USA, Japan, Korea, Türkei, Indien, Thailand, Südafrika und Brasilien). Sie kontaktierte diese 22 Unternehmen, forderte sie auf, als Hersteller in einem Vergleichsland mitzuarbeiten, und erhielt Fragebogenantworten von vier Herstellern aus den USA, Thailand, Südafrika und Brasilien (jeweils ein Hersteller aus jedem dieser Länder).
- (107) Die Fragebogenantworten eines Herstellers aus den USA enthielten keine Informationen, die mit dem Fragebogen übereinstimmten, und der Hersteller war nicht bereit, die fehlenden Informationen vorzulegen. In Anbetracht dieser unvollständigen Antwort schloss die Kommission die USA aus ihrer Analyse aus.
- (108) Gleichermaßen schloss die Kommission Thailand als mögliches Vergleichsland aus. In diesem Fall hatten die Fragebogenantworten eines Herstellers aus Thailand ergeben, dass dessen Produktionsvolumen sehr gering war (weniger als 10 000 Stück) und dass er lediglich Schlauchreifen herstellte. Die Kommission stellte fest, dass Daten dieses Herstellers aufgrund des mangelnden repräsentativen Charakters keinen aussagekräftigen Vergleich würden liefern können, da es sich bei der überwiegenden Mehrheit der in der Union verkauften Reifen um schlauchlose Reifen handelt.

- (109) Die Kommission erhielt eine vollständige Fragebogenantwort eines Herstellers aus Südafrika. Die gesamte Inlandsproduktion in Südafrika ist auf weniger als 200 000 Stück pro Jahr begrenzt, was lediglich rund 2 % der chinesischen Ausfuhren in die Union entspricht. Der Inlandsverbrauch beträgt 1,3 Mio. Stück. Die Gesamteinfuhren machen 90 % des Inlandsverbrauchs aus. Es sind zwar keine Handelsschutzmaßnahmen in Kraft, jedoch sind die üblichen Zölle relativ hoch: 25 % für die meisten Länder der Welt und 15 % für die Union. Südafrika ist in Bezug auf den Stand der wirtschaftlichen Entwicklung mit der VR China vergleichbar.
- (110) Schließlich erhielt die Kommission eine vollständige Fragebogenantwort eines Herstellers aus Brasilien.
- (111) Die Produktion in Brasilien ist beträchtlich (7,1 Mio. Stück) und übersteigt das Gesamtvolumen der chinesischen Ausfuhren in die Union (4,59 Mio. Stück). Der brasilianische Inlandsverbrauch beträgt beinahe 7 Mio. Stück. Die Gesamteinfuhren — rund 1 Mio. Stück — machen rund 15 % des brasilianischen Inlandsverbrauchs aus. Die Gesamtausfuhren liegen bei 900 000 Stück. Die Mengen des mitarbeitenden Herstellers (mehr als 1 Mio. Stück) sind ausreichend repräsentativ zur Ermittlung des Normalwerts. Die Hersteller in Brasilien und in der VR China haben ähnliche Bedingungen für den Zugang zu den wesentlichen Rohstoffen, da beide Länder Hersteller von Naturkautschuk sind. Schließlich ist Brasilien in Bezug auf den Stand der wirtschaftlichen Entwicklung mit der VR China vergleichbar. Während in Brasilien handelspolitische Schutzzölle gegen mehrere Drittländer in Kraft sind, gibt es noch immer bedeutende Einfuhren der betroffenen Ware, wie oben dargelegt.
- (112) Die Kommission stellte fest, dass Südafrika und Brasilien als Vergleichsländer herangezogen werden könnten. In Anbetracht der Tatsache, dass die Inlandsproduktion in Südafrika — sowohl relativ gesehen als auch in absoluten Zahlen — wesentlich geringer war als in Brasilien, beschloss die Kommission, Brasilien als das am besten geeignete Vergleichsland nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung auszuwählen.

### 3.1.3. Normalwert

- (113) Die vom mitarbeitenden Hersteller im Vergleichsland erhaltenen Informationen wurden nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung als Grundlage für die Festlegung des Normalwerts für ausführende Hersteller genutzt, denen keine MWB bewilligt wurde.
- (114) Einige im Vergleichsland hergestellte Warentypen stimmten nicht mit den Warentypen überein, die vom betroffenen Land in die Union ausgeführt wurden, da der Hersteller im Vergleichsland nicht alle in die Union ausgeführten Reifenabmessungen und Reifentypen herstellt. Daher musste der Normalwert für diese nicht übereinstimmenden Warentypen nach Artikel 2 Absatz 3 der Grundverordnung auf der Grundlage der Herstellkosten des Herstellers im Vergleichsland zuzüglich eines angemessenen Betrags für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (im Folgenden „VVG-Kosten“) sowie für Gewinne rechnerisch ermittelt werden.
- (115) Die Kommission berechnete die durchschnittlichen Herstellkosten pro kg für jede Position des Reifens — Front-, Antriebs-, All-Position- oder Anhängerreifen —, für jede Klasse (1, 2 oder 3) und für jeden Reifentyp (schlauchlos oder mit Schlauch) auf der Grundlage der geprüften Daten zu den Produktionskosten des brasilianischen Herstellers. Diese durchschnittlichen Herstellkosten lagen zwischen 20,03 CNY/kg und 21,29 CNY/kg. Die Kommission ermittelte den Wert einer jeden von den chinesischen Herstellern ausgeführten nicht übereinstimmenden Warenkennnummer durch das Multiplizieren ihres Gewichts mit den durchschnittlichen Herstellkosten für jede Reifenposition, jeden Typ und jede Klasse. Danach rechnete die Kommission anhand der tatsächlich verzeichneten Produktions- und Verkaufszahlen einen angemessenen Betrag für VVG-Kosten (35-45 % der Herstellkosten) hinzu, wie in Artikel 2 Absatz 6 der Grundverordnung vorgesehen. Schließlich schlug sie einen angemessenen Betrag als Gewinn (23-28 % der Herstellkosten) auf, wobei sie die durchschnittliche Gewinnspanne bei Verkäufen der gewinnbringenden Waren zugrunde legte.

### 3.2. Ausfuhrpreis

- (116) Die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller wickelten ihre Ausfuhren in die Union direkt mit unabhängigen Abnehmern oder über verbundene oder nicht verbundene Unternehmen ab, die als Einführer fungierten.
- (117) Im Fall direkter Ausfuhrverkäufe der betroffenen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union ist der Ausfuhrpreis nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung der für die betroffene Ware bei Ausfuhrverkäufen in die Union tatsächlich gezahlte oder zu zahlende Preis.
- (118) Im Fall von Ausfuhrverkäufen in die Union über als Einführer fungierende verbundene Unternehmen wurde der Ausfuhrpreis nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung anhand des Preises ermittelt, zu dem die eingeführte Ware erstmals an einen unabhängigen Abnehmer in der Union weiterverkauft wurde. In diesen Fällen wurden am Preis Berichtigungen für alle zwischen der Einfuhr und dem Weiterverkauf entstandenen Kosten einschließlich VVG-Kosten und für Gewinne vorgenommen.
- (119) Im Falle einer Tochtergesellschaft der Aeolus-Gruppe (Pirelli Tyre Co., Ltd.) erhielt die Kommission die zur Ermittlung des Ausfuhrpreises erforderlichen Daten nicht innerhalb der festgelegten Frist. Am 23. März 2018 teilte die Kommission dem Unternehmen mit, dass die von seinen verbundenen Unternehmen vorgelegten

Fragebögen unvollständig waren, und forderte es auf, die Fragebogenantworten zu überarbeiten und erneut vorzulegen. Dem Unternehmen wurde mitgeteilt, dass die Kommission auf die Verwendung verfügbarer Informationen nach Artikel 18 der Grundverordnung zurückgreifen kann, sollte es innerhalb der vorgegebenen Frist keine vollständigen und korrekten Informationen vorlegen. Am 4. April 2018 legte das fragliche Unternehmen überarbeitete Antworten vor. Die Kommission war jedoch der Meinung, dass diese immer noch unvollständig waren, und konnte sie daher für die Dumping- und Schadensuntersuchung nicht heranziehen. Dem zufolge hat die Kommission die Dumpingspanne auf der Grundlage der von den anderen geprüften Unternehmen der Aeolus-Gruppe — Aeolus Tyre und Chonche Auto Double Happiness Tyre — geprüften Angaben ermittelt. Die Aeolus-Gruppe wurde aufgefordert, die Daten für Pirelli für das verbleibende Verfahren zu aktualisieren.

### 3.3. Vergleich

- (120) Die Kommission verglich den Normalwert und den Ausführpreis der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller auf der Stufe ab Werk. Die Dumpingspannen wurden ermittelt, indem die jeweiligen Preise der in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller auf der Stufe ab Werk mit den Inlandsverkaufspreisen des Herstellers im Vergleichsland oder gegebenenfalls mit dem rechnerisch ermittelten Normalwert verglichen wurden.
- (121) Im Interesse eines gerechten Vergleichs zwischen dem Normalwert und dem Ausführpreis wurden nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung für Unterschiede, welche die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten, gebührende Berichtigungen vorgenommen. Die Kommission machte die folgenden Berichtigungen für den Ausführpreis und den Normalwert unter Verwendung der von den Ausführenden in der Stichprobe und dem Hersteller im Vergleichsland in ihrer Fragebogenantwort und während des Kontrollbesuchs gelieferten Daten: Kosten im Zusammenhang mit den Versandkosten der betroffenen Ware (z. B. auf der Straße und auf dem Seeweg), Versicherungs-, Bereitstellungs-, Verlade- und Nebenkosten (8-18 %); Bankgebühren und Kreditkosten (0-1 %); Gewährleistungskosten und Preisnachlässe (2-3 %); indirekte Besteuerung (4 %), Schließlich wurden für einen ausführenden Hersteller Berichtigungen für die an sein Mutterunternehmen gezahlten Provisionen vorgenommen (2-5 %).

