

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 65



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

63. Jahrgang

4. März 2020

### Inhalt

#### II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

##### VERORDNUNGEN

- ★ **Verordnung (EU) 2020/351 der Kommission vom 28. Februar 2020 zur Änderung des Anhangs II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Verwendung von Citronensäure (E 330) in Kakao- und Schokoladeprodukten <sup>(1)</sup>** ..... 1
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2020/352 der Kommission vom 3. März 2020 zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 hinsichtlich des Eintrags zur Ukraine in der Liste von Drittländern, Gebieten, Zonen und Kompartimenten, aus denen bestimmte Geflügelwaren in die Union eingeführt bzw. durch die Union durchgeführt werden dürfen, im Zusammenhang mit der hochpathogenen Aviären Influenza <sup>(1)</sup>** ..... 4
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2020/353 der Kommission vom 3. März 2020 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China** ..... 9

##### Berichtigungen

- ★ **Berichtigung der Verordnung (EU) 2019/2197 des Rates vom 19. Dezember 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1387/2013 zur Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte landwirtschaftliche und gewerbliche Waren (ABl. L 335 vom 27.12.2019)** ..... 24
- ★ **Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 044 vom 14.2.2014)** ..... 25

<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.



## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## VERORDNUNGEN

## VERORDNUNG (EU) 2020/351 DER KOMMISSION

vom 28. Februar 2020

**zur Änderung des Anhangs II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Verwendung von Citronensäure (E 330) in Kakao- und Schokoladeprodukten**

(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) Der 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 Citronensäure (E 330) in einer Höchstmenge von 5 000 mg/kg als Lebensmittelzusatzstoff für die Lebensmittelkategorie 05.1 „Kakao- und Schokoladeprodukte im Sinne der Richtlinie 2000/36/EG“ zugelassen.
- (4) Am 6. März 2018 wurde eine Änderung der Bedingungen für die Verwendung von Citronensäure (E 330) in der Lebensmittelkategorie 05.1 „Kakao- und Schokoladeprodukte im Sinne der Richtlinie 2000/36/EG“ beantragt, um die Verwendungshöchstmenge für Milkschokolade auf 10 000 mg/kg anzuheben. Der Antrag wurde anschließend gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 den Mitgliedstaaten zugänglich gemacht.
- (5) Citronensäure (E 330), die als Stabilisator in Kakaomasse mit hohem Polyphenolgehalt verwendet wird, senkt den pH-Wert und reagiert mit einem Teil der Polyphenole, wodurch die Kakaomasse eine tiefere Färbung mit charakteristischen Rosatönen und einen säuerlichen Beerengeschmack erhält. Sowohl die Rosatönung als auch das säuerliche Beerenaroma sind im Endprodukt, z. B. in der Schokolade, immer noch erkennbar. Aus dem Antrag geht hervor, dass die derzeit zulässige Höchstmenge von 5 000 mg/kg nicht ausreicht, um die erwünschte Rosatönung und das säuerliche Beerenaroma zu erhalten, die sich mit einer Höchstmenge von 10 000 mg/kg erzielen lassen. Damit die Citronensäure (E 330) mit den Polyphenolen reagiert, ist ein konstantes Verhältnis von Citronensäure (E 330) und Kakaomasse erforderlich, sodass die höhere Verwendungsmenge von Citronensäure (E 330) eine Erhöhung der Gesamtkakaotrockenmasse im Endprodukt mit sich bringt. Dieses Endprodukt würde daher der Definition von Milkschokolade gemäß Anhang I der Richtlinie 2000/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(3)</sup> entsprechen.

<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> Richtlinie 2000/36/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juni 2000 über Kakao- und Schokoladeprodukte für die menschliche Ernährung (AbI. L 197 vom 3.8.2000, S. 19).

- (6) Gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1331/2008 muss die Kommission die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit um ein Gutachten ersuchen, um die EU-Liste der Lebensmittelzusatzstoffe in Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 aktualisieren zu können, es sei denn, von dieser Aktualisierung sind keine Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit zu erwarten.
- (7) Die Sicherheit von Citronensäure (E 330) wurde 1990 vom Wissenschaftlichen Ausschuss „Lebensmittel“ bewertet, der für ihre zulässige tägliche Aufnahme „keine Angabe“ festlegte<sup>(4)</sup>. Der Ausdruck „keine Angabe“ wird verwendet, wenn angesichts der verfügbaren toxikologischen, biochemischen und klinischen Daten die tägliche Gesamtaufnahme des Stoffes aufgrund seines natürlichen Vorkommens und seiner derzeitigen Verwendung(en) in Lebensmitteln in der zur Erzielung der gewünschten technologischen Wirkung erforderlichen Menge keine Gefährdung für die Gesundheit darstellt.
- (8) Citronensäure (E 330) ist ein Lebensmittelzusatzstoff, der gemäß Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 in verschiedenen Lebensmitteln zugelassen ist. Es ist nicht zu erwarten, dass die Erhöhung der Höchstmenge auf 10 000 mg/kg für Milkschokolade erhebliche Auswirkungen auf die Gesamtexposition haben wird.
- (9) Da die Aktualisierung der Liste durch die Zulassung der Verwendung von Citronensäure (E 330) in Milkschokolade in einer Menge von 10 000 mg/kg keine Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben dürfte, ist die Einholung eines Gutachtens bei der Behörde nicht erforderlich.
- (10) Daher sollte die Verwendung von Citronensäure (E 330) in Milkschokolade in einer Menge von 10 000 mg/kg zugelassen werden.
- (11) Der Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 ist daher entsprechend zu ändern.
- (12) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