### 3.4. Dumpingspanne

- (122) Nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung verglich die Kommission für die in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller den gewogenen durchschnittlichen Normalwert jedes Typs der gleichartigen Ware mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausführpreis des entsprechenden Typs der betroffenen Ware.
- (123) Die Dumpingspanne für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller, die nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, wurde nach Artikel 9 Absatz 6 der Grundverordnung ermittelt. Diese Spanne wurde als gewogener Durchschnitt auf der Grundlage der für die ausführenden Hersteller in der Stichprobe ermittelten Spannen berechnet.
- (124) Was alle anderen ausführenden Hersteller in der VR China anbelangt, so bewertete die Kommission zunächst den Grad der Mitarbeit in der VR China. Dazu wurde der Anteil der von den mitarbeitenden Herstellern in die Union ausgeführten Mengen am Gesamtvolumen der Ausfuhren des betroffenen Landes in die Union ermittelt.
- (125) Die Mitarbeit war als hoch einzustufen. Daher wurde die residuale Dumpingspanne für alle anderen ausführenden Hersteller in der VR China vorläufig in Höhe der höchsten Dumpingspanne festgesetzt, die für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der Stichprobe ermittelt wurde.
- (126) Die vorläufigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Unternehmen	Vorläufige Dumpingspanne (in %)
Xingyuan-Gruppe	166,7
Giti-Gruppe	98,7
Aeolus-Gruppe	151,2
Hankook-Gruppe	80,4
andere mitarbeitende Unternehmen	110,3
alle übrigen Unternehmen	166,7

#### 4. SCHÄDIGUNG

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

- (127) 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 4 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (128) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum betrug etwa 20,9 Mio. Reifen. Die Kommission setzte den Wert der gesamten Unionsproduktion auf der Grundlage der während der Untersuchung ermittelten Daten fest. Wie in Erwägungsgrund 24 angegeben, entfallen auf zehn Unionshersteller mehr als 36 % der gesamten Unionsproduktion und -verkäufe, die von den mitarbeitenden Unionsherstellern der gleichartigen Ware angegeben wurden. Deshalb wurden die mikroökonomischen Indikatoren auf der Grundlage der Daten untersucht, die aus den Antworten dieser zehn Unionshersteller ermittelt wurden.
- (129) Die Unionsproduktion ist auf große Unternehmensgruppen und über 380 KMU in der gesamten Union aufgeteilt. Auf große Unternehmen entfallen rund 90 % der gesamten Unionsproduktion und 85 % der Verkäufe der Unionshersteller in der Union. Die verbleibenden 10 % der Unionsproduktion und 15 % der Unionsverkäufe der Unionshersteller entfallen auf KMU; die an der Herstellung runderneuerter Reifen beteiligt sind.
- (130) 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.

##### 4.2. Unionsverbrauch

- (131) Der Unionsverbrauch wurde auf der Grundlage der Informationen, die ETRMA bereitgestellt hat, der Einfuhrdaten von Eurostat unter den KN-Codes 4011 20 90 und 4012 12 00 sowie der Angaben der Lieferanten von Laufstreifen ermittelt.
- (132) Im Bezugszeitraum entwickelte sich der Unionsverbrauch wie folgt:

Tabelle 1

##### Unionsverbrauch (in Stück)

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Unionsverbrauch insgesamt	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Index (2014 = 100)	100	102,6	105,9	106,6

Quelle: ETRMA, Eurostat Comext und Lieferanten von Laufstreifen.

- (133) Der Unionsverbrauch ist im Bezugszeitraum gestiegen. Insgesamt ist der Verbrauch im Bezugszeitraum um 6,6 % gestiegen, von 20,2 Mio. Reifen auf rund 21,6 Mio. Reifen im Untersuchungszeitraum.

##### 4.3. Hintergrund zum Unionsmarkt

###### 4.3.1. Allgemeine Beschreibung

- (134) Der Unionsmarkt für Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren ist durch einen starken Wettbewerb mit zahlreichen Herstellern und Marken gekennzeichnet.
- (135) 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.
- (136) 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.



- (137) 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).
- (138) Auch Imagepflege beeinflusst den Preis, den die Kunden für Kraftfahrzeug- und Omnibusreifen bezahlen würden. Marken stehen oft in Zusammenhang mit der wahrgenommenen Qualität und Dienstleistung, und dies gilt umso mehr für hochwertige Reifen.

#### 4.3.2. Verbindung zwischen neuen und runderneuerten Reifen

- (139) 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.
- (140) 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.
- (141) Die hohe Austauschbarkeit von runderneuerten 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 runderneuerten 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 runderneuerten oder eines neuen Reifens der Klasse 3 der entscheidende Faktor ist.
- (142) Die Kommission fordert 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.

#### 4.4. Einfuhren aus dem betroffenen Land

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

- (143) Die Kommission ermittelte die Menge der Einfuhren auf der Grundlage von Eurostat-Daten. Der Marktanteil der Einfuhren wurde auf der Grundlage des Unionsverbrauchs in Tabelle 1 festgelegt.
- (144) Die Einfuhren aus dem betroffenen Land in die Union entwickelten sich 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
Index (2014 = 100)	100	110,6	127,3	132,4
Marktanteil (in %)	17,1	18,5	20,6	21,3
Index (2014 = 100)	100	107,8	120,2	124,1

Quelle: Eurostat Comext.

- (145) Auf der Grundlage der Eurostat-Daten stieg das Einfuhrvolumen aus der VR China um 32 % im Bezugszeitraum, von rund 3,5 Mio. Reifen im Jahr 2014 auf rund 4,6 Mio. Reifen im Untersuchungszeitraum. Dies ergab ein Wachstum des Marktanteils chinesischer Einfuhren auf einem wachsenden Markt von 17,1 % auf 21,3 %.

##### 4.4.2. Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land

- (146) 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.

- (147) 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
Index (2014 = 100)	100	99,9	88,4	89,1

Quelle: Eurostat Comext.

- (148) Im Bezugszeitraum sanken die Preise der chinesischen Einfuhren in die Union um 11 %.

#### 4.4.3. Preisunterbietung

- (149) 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.
- (150) 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 21 % und 31 % 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: 24 % für die Klassen 1 und 2 und zwischen 21 % und 31 % für Klasse 3. Die hohe Preisunterbietungsspanne belegt die ausgeprägten Auswirkungen des Dumpings im vorliegenden Fall.

#### 4.5. Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union

##### 4.5.1. Allgemeine Anmerkungen

- (151) Nach Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung umfasste die Untersuchung der Auswirkungen der gedumpten Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union eine Bewertung aller Wirtschaftsindikatoren, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum relevant waren.
- (152) Wie in den Erwägungsgründen 19 bis 27 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (153) 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.
- (154) Bei den makroökonomischen Indikatoren handelt es sich um: Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Wachstum, Beschäftigung, Produktivität und Höhe der Dumpingspanne.
- (155) Bei den mikroökonomischen Indikatoren handelt es sich um: durchschnittliche Stückpreise, Stückkosten, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.
- (156) Es gibt zwei Anmerkungen bezüglich der zur Analyse der Schadensindikatoren angewendeten Methodik.

- (157) Wie in Erwägungsgrund 23 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 rund 4 % 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.
- (158) 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 161 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.
- (159) 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.
- (160) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Reifen, wie in Erwägungsgrund 78 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 Antidumping-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“<sup>(1)</sup>. 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 gedumpten Einfuhren betroffen ist.<sup>(2)</sup>
- (161) Die Kommission analysierte folglich bestimmte Indikatoren auf Ebene der Klassen. Wie in den Erwägungsgründen 212 bis 216 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.
- (162) Die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union wird auf einer aggregierten Basis analysiert und bei bestimmten mikroökonomischen Indikatoren angesichts der Segmentierung des Unionsmarkts auch auf der Ebene der Klassen.

#### 4.5.2. Makroökonomische Indikatoren

##### 4.5.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Tabelle 4

#### Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Produktionsmenge (in Stück)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Index (2014 = 100)	100	98	99	101

<sup>(1)</sup> WT/DS184/AB/R vom 23.8.2001, Vereinigte Staaten — Antidumpingmaßnahmen betreffend bestimmte warmgewalzte Stahlzeugnisse aus Japan, Rn. 204.

<sup>(2)</sup> Urteil des Gerichtshofs vom 28. Oktober 2004, Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Rat, T-35/01, Rn. 129 und 258.

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Produktionskapazität (in Stück)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
<i>Index</i> (2014 = 100)	100	98	92	90
Kapazitätsauslastung (in %)	74	74	80	83
<i>Index</i> (2014 = 100)	100	99	108	112

Quelle: ETRMA, Eurostat Comext für Einfuhr- und Ausfuhrdaten und Angaben des Antragstellers.

- (164) Wie in Tabelle 4 angegeben, blieb die Herstellung mit 20,9 Mio. Stück im Untersuchungszeitraum relativ stabil, während die Kapazitätsauslastungsrate im selben Zeitraum um 9 Prozentpunkte stieg.
- (165) Die Hauptursache für die Erhöhung der Kapazitätsauslastung kann einzig die bedeutende Abnahme der Produktionskapazität um 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 wurden geschlossen <sup>(1)</sup>.
- (166) 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.

#### 4.5.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 5

#### Verkaufsmenge und Marktanteil

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Verkaufsmenge insgesamt auf dem Unionsmarkt (in Stück)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
<i>Index</i> (2014 = 100)	100	99,8	98,6	99,0
Marktanteil (in %)	72,0	70,1	67,1	66,8
<i>Index</i> (2014 = 100)	100	97,3	93,1	92,8

Quelle: ETRMA und Eurostat Comext für Einfuhrdaten.

- (168) In einem wachsenden Markt blieben die Verkäufe in der Union im Bezugszeitraum stabil. Dieses Ergebnis bedeutet einen Rückgang des Marktanteils um 5,2 Prozentpunkte (von 72,0 % auf 66,8 %), während die Verkaufsmenge chinesischer gedumpter Reifen um 1,1 Mio. Reifen anstieg.

#### 4.5.2.3. Wachstum

- (169) Der Unionsverbrauch stieg im Bezugszeitraum um 6,6 %. Die Verkaufsmengen des Wirtschaftszweigs der Union gingen trotz des wachsenden Verbrauchs um 1 % zurück, was beim Wirtschaftszweig der Union zu einem Verlust von Marktanteilen führte. Der Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land nahm im Bezugszeitraum zu.

<sup>(1)</sup> 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.

## 4.5.2.4. Beschäftigung und Produktivität

- (170) Die Beschäftigung und die Produktivität entwickelten sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 6

**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
Produktivität (Stück/Beschäftigten)	539	554	586	610
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	103	109	113

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

- (171) Im Bezugszeitraum gingen mehr als 4 200 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.
- (172) Außerdem 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.
- (173) Gleichzeitig entwickelte sich die Produktivität von 539 Stück pro Beschäftigten im Jahr 2014 auf 610 Stück pro Beschäftigten im Untersuchungszeitraum.

## 4.5.2.5. Höhe der Dumpingspanne

- (174) Alle Dumpingspannen lagen deutlich über der Geringfügigkeitsschwelle. Die Auswirkungen der Höhe der tatsächlichen Dumpingspannen auf den Wirtschaftszweig der Union waren angesichts der Menge und der Preise der Einfuhren aus dem betroffenen Land erheblich.
- (175) Es handelt sich hierbei um die erste Antidumpinguntersuchung zu der betroffenen Ware in der Union. Daher lagen keine Daten vor, um die Auswirkungen eines etwaigen früheren Dumpings zu bewerten.

## 4.5.3. Mikroökonomische Indikatoren

## 4.5.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

- (176) 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 7

**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

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Durchschnittliche Produktionskosten (in EUR/Stück)	200	188	183	188
Index (2014 = 100)	100	94	91	94

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

- (177) 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.
- (178) Im Untersuchungszeitraum stiegen die Produktionskosten gegenüber 2016, was nicht in vollem Umfang in den Verkaufspreisen wiedergegeben werden konnte.
- (179) Es wurde eine gesonderte Analyse auf Basis derselben oben beschriebenen Methodik für die drei Klassen vorgenommen.
- (180) 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 8

**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
Index (2014 = 100)	100	94	91	91
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.

- (181) 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 9

**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.

- (182) 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 10

**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
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	97	95	95
Durchschnittliche Produktionskosten (in EUR/Stück)	170	175	167	172
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	103	98	101

Quelle: Überprüfte Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller.

## 4.5.3.2. Arbeitskosten

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

Tabelle 11

**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.

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

## 4.5.3.3. Lagerbestände

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

Tabelle 12

**Lagerbestände**

	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
<i>Schlussbestände (Index 2014 = 100)</i>	100	81	100	144
Schlussbestände 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.

- (186) 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.

#### 4.5.3.4. Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

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

Tabelle 13

#### 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 (in %)	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.

- (188) 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.
- (189) 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 161 und 162 dargelegt. Die um 1,9 Prozentpunkte sinkende Rentabilität ist das Ergebnis eines Preisrückgangs um – 8 %, der stärker war als der gleichzeitige Kostenrückgang um – 6 %.
- (190) Die Gesamrentabilität wird durch die Rentabilität der Klasse 1 beeinflusst, während Klasse 3 allein im Untersuchungszeitraum Verluste aufwies. Zudem war die relative Entwicklung der Rentabilität für den ganzen Wirtschaftszweig der Union rückläufig.
- (191) Unter Netto-Cashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Die Entwicklung des Netto-Cashflows zeigt einen Rückgang um 12 %.
- (192) Die Kapitalrendite wird als Gewinn in Prozent des Nettobuchwerts der Investitionen ausgedrückt. Sie entwickelte sich im Bezugszeitraum negativ von 21,0 % auf 17,6 %.
- (193) Es wurde eine gesonderte Analyse auf Basis derselben oben beschriebenen Methodik für die drei Klassen vorgenommen.
- (194) 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.



- (195) Für Klasse 1 blieb der Nettocashflow stabil, während die Kapitalrendite im Bezugszeitraum von 26,0 % auf 24,3 % zurückging.

Tabelle 14

**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 (in %)	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.

- (196) 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).
- (197) Für Klasse 2 sank der Nettocashflow mit 22 % erheblich, und die Kapitalrendite ging im Bezugszeitraum von 20,4 % auf 16,2 % zurück.

Tabelle 15

**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
Investitionen (in Mio. EUR)	18	16	15	17
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	92	84	97
Kapitalrendite (in %)	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.

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

Tabelle 16

**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 (in %)	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.

**4.6. Zusammenhänge zwischen den Klassen**

- (200) 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.
- (201) 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.
- (202) Da die Runderneuerer starkem Druck ausgesetzt sind, kam es immer häufiger zu Schließungen von Werken und Werkstätten, wie in Erwägungsgrund 175 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 Niedrigpreiseinfuhren von Klasse-3-Reifen, auf die die meisten chinesischen Einfuhren entfielen, haben die Unionshersteller neuer Reifen keine andere Wahl, als auch ihre Präsenz in der Klasse 3 zu stärken.
- (203) 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 Niedrigpreiseinfuhren 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).

- (204) 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.
- (205) 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 17

**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.

- (206) 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 Niedrigpreiseinfuhren in Zusammenhang mit Klasse 3 stehen, in der die Unionshersteller im Bezugszeitraum Verluste hinnehmen mussten.
- (207) In Anbetracht des vorstehenden Sachverhalts gelangte die Kommission vorläufig 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.

**4.7. Schlussfolgerung zur Schädigung**

- (208) 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 zum Verlust von über 4 200 Stellen. Die Rentabilität des Wirtschaftszweigs insgesamt lag zwar noch bei etwa 14 %, ging aber zwischen 2014 und dem UZ um 1,9 und zwischen 2015 und dem UZ um 3 Prozentpunkte zurück. Zudem war die relative Entwicklung der Rentabilität für den ganzen Wirtschaftszweig der Union rückläufig.
- (209) Ferner wurde vorläufig 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 schlussendlich an die Niedrigpreiseinfuhren fiel. Es sei daran erinnert, dass die überwiegend in der Klasse 3 tätigen Unternehmen etwa 20 % der Unionsgesamtproduktion erzeugen. Die Verluste in der Klasse 3 sind nicht tragbar und stellen das Überleben der gesamten Runderneuerungstätigkeit in der Union infrage.
- (210) Zudem wirkte sich der Preisdruck auch auf die Preise in den höheren Klassen aus. Der steigenden 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.

- (211) 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 (Tabelle 12) und gleichzeitig geringerem Cashflow und niedrigeren Investitionen (Tabelle 13). Die Verluste des Wirtschaftszweigs der Runderneuerer der Union beeinflussten auch die Rentabilität, die von Unternehmen in den Klassen 1 und 2 erzielt werden konnte.
- (212) Aufgrund des dargelegten Sachverhalts wird vorläufig der Schluss gezogen, dass der Wirtschaftszweig der Union eine Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erlitt.
- (213) 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 Verbindung, dessen ungenutzte Kapazität sich auf etwa 40 % seiner derzeitigen Ausfuhren belaufe. Die Antragsteller befürchten 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 gedumpte Preisen mit den Reifen des Wirtschaftszweigs der Union in Wettbewerb treten, würde dies die Spannen der Reifenhersteller der Union verringern und somit ihre Fähigkeit zu innovieren und zu investieren. 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 beeinträchtige.
- (214) Die Kommission stellt zu dieser Phase der Untersuchung fest, dass die „Politik der Reifenindustrie“<sup>(1)</sup> der VR China die Reifenhersteller ermutigt, technische Aspekte und die Markenbildung zu verbessern (beispielsweise durch Umsetzung entsprechender Strategien, Verbesserung der Markenbekanntheit und ihrer Reputation, Erhöhung des Markenwerts); außerdem wies sie darauf hin, dass parallel eine Antisubventionsuntersuchung läuft. Angesichts des Vorstehenden fordert die Kommission die Parteien auf, zu den Punkten der Antragsteller im letzten Erwägungsgrund Stellung zu nehmen, damit diese Punkte für die endgültige Sachaufklärung eingehend analysiert werden können.

## 5. SCHADENSURSACHE

- (215) Nach Artikel 3 Absatz 6 der Grundverordnung prüft die Kommission, ob die gedumpte Einfuhren aus dem betroffenen Land den Wirtschaftszweig der Union bedeutend geschädigt haben. Ferner prüfte die Kommission nach Artikel 3 Absatz 7 der Grundverordnung, ob andere bekannte Faktoren den Wirtschaftszweig der Union zur gleichen Zeit geschädigt haben könnten.
- (216) Die Kommission stellte sicher, dass eine etwaige Schädigung durch andere Faktoren als die gedumpte Einfuhren aus dem betroffenen Land nicht den gedumpte Einfuhren zugeschrieben wurde. Diese Faktoren sind: Einfuhren aus anderen Drittländern, die Ausfuhrverkaufsleistung der Unionshersteller und die Kostenentwicklung.