Der Anhang II der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 wird gemäß dem Anhang dieser 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 28. Februar 2020

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(4)</sup> Berichte des Wissenschaftlichen Ausschusses „Lebensmittel“, 25. Reihe, 1991, S. 13 ([https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/safety/docs/sci-com\\_scf\\_reports\\_25.pdf](https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/safety/docs/sci-com_scf_reports_25.pdf))

## ANHANG

Im Anhang II Teil E der Verordnung (EG) Nr. 1333/2008 wird in der Lebensmittelkategorie 05.1 „Kakao- und Schokoladenprodukte im Sinne der Richtlinie 2000/36/EG“ nach dem Eintrag für E 330 folgender neuer Eintrag eingefügt:

	„E 330	Citronensäure	10 000		Nur Milkschokolade“
--	--------	---------------	--------	--	---------------------

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/352 DER KOMMISSION****vom 3. März 2020****zur Änderung des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 hinsichtlich des Eintrags zur Ukraine in der Liste von Drittländern, Gebieten, Zonen und Kompartimenten, aus denen bestimmte Geflügelwaren in die Union eingeführt bzw. durch die Union durchgeführt werden dürfen, im Zusammenhang mit der hochpathogenen Aviären Influenza****(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2002/99/EG des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Festlegung von tierseuchenrechtlichen Vorschriften für das Herstellen, die Verarbeitung, den Vertrieb und die Einfuhr von Lebensmitteln tierischen Ursprungs <sup>(1)</sup>, insbesondere auf den einleitenden Satz des Artikels 8, Artikel 8 Nummer 1 Unterabsatz 1, Artikel 8 Nummer 4 und Artikel 9 Absatz 4,

gestützt auf die Richtlinie 2009/158/EG des Rates vom 30. November 2009 über die tierseuchenrechtlichen Bedingungen für den innergemeinschaftlichen Handel mit Geflügel und Bruteiern sowie für ihre Einfuhr aus Drittländern <sup>(2)</sup>, insbesondere auf Artikel 23 Absatz 1, Artikel 24 Absatz 2 und Artikel 25 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Verordnung (EG) Nr. 798/2008 der Kommission <sup>(3)</sup> enthält die Anforderungen an Veterinärbescheinigungen für die Einfuhr von Geflügel und Geflügelerzeugnissen (im Folgenden „die Waren“) in die Union sowie für deren Durchfuhr durch die Union, einschließlich der Lagerung während der Durchfuhr. Demnach dürfen die Waren ausschließlich aus den in den Spalten 1 und 3 der Tabelle in Anhang I Teil 1 der genannten Verordnung aufgeführten Drittländern, Gebieten, Zonen oder Kompartimenten in die Union eingeführt bzw. durch die Union durchgeführt werden.
- (2) In der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 ist auch festgelegt, unter welchen Bedingungen ein Drittland, ein Gebiet, eine Zone oder ein Kompartiment als frei von der hochpathogenen Aviären Influenza (HPAI) gilt.
- (3) Die Ukraine ist in Anhang I Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 als Drittland aufgeführt, bei dem aus bestimmten Teilen seines Hoheitsgebiets — abhängig davon, ob dort HPAI auftritt — die Einfuhr bestimmter Geflügelwaren in die Union und ihre Durchfuhr durch die Union zulässig ist. Diese Regionalisierung wurde in Anhang I Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 in der durch die Durchführungsverordnung (EU) 2017/193 <sup>(4)</sup> geänderten Fassung festgelegt, nachdem am 30. November 2016 und am 4. Januar 2017 Ausbrüche von HPAI des Subtyps H5N8 bestätigt worden waren.
- (4) Die Ukraine hat den Abschluss der Reinigungs- und Desinfektionsmaßnahmen im Anschluss an das Keulungsprogramm in den Gebieten, in denen 2016 und 2017 diese HPAI-Ausbrüche festgestellt worden waren, gemeldet und Informationen über die Maßnahmen vorgelegt, die sie zur Verhütung einer weiteren Ausbreitung der Seuche ergriffen hat und die von der Kommission bewertet wurden. Auf der Grundlage dieser Bewertung wurde der Schluss gezogen, dass diese Ausbrüche getilgt wurden und dass kein Risiko im Zusammenhang mit der Einfuhr in die Union von Geflügelwaren aus den in Anhang I Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 aufgeführten Gebieten der Ukraine, aus denen die Einfuhren mit der genannten Verordnung, geändert durch die Durchführungsverordnung (EU) 2017/193, ausgesetzt wurden, besteht.