### 5.1. Auswirkungen der gedumpte Einfuhren

- (217) Die Preise der gedumpte Einfuhren aus der VR China unterboten die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Untersuchungszeitraum mit Preisunterbietungsspannen zwischen 21 und 31 % erheblich, was zu einem sinkenden Marktanteil und einer geringeren Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union führte (von 72,0 % auf 66,8 % beziehungsweise von 15,6 % 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.
- (218) Insgesamt betrachtet wurde der Marktanteilverlust des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum (– 5,2 Prozentpunkte) von den Einfuhren aus der VR China absorbiert (+ 4,2 Prozentpunkte).
- (219) Die Analyse der Schadensindikatoren in den Erwägungsgründen 155 bis 203 ergab, dass die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union, insbesondere seine finanzielle Situation, sich verschlechtert hat und dass dies zeitlich mit der Ankunft großer Mengen gedumpte Einfuhren aus der VR China zusammenfiel. Die Preise dieser

<sup>(1)</sup> Mitteilung des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie zum Druck und zur Verbreitung der „Politik der Reifenindustrie“. Veröffentlichendes Organ: Ministerium für Industrie und Informationstechnologie Referenz: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] No. 2. Veröffentlichungsdatum: 15.9.2010. Inkrafttreten: 15.9.2010.

Einfuhren unterboten die des Wirtschaftszweigs der Union und übten einen erheblichen Abwärtsdruck auf die Preise des Unionsmarkts aus. Die steile Zunahme der Einfuhren und die deutliche Preisunterbietung, die festgestellt wurden, sind im vorliegenden Fall die wesentlichen zu betrachtenden Faktoren.

- (220) Chinesische Einführer erzielten eine bedeutende Vergrößerung ihres Marktanteils auf Kosten des Wirtschaftszweigs der Union. Im Untersuchungszeitraum kam der Großteil aller gedumpte 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 (vgl. Erwägungsgrund 137), dass die großen Einfuhrmengen zu gedumpten 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. Dies führte zu sinkenden Verkaufspreisen in allen drei Klassen. Somit gelangte die Kommission zu dem vorläufigen Schluss, dass der drastische Anstieg von gedumpten Einfuhren aus der VR China einen entscheidenden Anteil an der bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union hatte.
- (221) Andere Faktoren, die in der Analyse der Schadensursache nach Artikel 3 Absatz 7 der Grundverordnung untersucht wurden, waren: die Einfuhren aus anderen Ländern, die Ausführleistung des Wirtschaftszweigs der Union und die Kostenentwicklung des Wirtschaftszweigs der Union.

## 5.2. Einfuhren aus Drittländern

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

Tabelle 18

### Einfuhren aus Drittländern

Land	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
Türkei				
Menge der Einfuhren aus der Türkei	712 497	710 504	856 110	884 241
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	100	120	124
Stückpreise der Einfuhren aus der Türkei	212	216	194	185
<i>Index (2014 = 100)</i>	100	102	91	87
Marktanteil (in %)	3,5	3,4	4,0	4,1
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union (in %)	12,6	11,4	12,1	12,3
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 (in %)	2,1	2,2	2,2	1,8
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union (in %)	7,6	7,4	6,8	5,3

Land	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
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 (in %)	1,9	2,0	1,9	1,8
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union (in %)	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 (in %)	0,9	1,1	1,3	1,3
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union (in %)	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 (in %)	0,7	0,9	0,8	0,8
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union (in %)	2,5	2,8	2,5	2,3
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 (in %)	1,7	1,8	2,2	2,1
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union (in %)	6,0	6,0	6,6	6,5

Land	2014	2015	2016	Untersuchungszeitraum
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 (in %)	10,8	11,5	12,3	11,9
Anteil an den Gesamteinfuhren der Union (in %)	38,7	38,3	37,5	35,8

Quelle: Eurostat.

- (223) Einfuhren aus anderen Drittländern zeigten einen leichten Anstieg ihres Marktanteils im Bezugszeitraum 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 gedumpten Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht auf.
- (224) Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass selbst wenn Einfuhren aus anderen Drittländern möglicherweise gewisse begrenzte Auswirkungen auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union hatten, die gedumpten Einfuhren aus der VR China nach wie vor die Hauptursache der Schädigung waren.

#### 5.2.1. Ausführleistung des Wirtschaftszweigs der Union

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

Tabelle 19

#### Ausfuhrleistung der Unionshersteller

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

Quelle: Eurostat Comext.

- (226) 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 Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der festgestellten Schädigung aufheben könnte.

#### 5.3. Kostenentwicklung

- (227) Wie in Erwägungsgrund 181 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 gedumpten Einfuhren aus der VR China um 19 EUR pro Reifen.

- (228) Daraus lässt sich schließen, dass die Kostenentwicklung als Ursache für die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht infrage kommt.

#### 5.4. Schlussfolgerung zur Schadensursache

- (229) Zwischen der von den Unionsherstellern erlittenen Schädigung und den gedumpte Einfuhren aus dem betroffenen Land wurde ein ursächlicher Zusammenhang festgestellt.
- (230) Der erhebliche durch die ansteigenden gedumpte 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 größte 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 204 bis 210). Die Analyse der Schadensindikatoren zeigte, dass die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union insgesamt durch den Anstieg der gedumpte Einfuhren aus der VR China zu Niedrigpreisen, welche die Unionspreise beträchtlich unterboten, beeinträchtigt wurde. Den chinesischen Ausführer gelang es, einen bedeutenden Marktanteil zuungunsten des Wirtschaftszweigs der Union zu gewinnen, was zu einem Rückgang bei der Beschäftigung und der Produktionskapazität führte. Zwischen 2014 und dem UZ 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.
- (231) Die Auswirkungen aller bekannten Faktoren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurden von der Kommission von den schädigenden Auswirkungen der gedumpte Einfuhren unterschieden und abgegrenzt. Die Auswirkungen der anderen ermittelten Faktoren — Einfuhren aus anderen Drittländern, die Ausfuhrverkaufsleistung der Unionshersteller und die Kostenentwicklung — auf die negative Entwicklung des Wirtschaftszweigs der Union bei Marktanteil, Preisen und Rentabilität konnten den ursächlichen Zusammenhang nicht aufheben. Selbst wenn die Kommission ihre Zusammenwirkung betrachtete, kam sie zu keinem anderen Schluss: ohne die gedumpte 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.
- (232) Somit zog die Kommission in dieser Phase den Schluss, dass die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpte Einfuhren aus dem betroffenen Land verursacht wurde und dass die anderen Faktoren — einzeln betrachtet und in ihrer Zusammenwirkung — den ursächlichen Zusammenhang nicht aufhoben.

### 6. INTERESSE DER UNION

- (233) Nach Artikel 21 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob sich eindeutig der Schluss ziehen ließ, dass die Einführung von Maßnahmen trotz der Feststellung des schädigenden Dumpings 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

- (234) Die Wirkung der möglichen Antidumpingmaßnahmen für die Unionshersteller und insbesondere die KMU dürfte positiv sein. 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.
- (235) Angesichts der Verbindung zwischen dem Runderneuerungsgeschäft und der Produktion runderneuerbarer Reifen dürften die vorgeschlagenen Maßnahmen insbesondere das Überleben der Runderneuerungsindustrie ermöglichen. Dies dürfte zur Entlastung bei der Beschäftigung führen, insbesondere da die Runderneuerungsindustrie arbeitsintensiv ist und auf dem gesamten Gebiet der Union angesiedelt ist.

#### 6.2. Interessen der Unionsverwender und -einführer

- (236) Die Einleitungsbekanntmachung wurde an über 40 Einführer und Verwender der betroffenen Ware und ihre Verbände verschickt.
- (237) 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.



- (238) Für die beiden Stichprobenunternehmen stellten die Einfuhren der betroffenen Ware aus der VR China einen bedeutenden Teil des Umsatzes im UZ 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.
- (239) 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.
- (240) Ferner meldeten sich zwölf Einführer und zwei Einführerverbände, die meisten von ihnen nach der Veröffentlichung der Erfassungsverordnung. Zur zollamtlichen Erfassung und der möglichen Einführung von Maßnahmen wurde Stellung genommen. Vonseiten der Unionshersteller gingen jedoch keine begründeten Vorbringen ein.
- (241) Infolgedessen und obwohl die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht im Interesse der Verwender und Einführer liegen, konnte die Kommission in dieser Phase keine potenziell negativen Auswirkungen für sie beziffern.

### 6.3. Interesse der Lieferanten

- (242) Die Lieferanten von Laufstreifen unterstützten in Stellungnahmen die Einführung von Antidumpingmaßnahmen, da solche Maßnahmen ihrer Meinung nach für das Überleben der Runderneuerungsindustrie wichtig seien. Ohne Runderneuerungstätigkeiten würde ihr Geschäft stark leiden. Auf diese Frage wird im weiteren Verlauf der Untersuchung näher eingegangen.

### 6.4. Sonstige Interessen

- (243) Es ist seit Langem ein Anliegen der Union <sup>(1)</sup> Abfälle zu reduzieren und Rohstoffe auf nachhaltige Art und Weise zu handhaben. Tatsächlich werden mit der Unionspolitik zwei Ziele verfolgt: zum einen die Vermeidung von Abfällen und zum anderen die Erhöhung der Recyclingquoten <sup>(2)</sup>. Außerdem gibt es ein horizontales politisches Ziel, die Anzahl der kleinen und mittleren Unternehmen auf dem Unionsmarkt zu erhöhen <sup>(3)</sup>.
- (244) Die Runderneuerung ist entscheidend für eine erfolgreiche Kreislaufwirtschaft. Zusätzlich zur Garantie eines hohen Standards in Bezug auf Verlässlichkeit, Leistung und Sicherheit, verkörpern runderneuerte Reifen auch aus ökologischer Sicht einen großen Vorteil (weniger Verbrauch von Rohstoffen und Energie sowie weniger CO<sub>2</sub>-Produktion, Verschmutzung und Wasserverbrauch). Diese Maßnahmen würden daher auch einen Beitrag zu diesen größeren gesellschaftlichen Zielen leisten, die sich auch in speziellen Bereichen der Unionspolitik niederschlagen.
- (245) Mehrere interessierte Parteien unterstrichen, dass die Hersteller von Premiumreifen neue qualitativ hochwertige Reifen herstellen, die auf eine lange Lebensdauer angelegt sind; außerdem lassen 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 Angebotsqualität in der Union führen.
- (246) 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 CO<sub>2</sub> produziert, die Luftverschmutzung durch Partikel sei um 21 % niedriger und die Bodenerosion in den Ländern, in denen Naturkautschuk erzeugt werde, sei um 29 % niedriger.
- (247) Ferner würden derzeit durch die Runderneuerungsindustrie jährlich etwa 240 000 t abgenutzter Reifen weniger erzeugt. 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 „Wegwerf“-Reifen 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.

<sup>(1)</sup> Vgl. hierzu 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).

<sup>(2)</sup> Vgl. hierzu den Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft vom Januar 2018: [http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm).

<sup>(3)</sup> Vgl. hierzu die Kommissionspolitik zur Unterstützung kleiner und mittlerer Unternehmen: [https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act\\_en](https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en).

- (248) Laut Studien von AIRP spart Italien jährlich durchschnittlich 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen um 10 202 t gesenkt. Laut dieser Studie reduziert jeder runderneuerte Reifen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um 26,5 kg.
- (249) 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 Einklang mit dem wichtigen Kommissionsziel, diese Unternehmen zu unterstützen.

### 6.5. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (250) Die Auswirkungen der Antidumpingmaßnahmen 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 angenommen, 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 gedumpte Einfuhren würde die gesunde Entwicklung des Reifenmarktes in der ganzen 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 vorläufiger Maßnahmen gegenüber Einfuhren von Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren aus der VR China.
- (251) Die Einführung von Antidumpingmaßnahmen 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 — wie bereits bei der Schließung von Dutzenden KMU geschehen (vgl. Erwägungsgrund 175). Aus der Sicht der Einführer oder Verwender sprechen in dieser Phase der Untersuchung keine zwingenden Gründe gegen die Einführung von Antidumpingmaßnahmen gegenüber Einfuhren von Reifen für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren aus der VR China.

## 7. VORLÄUFIGE ANTIDUMPINGMAßNAHMEN

- (252) Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Kommission zu Dumping, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten vorläufige Maßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpten Einfuhren der betroffenen Ware zu verhindern.

### 7.1. Schadensbeseitigungsschwelle (Schadensspanne)

- (253) Zur Bestimmung der Höhe der Maßnahmen ermittelte die Kommission zunächst den Zollsatz, der zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union erforderlich ist.
- (254) Die Schädigung würde beseitigt, wenn der Wirtschaftszweig der Union in der Lage wäre, seine Produktionskosten zu decken und mit den Verkäufen der gleichartigen Ware auf dem Unionsmarkt einen angemessenen Gewinn vor Steuern zu erzielen, der unter normalen Wettbewerbsbedingungen, d. h. ohne gedumpte Einfuhren, in einer derartigen 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.
- (255) Auf dieser Grundlage berechnete die Kommission einen nicht schädigenden Preis der gleichartigen Ware für den Wirtschaftszweig der Union, indem die Gewinnspanne von 15,6 % auf die Produktionskosten der Unionshersteller in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum aufgeschlagen wurde und die tatsächliche Gewinnspanne im Untersuchungszeitraum von den Unionsverkaufspreisen abgezogen und durch die Gewinnspanne von 15,6 % ersetzt wurde.
- (256) Danach ermittelte die Kommission die Schadensbeseitigungsschwelle anhand eines Vergleichs des gewogenen durchschnittlichen Einfuhrpreises der mitarbeitenden ausführenden Stichprobenhersteller in der VR China, wie er bei den Preisunterbietungsberechnungen ermittelt wurde, mit dem gewogenen durchschnittlichen nicht schädigenden Preis der gleichartigen Ware, die von den Unionsherstellern der Stichprobe im Untersuchungszeitraum auf dem Unionsmarkt verkauft wurde. Eine etwaige sich aus diesem Vergleich ergebende Differenz wurde als Prozentsatz des gewogenen durchschnittlichen CIF-Einfuhrwerts ausgedrückt.

- (257) Die Schadensbeseitigungsschwelle für „andere mitarbeitende Unternehmen“ und für „alle übrigen Unternehmen“ wird genauso ermittelt wie die Dumpingspanne für diese Unternehmen (vgl. Erwägungsgründe 127 und 128).

## 7.2. Vorläufige Maßnahmen

- (258) Auf die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China sollten im Einklang mit der Regel des niedrigeren Zolls nach Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung vorläufige Antidumpingmaßnahmen eingeführt werden. Die Kommission verglich die Schadens- mit den Dumpingspannen. Die Zollsätze sollten in Höhe der niedrigeren der beiden Spannen festgesetzt werden.
- (259) Wie in Erwägungsgrund 7 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 Antidumping- und Ausgleichsmaßnahmen nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung und Artikel 24 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> (im Folgenden „Antisubventionsgrundverordnung“).
- (260) Soweit die laufende Antidumpinguntersuchung betroffen ist, und angesichts der obigen Feststellungen sollte die zollamtliche Erfassung der Einfuhren zum Zwecke der Antidumpinguntersuchung nach Artikel 14 Absatz 5 der Grundverordnung eingestellt werden.
- (261) Was die parallel laufende Antisubventionsuntersuchung betrifft, sollte nach Artikel 24 Absatz 5 der Antisubventionsgrundverordnung die zollamtliche Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China beibehalten werden.
- (262) In diesem Stadium des Verfahrens kann keine Entscheidung über eine mögliche rückwirkende Anwendung von Antidumpingmaßnahmen getroffen werden.
- (263) Laut den HS-Erläuterungen 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 angezeigt, 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 13 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 runderneuten Luftreifen aus Kautschuk mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 versehen sind, gesonderte TARIC-Codes eingeführt werden.
- (264) Daher sollten folgende vorläufige Antidumpingzölle, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, eingeführt werden:

Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Schadensspanne (in %)	Vorläufiger Antidumpingzoll (in %)
Xingyuan-Gruppe	166,7	68,8	68,8
Giti-Gruppe	98,7	33,2	33,2
Aeolus-Gruppe	151,2	48,1	48,1
Hankook-Gruppe	80,4	29,3	29,3
andere mitarbeitende Unternehmen	110,3	40,2	40,2
alle übrigen Unternehmen	166,7	68,8	68,8

- (265) Die in dieser Verordnung festgesetzten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze wurden anhand der Feststellungen dieser Untersuchung ermittelt. Mithin spiegeln sie die Lage der betreffenden Unternehmen während dieser Untersuchung wider. Diese Zollsätze gelten ausschließlich für die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in dem betroffenen Land, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt wurden. Einfuhren der betroffenen Ware, die von anderen, im verfügbaren Teil dieser Verordnung nicht ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt wird, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle gelten.

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) 2016/1037 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz gegen subventionierte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Union gehörenden Ländern (ABl. L 176 vom 30.6.2016, S. 55).

- (266) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze 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 sie im *Amtsblatt der Europäischen Union* bekannt gemacht.
- (267) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der sehr unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle erforderlich. Die Unternehmen, für die ein unternehmensspezifischer Antidumpingzoll gilt, müssen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorlegen. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 entsprechen. Auf Einfuhren, für die keine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, sollte der für „alle übrigen Unternehmen“ geltende Antidumpingzoll erhoben werden.
- (268) Damit die ordnungsgemäße Einziehung der Antidumpingzölle gewährleistet ist, sollte der Antidumpingzoll für „alle übrigen Unternehmen“ nicht nur für die an dieser Untersuchung nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller gelten, sondern auch für die Hersteller, die im Untersuchungszeitraum keine Ausfuhren in die Union getätigt haben.

#### 8. ART DER MAßNAHMEN

- (269) Nach den Erkenntnissen der Kommission birgt der Wertzoll zwei wesentliche Nachteile. Zum einen schafft ein Wertzoll einen Anreiz für ein Unternehmen, Waren des unteren Endes ihres Produktmixes 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.
- (270) 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 Ausführem dieser Klassen. Falls die Maßnahmen die in die Klassen 1 und 2 fallenden Einfuhren in die Union zu stark sanktionieren, könnte das politische Ziel der Union einer Kreislaufwirtschaft negativ beeinflusst werden.
- (271) Dementsprechend sprach sich die Kommission aus Gründen des Unionsinteresses vorläufig für die Einführung fester Stückzölle aus, die sich aus der unternehmensspezifischen Schadensspanne für jeden Ausführer ergeben. Durch derartige feste Zollbeträge würde das Risiko beseitigt, dass das Dumping auf in Klasse 3 nicht hinreichend berücksichtigt wird, 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 Klasse-1- und Klasse-2-Einfuhren in die Union, bei denen es sich um runderneuerbare Reifen handelt, die von Runderneuerern in der Union runderneuert werden können, übermäßig zu sanktionieren.
- (272) Die Kommission hielt es aus diesen Gründen für angezeigt, vorläufige Zölle in Form fester Zölle einzuführen.

#### 9. SCHLUSSBESTIMMUNG

- (273) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Verwaltung wird die Kommission die interessierten Parteien einladen, innerhalb einer festen Frist schriftlich Stellung zu nehmen und/oder eine Anhörung vor der Kommission und/oder dem Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren zu beantragen.
- (274) Die Feststellungen zur Einführung von vorläufigen Zöllen sind vorläufiger Natur und werden möglicherweise in der endgültigen Phase der Untersuchung geändert —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

- (1) Es wird ein vorläufiger Antidumpingzoll 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 vorläufige Antidumpingstückzölle in EUR:

Unternehmen	Vorläufiger Antidumpingzoll (in EUR/Stück)	TARIC-Zusatzcode
Xingyuan Tire Group Ltd., Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.;	52,85	C334
sonstige im Anhang genannte mitarbeitende Unternehmen	62,79	
alle übrigen Unternehmen	82,17	C999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zölle für die in Absatz 2 oder im Anhang 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) Die Überführung der in Absatz 1 genannten Ware in den zollrechtlich freien Verkehr in der Union ist von der Leistung einer Sicherheit in Höhe des vorläufigen Zolls abhängig.

(5) 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.

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

#### Artikel 2

(1) Binnen 25 Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung können die interessierten Parteien

- eine Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen beantragen, auf deren Grundlage diese Verordnung erlassen wurde,
- der Kommission eine schriftliche Stellungnahme übermitteln, unter anderem zur Einreihung der Marken in die einzelnen Klassen, und
- eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren beantragen.

(2) Binnen 25 Kalendertagen nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung können die in Artikel 21 Absatz 4 der Verordnung (EU) 2016/1036 genannten Parteien zur Anwendung der vorläufigen Maßnahmen Stellung nehmen.

#### Artikel 3

Artikel 1 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2018/163 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Zollbehörden werden nach Artikel 24 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2016/1037 angewiesen, geeignete Schritte zu unternehmen, um die Einfuhren einer für Omnibusse und Kraftfahrzeuge für den Transport von Waren verwendeten Art neuer und runderneuerter Reifen mit einer Tragfähigkeitskennzahl von mehr als 121 mit Ursprung in der Volksrepublik China in die Europäische Union, die derzeit unter den KN-Codes 4011 20 90 und ex 4012 12 00 (TARIC-Code 4012 12 00 10) eingereicht werden, zollamtlich zu erfassen.“

*Artikel 4*

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

Artikel 1 gilt für einen Zeitraum von sechs Monaten.

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

Brüssel, den 4. Mai 2018

*Für die Kommission*  
*Der Präsident*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANHANG

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
Briway Tire Co., Ltd.	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd.	C338
Goodyear Dalian Tire Co. Limited	C339
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
Quindao 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 Hawk International Rubber Industry Co., Ltd.	C356
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

Name des Unternehmens	TARIC-Zusatzcode
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
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd.	C373
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
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	C379



# BESCHLÜSSE

## DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2018/684 DER KOMMISSION

vom 4. Mai 2018

zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/2323 zwecks Aktualisierung der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Recycling von Schiffen

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2013 über das Recycling von Schiffen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1013/2006 und der Richtlinie 2009/16/EG<sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 16,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die europäische Liste von Abwrackeinrichtungen wurde gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 mit dem Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission<sup>(2)</sup> aufgestellt.
- (2) Mehrere Mitgliedstaaten haben der Kommission Listen von Einrichtungen übermittelt, die sie gemäß Artikel 14 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 zugelassen haben und die in die europäische Liste von Abwrackeinrichtungen aufgenommen werden sollen. Außerdem haben Mitgliedstaaten der Kommission aktualisierte Angaben zu in dieser Liste bereits aufgeführten Einrichtungen übermittelt.
- (3) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 sollte daher geändert werden.
- (4) Für Abwrackeinrichtungen, die in einem Drittland ansässig sind und für die gemäß Artikel 15 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 bei der Kommission die Aufnahme in die europäische Liste beantragt wurde, ist die Bewertung der beigebrachten oder eingeholten einschlägigen Informationen und Belege noch im Gang. Die Kommission muss Durchführungsrechtsakte für die nicht in der Union ansässigen Abwrackeinrichtungen erlassen, sobald die Bewertung abgeschlossen ist.
- (5) Die in diesem Beschluss vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des gemäß Artikel 25 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 eingesetzten Ausschusses —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

### Artikel 1

Der Anhang des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/2323 erhält die Fassung des Anhangs des vorliegenden Beschlusses.

<sup>(1)</sup> ABl. L 330 vom 10.12.2013, S. 1.

<sup>(2)</sup> Durchführungsbeschluss (EU) 2016/2323 der Kommission vom 19. Dezember 2016 zur Aufstellung der europäischen Liste von Abwrackeinrichtungen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Recycling von Schiffen (ABl. L 345 vom 20.12.2016, S. 119).

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 4. Mai 2018

*Für die Kommission*

*Der Präsident*

Jean-Claude JUNCKER

---

## EUROPÄISCHE LISTE VON ABWRACKEINRICHTUNGEN GEMÄß ARTIKEL 16 ABSATZ 1 DER VERORDNUNG (EU) Nr. 1257/2013

## In einem Mitgliedstaat der Union ansässige Abwrackeinrichtungen

Name der Einrichtung	Recycling-Methode	Art und Größe der Schiffe, die abgewrackt werden können	Einschränkungen und Bedingungen für den Betrieb der Abwrackeinrichtung, u. a. in Bezug auf die Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall	Einzelheiten zum Verfahren der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zulassung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde (!)	Jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität, berechnet als Summe des Gewichts der Schiffe in LDT, die in einem bestimmten Jahr in der Einrichtung abgewrackt wurden (²)	Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste (³)
BELGIEN						
NV Galloo Recycling Gent Scheepzatestraat 9 9000 Gent Belgien Tel. + 32 92512521 E-Mail: peter.wyntin@galoo.com	Längsseits (Wasserliegeplatz), Rampe	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 265 Meter Breite: 36 Meter Tiefgang: 12,5 Meter		Stillschweigende Zulassung mit maximaler Überprüfungsfrist von 30 Tagen	34 000 (⁴)	31. März 2020
DÄNEMARK						
Fornaes ApS Rolshøjvej 12-16 8500 Grenå Dänemark www.fornaes.dk	Demontage am Kai und anschließende Verschrottung auf undurchlässigen Böden mit wirksamen Dränagesystemen	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 150 Meter Breite: 25 Meter Tiefgang: 6 Meter BRZ: 10 000	Die Gemeinde Norddjurs ist berechtigt, gefährlichen Abfall umweltgeprüften Auffangeinrichtungen zuzuweisen.	Stillschweigende Zulassung mit maximaler Überprüfungsfrist von 14 Tagen	30 000 (⁵)	30. Juni 2021

Name der Einrichtung	Recycling-Methode	Art und Größe der Schiffe, die abgewrackt werden können	Einschränkungen und Bedingungen für den Betrieb der Abwrackeinrichtung, u. a. in Bezug auf die Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall	Einzelheiten zum Verfahren der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zulassung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde (!)	Jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität, berechnet als Summe des Gewichts der Schiffe in LDT, die in einem bestimmten Jahr in der Einrichtung abgewrackt wurden (²)	Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste (³)
Smedegaarden A/S Vikingkaj 5 6700 Esbjerg Dänemark www.smedegaarden.net	Demontage am Kai und anschließende Verschrottung auf undurchlässigen Böden mit wirksamen Dränagesystemen	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 170 Meter Breite: 40 Meter Tiefgang: 7,5 Meter		Stillschweigende Zulassung mit maximaler Überprüfungsfrist von 14 Tagen	20 000 (⁶)	15. September 2021
ESTLAND						
OÜ BLRT Refonda Baltic	Schwimmend am Kai und im Schwimmdock	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 197 Meter Breite: 32 Meter Tiefgang: 9,6 Meter BRZ: 28 000	Abfallgenehmigung Nr. L.JÄ/327249. Genehmigung zur Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall Nr. 0222. Vorschriften des Hafens Venebalti, <i>Manual on Ships Recycling MSR-Refonda. Environmental Management System, Waste management</i> EP 4.4.6-1-13  Die Einrichtung darf nur gefährliche Materialien recyceln, für die ihr eine Genehmigung erteilt wurde.	Stillschweigende Zulassung mit maximaler Überprüfungsfrist von 30 Tagen	21 852 (⁷)	15. Februar 2021
SPANIEN						
DDR VESSELS XXI, S.L. Hafen „El Musel“ Gijón Spanien Tel. + 34 630144416 E-Mail: abarredo@ddr-vessels.com	Abwrackrampe	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013, außer Schiffe mit Atomtrieb. Höchstmaße von Schiffen: Länge: 84,95 Meter	Die Auflagen sind in der integrierten Umweltgenehmigung vorgegeben.	Bislang wurde kein spezifisches Verfahren festgelegt.	0 (⁸)	28. Juli 2020

Name der Einrichtung	Recycling-Methode	Art und Größe der Schiffe, die abgewrackt werden können	Einschränkungen und Bedingungen für den Betrieb der Abwrackeinrichtung, u. a. in Bezug auf die Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall	Einzelheiten zum Verfahren der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zulassung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde (1)	Jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität, berechnet als Summe des Gewichts der Schiffe in LDT, die in einem bestimmten Jahr in der Einrichtung abgewrackt wurden (2)	Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste (3)
		(Schiffe mit einer Länge von bis zu 169,9 Metern, die auf der Rampe ein Null- oder negatives Kippmoment gewährleisten, können je nach Ergebnis einer ausführlichen Machbarkeitsstudie akzeptiert werden)				

FRANKREICH

Démonaval Recycling ZI du Malaquis Rue François Arago 76580 LE TRAIT Tel. + 33 769791280 E-Mail: patrick@demonaval-recycling.fr	Längsseits, Trockendock	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen (Trockendock): Länge: 140 Meter Breite: 25 Meter Tiefe: 5 Meter	Die Umweltauflagen sind in der Zulassung der Präfektur vorgegeben.	Ausdrückliche Zulassung — Zuständig für die Zulassungsentscheidung ist der Minister für Umwelt.	0 (9)	11. Dezember 2022
GARDET & DE BEZENAC Recycling/Groupe BAUDELET ENVIRONNEMENT — GIE MUG 616, Boulevard Jules Durand 76600 Le Havre Frankreich Tel. + 33 235951634 E-Mail: infos@gardet-bezenac.com	Schwimmanleger und Slipanlage	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 150 Meter Breite: 18 Meter LDT: 7 000	Die Umweltauflagen sind in der Zulassung der Präfektur vorgegeben.	Ausdrückliche Zulassung — Zuständig für die Zulassungsentscheidung ist der Minister für Umwelt.	16 000 (10)	30. Dezember 2021

Name der Einrichtung	Recycling-Methode	Art und Größe der Schiffe, die abgewrackt werden können	Einschränkungen und Bedingungen für den Betrieb der Abwrackeinrichtung, u. a. in Bezug auf die Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall	Einzelheiten zum Verfahren der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zulassung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde <sup>(1)</sup>	Jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität, berechnet als Summe des Gewichts der Schiffe in LDT, die in einem bestimmten Jahr in der Einrichtung abgewrackt wurden <sup>(2)</sup>	Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste <sup>(3)</sup>
Grand Port Maritime de Bordeaux 152, Quai de Bacalan — CS 41 320-33082 Bordeaux Cedex Frankreich Tel. + 33 556905800 E-Mail: maintenance@bordeaux-port.fr	Längsseits, Trockendock	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen (Trockendock): Länge: 240 Meter Breite: 37 Meter Tiefe: 17 Meter	Die Umweltauflagen sind in der Zulassung der Präfektur vorgegeben.	Ausdrückliche Zulassung — Zuständig für die Zulassungsentscheidung ist der Minister für Umwelt.	18 000 <sup>(11)</sup>	21. Oktober 2021
Les Recycleurs bretons Zone Industrielle de Kerbriant — 29 610 Plouigneau Frankreich Tel. + 33 298011106 E-Mail: navaleo@navaleo.fr	Längsseits, Trockendock	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen (Trockendock): Länge: 225 Meter Breite: 34 Meter Tiefe: 27 Meter	Die Umweltauflagen sind in der Zulassung der Präfektur vorgegeben.	Ausdrückliche Zulassung — Zuständig für die Zulassungsentscheidung ist der Minister für Umwelt.	5 500 <sup>(12)</sup>	24. Mai 2021
LETTLAND						
A/S „Tosmares kuģubūvētava“ Ģenerāļa Baloža iela 42/44, Liepāja, LV-3402 Lettland Tel. + 371 63401919 E-Mail: shipyard@tosmare.lv	Demontage von Schiffen (Wasserliegeplatz und Trockendock)	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 165 Meter Breite: 22 Meter Tiefe: 7 Meter	Siehe nationale Genehmigung Nr. LI10IB0024.	Ausdrückliche Zulassung — schriftliche Mitteilung innerhalb von 30 Arbeitstagen	0 <sup>(13)</sup>	11. Juni 2020

Name der Einrichtung	Recycling-Methode	Art und Größe der Schiffe, die abgewrackt werden können	Einschränkungen und Bedingungen für den Betrieb der Abwrackeinrichtung, u. a. in Bezug auf die Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall	Einzelheiten zum Verfahren der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zulassung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde (1)	Jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität, berechnet als Summe des Gewichts der Schiffe in LDT, die in einem bestimmten Jahr in der Einrichtung abgewrackt wurden (2)	Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste (3)
		DWT:14 000 BRZ: 200-12 000 Gewicht: 100-5 000 Tonnen LDT: 100-5 000				
LITAUEN						
UAB APK Minijos 180 (Liegeplatz 133A), LT 93269, Klaipėda, Litauen Tel. + 370 46365776 Fax + 370 46365776 E-Mail: uab.apk@gmail.com	Längsseits (Wasserliegeplatz)	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 130 Meter Breite: 35 Meter Tiefe: 10 Meter BRZ: 3 500	Siehe nationale Genehmigung Nr. TL-KL.1-15/2015	Ausdrückliche Zulassung — schriftliche Mitteilung innerhalb von 30 Arbeitstagen	1 500 (14)	17. März 2020
UAB Armar Minijos 180 (Liegeplätze 127A, 131A), LT 93269, Klaipėda, Litauen Tel. + 370 68532607 E-Mail: armar.uab@gmail.com; albatrosas33@gmail.com	Längsseits (Wasserliegeplatz)	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen (Liegeplatz 127A): Länge: 80 Meter Breite: 16 Meter Tiefe: 6 Meter BRZ: 1 500 Höchstmaße von Schiffen (Liegeplatz 131A): Länge: 80 Meter Breite: 16 Meter Tiefe: 5 Meter BRZ: 1 500	Siehe nationale Genehmigung Nr. TL-KL.1-16/2015 (Liegeplatz 127A)  Siehe nationale Genehmigung Nr. TL-KL.1-51/2017 (Liegeplatz 131A)	Ausdrückliche Zulassung — schriftliche Mitteilung innerhalb von 30 Arbeitstagen	3 910 (15)	17. März 2020 (Liegeplatz 127A) 19. April 2022 (Liegeplatz 131A)

Name der Einrichtung	Recycling-Methode	Art und Größe der Schiffe, die abgewrackt werden können	Einschränkungen und Bedingungen für den Betrieb der Abwrackeinrichtung, u. a. in Bezug auf die Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall	Einzelheiten zum Verfahren der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zulassung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde (1)	Jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität, berechnet als Summe des Gewichts der Schiffe in LDT, die in einem bestimmten Jahr in der Einrichtung abgewrackt wurden (2)	Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste (3)
UAB Vakarų refonda Minijos 180 (Liegeplätze 129, 130, 131A, 131, 132, 133A), LT 93269, Klaipėda, Litauen Tel. + 370 46483940/483891 Fax + 370 46483891 E-Mail: refonda@wsy.lt	Längsseits (Wasserliegeplatz)	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 230 Meter Breite: 55 Meter Tiefe: 14 Meter BRZ: 70 000	Siehe nationale Genehmigung Nr. (11.2)-30-161/2011/TL-KL.1-18/2015	Ausdrückliche Zulassung — schriftliche Mitteilung innerhalb von 30 Arbeitstagen	20 140 (16)	21. Mai 2020

NIEDERLANDE

Keppel-Verolme Prof. Gerbrandyweg 25 3197 KK Rotterdam-Botlek Niederlande Tel. + 31 181234353 E-Mail: mzoethout@keppelverolme.nl	Abwracken	Höchstmaße von Schiffen: Länge: 405 Meter Breite: 90 Meter Tiefe: 11,6 Meter	Die Anlage verfügt über eine Betriebsgenehmigung mit den Einschränkungen und Auflagen für einen umweltgerechten Betrieb.	Ausdrückliche Zulassung	52 000 (17)	21. Juli 2021
Scheepssloperij Nederland B.V. Havenweg 1; 3295 XZ s-Gravendeel Postbus 5234; 3295 ZJ s-Gravendeel Niederlande Tel. + 31 786736055 E-Mail: info@sloperij-nederland.nl	Abwracken	Höchstmaße von Schiffen: Länge: 200 Meter Breite: 33 Meter Tiefe: 6 Meter Höhe: 45 Meter (Botlek-Hubbrücke)	Die Anlage verfügt über eine Betriebsgenehmigung mit den Einschränkungen und Auflagen für einen umweltgerechten Betrieb.	Ausdrückliche Zulassung	9 300 (18)	27. September 2021



Name der Einrichtung	Recycling-Methode	Art und Größe der Schiffe, die abgewrackt werden können	Einschränkungen und Bedingungen für den Betrieb der Abwrackeinrichtung, u. a. in Bezug auf die Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall	Einzelheiten zum Verfahren der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zulassung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde (1)	Jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität, berechnet als Summe des Gewichts der Schiffe in LDT, die in einem bestimmten Jahr in der Einrichtung abgewrackt wurden (2)	Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste (3)
		Die Abwrackarbeiten beginnen am schwimmenden Schiff, damit der Rumpf leichter wird; die Winde, mit der Schiffe auf die Rampe gezogen werden, ist auf 2 000 Tonnen ausgelegt.				

POLEN

ALMEX Sp. Z o.o. ul. Ks. Stanisława Kujota 1 70-605 Szczecin Polen Tel. + 48 914624862 E-Mail: biuro@almex-recycling.pl almex-recycling.pl	Anleger und Recyclingplätze an der Schnittstelle Land-Meer	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 120 Meter Breite: 20 Meter Tiefe: 6 Meter DWT: 6 000 BRZ: 2 500 LDT: 2 500	Siehe Genehmigung WOŚ.II.7243.7.4.2014.IB.	Ausdrückliche Zulassung	4 000 (19)	28. April 2018
Stocznia Marynarki Wojennej S.A. ul. Śmidowicza 48, 81-127 Gdynia Polen Tel. + 48 586258318 E-Mail: mrybka@navship.pl www.navship.pl	Wasserliegeplatz, Trockendocks, Anleger und Recyclingplätze an der Schnittstelle Land-Meer	Schiffe nach der Definition in Artikel 3 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 Höchstmaße von Schiffen: Länge: 100 m Gewicht: 2 500 Tonnen (schwerere Schiffe müssen teildemontiert werden. Die Teildemontage beginnt am schwimmenden Schiff, damit der Rumpf leichter wird.)	Siehe Genehmigung DROŚ S.7243.24.2016.EB	Ausdrückliche Zulassung	5 000 (20)	28. April 2018

Name der Einrichtung	Recycling-Methode	Art und Größe der Schiffe, die abgewrackt werden können	Einschränkungen und Bedingungen für den Betrieb der Abwrackeinrichtung, u. a. in Bezug auf die Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall	Einzelheiten zum Verfahren der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zulassung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde (1)	Jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität, berechnet als Summe des Gewichts der Schiffe in LDT, die in einem bestimmten Jahr in der Einrichtung abgewrackt wurden (2)	Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste (3)
PORTUGAL						
Navalria — Docas, Construções e Reparações Navais Porto Comercial, Terminal Sul, Apartado 39, 3811-901 Aveiro Portugal Tel. + 351 234378970, +351 232767700 E-Mail: info@navalria.pt	Demontage im Trockendock, Dekontaminierung und Demontage auf einer horizontalen und einer geneigten Ebene, je nach Größe des Schiffs	Nennkapazität der horizontalen Ebene: 700 Tonnen Nennkapazität der geneigten Ebene: 900 Tonnen		Die Auflagen für die Tätigkeit sind in den Spezifikationen im Anhang zum Titel AL n.º 5/2015/CCDRC vom 26. Januar 2016 enthalten.	1 900 Tonnen (21)	26. Januar 2020
VEREINIGTES KÖNIGREICH						
Able UK Limited Teesside Environmental Reclamation and Recycling Centre Graythorp Dock Tees Road Hartlepool Cleveland TS25 2DB Vereinigtes Königreich Tel. + 44 1642806080 E-Mail: info@ableuk.com	Demontage von Schiffen und damit zusammenhängende Behandlung im Trockendock und am Wasserliegeplatz gestattet.	Jedes Schiff bis zu den in der Genehmigung genannten Abmessungen. Höchstmaße von Schiffen: Länge: 337,5 Meter Breite: 120 Meter Tiefgang: 6,65 Meter	Die Einrichtung verfügt über einen Schiffsrecyclingplan der Abwrackeinrichtung, der mit der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 im Einklang steht.  Zulassung der Anlage durch eine Genehmigung (Az. EPR/VP3296ZM), die Auflagen für die Tätigkeit und Vorgaben für den Anlagenbetreiber enthält.	Ausdrückliche Zulassung	66 340 (22)	6. Oktober 2020

Name der Einrichtung	Recycling-Methode	Art und Größe der Schiffe, die abgewrackt werden können	Einschränkungen und Bedingungen für den Betrieb der Abwrackeinrichtung, u. a. in Bezug auf die Bewirtschaftung von gefährlichem Abfall	Einzelheiten zum Verfahren der ausdrücklichen oder stillschweigenden Zulassung des Schiffsrecyclingplans durch die zuständige Behörde <sup>(1)</sup>	Jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität, berechnet als Summe des Gewichts der Schiffe in LDT, die in einem bestimmten Jahr in der Einrichtung abgewrackt wurden <sup>(2)</sup>	Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste <sup>(3)</sup>
Harland and Wolff Heavy Industries Limited Queen's Island Belfast BT3 9DU Vereinigtes Königreich Tel. + 44 2890458456 E-Mail: trevor.hutchinson@harland-wolff.com	Demontage von Schiffen und damit zusammenhängende Behandlung im Trockendock und am Wasserliegeplatz gestattet.	Alle Schiffe bis zu den im zugelassenen Arbeitsplan genannten Abmessungen. Höchstmaße von Schiffen: DWT des Hauptdocks (des größten Docks): 556 m × 93 m × 1,2 m. Es kann Schiffe bis zu dieser Größe aufnehmen. DWT des größten Trockendocks: 1,2 Mio.	Die Einrichtung verfügt über einen Schiffsrecyclingplan der Abwrackeinrichtung, der mit der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 im Einklang steht.  Zulassung der Anlage durch eine Genehmigung zur Abfallbewirtschaftung (Genehmigungsnr. LN/07/21/V2), die Auflagen für die Tätigkeit und Vorgaben für den Anlagenbetreiber enthält.	Ausdrückliche Zulassung	13 200 <sup>(23)</sup>	3. August 2020
Swansea Drydock Ltd Prince of Wales Dry Dock Swansea Wales SA1 1LY Vereinigtes Königreich Tel. + 44 1792654592 E-Mail: info@swanseadrydocks.com	Demontage von Schiffen und damit zusammenhängende Behandlung im Trockendock und am Wasserliegeplatz gestattet.	Jedes Schiff bis zu den in der Genehmigung genannten Abmessungen. Höchstmaße von Schiffen: Länge: 200 Meter Breite: 27 Meter Tiefgang: 7 Meter	Die Anlage verfügt über einen Schiffsrecyclingplan der Abwrackeinrichtung, der mit der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 im Einklang steht.  Zulassung der Anlage durch eine Genehmigung (Az. EPR/UP3298VL), die Auflagen für die Tätigkeit enthält und Vorgaben für den Anlagenbetreiber enthält.	Ausdrückliche Zulassung	7 275 <sup>(24)</sup>	2. Juli 2020

<sup>(1)</sup> Gemäß Artikel 7 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013 über das Recycling von Schiffen.

<sup>(2)</sup> Gemäß Artikel 32 Absatz 1 Buchstabe a Satz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1257/2013

<sup>(3)</sup> Der Zeitpunkt des Ablaufs der Aufnahme in die europäische Liste entspricht dem Zeitpunkt, zu dem die Genehmigung oder Zulassung der Einrichtung in dem Mitgliedstaat abläuft.

<sup>(4)</sup> Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 50 000 LTD pro Jahr.

<sup>(5)</sup> Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 50 000 LTD pro Jahr.

<sup>(6)</sup> Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 50 000 LTD pro Jahr.

<sup>(7)</sup> Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 15 000 LTD pro Jahr.

<sup>(8)</sup> Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 60 000 LTD pro Jahr.

<sup>(9)</sup> Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 15 000 LTD pro Jahr.

- (<sup>10</sup>) Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 18 000 LTD pro Jahr.
- (<sup>11</sup>) Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 23 000 LTD pro Jahr.
- (<sup>12</sup>) Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 10 000 LTD pro Jahr.
- (<sup>13</sup>) Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 15 000 LTD pro Jahr.
- (<sup>14</sup>) Laut Genehmigung ist die Einrichtung berechtigt, pro Jahr höchstens 30 000 LTD abzuwracken.
- (<sup>15</sup>) Laut den Genehmigungen ist die Einrichtung berechtigt, pro Jahr höchstens 12 000 LTD (6 000 LTD pro Wasserliegeplatz) abzuwracken.
- (<sup>16</sup>) Laut Genehmigung ist die Einrichtung berechtigt, pro Jahr höchstens 45 000 LTD abzuwracken.
- (<sup>17</sup>) Laut Genehmigung beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 100 000 Tonnen pro Jahr.
- (<sup>18</sup>) Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 45 000 LTD pro Jahr.
- (<sup>19</sup>) Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 10 000 LTD pro Jahr.
- (<sup>20</sup>) Nach den übermittelten Angaben beträgt die theoretische jährliche Schiffsrecyclinghöchstkapazität der Einrichtung 10 000 LTD pro Jahr.
- (<sup>21</sup>) Es liegen keine Angaben zur theoretischen jährlichen Schiffsrecyclinghöchstkapazität vor.
- (<sup>22</sup>) Laut Genehmigung ist die Einrichtung berechtigt, pro Jahr höchstens 230 000 Tonnen abzuwracken.
- (<sup>23</sup>) Laut Genehmigung ist die Einrichtung berechtigt, pro Jahr höchstens 300 000 Tonnen abzuwracken.
- (<sup>24</sup>) Laut Genehmigung ist die Einrichtung berechtigt, pro Jahr höchstens 74 999 Tonnen abzuwracken.
-

**BERICHTIGUNGEN**

**Berichtigung des Protokolls zwischen der Europäischen Gemeinschaft, der Schweizerischen Eidgenossenschaft und dem Fürstentum Liechtenstein über den Beitritt des Fürstentums Liechtenstein zu dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Kriterien und Verfahren zur Bestimmung des zuständigen Staates für die Prüfung eines in einem Mitgliedstaat oder in der Schweiz gestellten Asylantrags, unterzeichnet in Brüssel am 28.2.2008**

*(Amtsblatt der Europäischen Union L 160 vom 18. Juni 2011)*

Artikel 8 Absatz 2

(Seite P/CE/CH/FL/ACCESSION/ASYLUM/de 13)

(Abl. L 160 vom 18. Juni 2011, Seite 42)

*Anstatt:* „(2) Dieses Protokoll tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem der Verwahrer den Vertragsparteien mitgeteilt hat, dass die letzte Ratifizierungs- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt wurde.“

*muss es heißen:* „(2) Dieses Protokoll tritt am ersten Tag des Monats nach dem Tag in Kraft, an dem der Verwahrer den Vertragsparteien mitgeteilt hat, dass die letzte Ratifizierungs- oder Genehmigungsurkunde hinterlegt wurde.“

---





ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)  
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)



**Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union**  
2985 Luxemburg  
LUXEMBURG

**DE**