<sup>(1)</sup> ABl. L 18 vom 23.1.2003, S. 11.

<sup>(2)</sup> ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 74.

<sup>(3)</sup> Verordnung (EG) Nr. 798/2008 der Kommission vom 8. August 2008 zur Erstellung einer Liste von Drittländern, Gebieten, Zonen und Kompartimenten, aus denen die Einfuhr von Geflügel und Geflügelerzeugnissen in die Gemeinschaft und ihre Durchfuhr durch die Gemeinschaft zugelassen ist, und zur Festlegung der diesbezüglichen Veterinärbescheinigungen (AbI. L 226 vom 23.8.2008, S. 1).

<sup>(4)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2017/193 der Kommission vom 3. Februar 2017 zur Änderung des Anhangs II der Entscheidung 2007/777/EG und des Anhangs I der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 hinsichtlich der Einträge für die Ukraine in den Listen der Drittländer, aus denen die Einfuhr bestimmter Waren in die Union in Bezug auf die hochpathogene Aviäre Influenza gestattet ist (AbI. L 31 vom 4.2.2017, S. 13).

- (5) Am 19. Januar 2020 hat die Ukraine jedoch das Auftreten von HPAI des Subtyps H5 in einem Geflügelhaltungsbetrieb in ihrem Hoheitsgebiet bestätigt. Aufgrund dieses bestätigten HPAI-Ausbruchs kann das gesamte Hoheitsgebiet der Ukraine nicht mehr als frei von dieser Seuche angesehen werden, und die ukrainischen Veterinärbehörden können daher keine Sendungen mit Geflügelwaren für die Einfuhr in oder die Durchfuhr durch die Union aus den von diesem Ausbruch betroffenen Gebieten mehr bescheinigen.
- (6) Die ukrainischen Veterinärbehörden haben bestätigt, dass sie nach dem Ausbruch im Januar 2020 die Ausstellung von Bescheinigungen für Sendungen mit Waren, die zur Einfuhr in oder zur Durchfuhr durch die Union bestimmt sind, unverzüglich ausgesetzt haben und ein Keulungsprogramm zur Bekämpfung von HPAI und zur Eindämmung der Ausbreitung dieser Seuche eingeführt haben.
- (7) Darüber hinaus hat die Ukraine der Kommission Informationen über die Seuchenlage in ihrem Hoheitsgebiet übermittelt und mitgeteilt, in welchen Gebieten Beschränkungen verhängt wurden und welche Maßnahmen sie ergriffen hat, um die weitere Ausbreitung von HPAI außerhalb dieser Sperrgebiete zu verhindern. Diese Informationen wurden nun von der Kommission bewertet, und auf der Grundlage dieser Bewertung sowie der von der Ukraine gebotenen Garantien lässt sich schließen, dass es ausreichen dürfte, die Beschränkungen der Einfuhr in die Union von Sendungen von Geflügelwaren auf die von der HPAI betroffenen Gebiete, für die die ukrainischen Veterinärbehörden aufgrund des aktuellen Ausbruchs Beschränkungen erlassen haben, zu begrenzen, um den mit der Einfuhr solcher Waren in die Union einhergehenden Risiken Rechnung zu tragen.
- (8) Der Eintrag zur Ukraine in der Liste in Anhang I Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 sollte daher geändert werden, um der derzeitigen Seuchenlage in diesem Land Rechnung zu tragen. Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 sollte daher entsprechend geändert werden.
- (9) 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 I Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

*Artikel 2*

Diese Verordnung tritt am dritten 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 3. März 2020

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

In Anhang I Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 798/2008 erhält der Eintrag zur Ukraine folgende Fassung:

ISO-Code und Name des Drittlandes oder Gebiets	Code des Drittlandes, des Gebiets, der Zone oder des Kompartiments	Beschreibung des Drittlandes, des Gebiets, der Zone oder des Kompartiments	Veterinärbescheinigung		Besondere Bedingungen	Besondere Bedingungen		Status der Überwachung auf AI	Status der Impfung gegen AI	Status der Salmonellenbekämpfung
			Muster	Zusätzliche Garantien		Schlussdatum	Anfangsdatum			
1	2	3	4	5	6	6A	6B	7	8	9
„UA — Ukraine	UA-0	Gesamtes Hoheitsgebiet	EP, E							
	UA-1	Gesamtes Hoheitsgebiet der Ukraine, ausgenommen das Gebiet UA-2	WGM							
			POU, RAT							
	UA-2	Gebiet, das folgende Teile des ukrainischen Hoheitsgebiets umfasst:								
	UA-2.1	Kherson Oblast (Region)	WGM		P2	30.11.2016	7. März 2020			
			POU, RAT		P2	30.11.2016	7. März 2020			
	UA-2.2	Odessa Oblast (Region)	WGM		P2	4.1.2017	7. März 2020			
			POU, RAT		P2	4.1.2017	7. März 2020			
	UA-2.3	Chernivtsi Oblast (Region)	WGM		P2	4.1.2017	7. März 2020			
			POU, RAT		P2	4.1.2017	7. März 2020“			
	UA-2.4	Vinnysia Oblast (Region), Nemyriv Raion (Bezirk), Gemeinden: Dorf Berezivka Dorf Bratslav Dorf Budky	WGM		P2	19.1.2020				
			POU, RAT		P2	19.1.2020				



ISO-Code und Name des Drittlandes oder Gebiets	Code des Drittlandes, des Gebiets, der Zone oder des Kompartiments	Beschreibung des Drittlandes, des Gebiets, der Zone oder des Kompartiments	Veterinärbescheinigung		Besondere Bedingungen	Besondere Bedingungen		Status der Überwachung auf AI	Status der Impfung gegen AI	Status der Salmonellenbekämpfung
			Muster	Zusätzliche Garantien		Schlussdatum	Anfangsdatum			
1	2	3	4	5	6	6A	6B	7	8	9
		Dorf Bugakiv Dorf Chervone Dorf Chukiv Dorf Danylky Dorf Dovzhok Dorf Horodnytsia Dorf Hrabovets Dorf Hranitne Dorf Karolina Dorf Korovayna Dorf Korzhiv Dorf Korzhivka Dorf Kryklyvtsi Dorf Maryanivka Dorf Melnykivtsi Dorf Monastyrok Dorf Monastyrsk Dorf Nemyriv City Dorf Novi Obyhody Dorf Ostapkiivtsi Dorf Ozero Dorf Perepelychcha								

ISO-Code und Name des Drittlandes oder Gebiets	Code des Drittlandes, des Gebiets, der Zone oder des Kompartiments	Beschreibung des Drittlandes, des Gebiets, der Zone oder des Kompartiments	Veterinärbescheinigung		Besondere Bedingungen	Besondere Bedingungen		Status der Überwachung auf AI	Status der Impfung gegen AI	Status der Salmonellenbekämpfung
			Muster	Zusätzliche Garantien		Schlussdatum	Anfangsdatum			
1	2	3	4	5	6	6A	6B	7	8	9
		Dorf Rachky Dorf Salyntsi Dorf Samchyntsi Dorf Sazhky Dorf Selevintsi Dorf Sholudky Dorf Slobidka Dorf Sorokoduby Dorf Sorokotiazhyntsi Dorf Velyka Bushynka Dorf Vovchok Dorf Vyhnanaka Dorf Yosypenky Dorf Zarudyntsi Dorf Zelenianka								

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/353 DER KOMMISSION****vom 3. März 2020****zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls auf die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China**

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> (im Folgenden „Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

- (1) Am 15. Februar 2019 leitete die Europäische Kommission (im Folgenden „Kommission“) nach Artikel 5 der Grundverordnung eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“ oder „betroffenes Land“) in die Union ein. Die Kommission veröffentlichte eine entsprechende Einleitungsbekanntmachung <sup>(2)</sup> im *Amtsblatt der Europäischen Union* (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“). In einer Bekanntmachung zur Änderung der Einleitungsbekanntmachung <sup>(3)</sup> wurde die Warendefinition präzisiert.
- (2) Die Kommission leitete die Untersuchung auf einen Antrag hin ein, der am 3. Januar 2019 von der Association of European Wheels Manufacturers (Verband der europäischen Radhersteller, im Folgenden „EUWA“ oder „Antragsteller“) im Namen von Herstellern eingereicht wurde, auf die mehr als 25 % der gesamten Unionsproduktion von Stahlrädern entfallen. Die mit dem Antrag vorgelegten Beweise für das Vorliegen von Dumping und für eine dadurch verursachte bedeutende Schädigung rechtfertigten die Einleitung einer Untersuchung.

**1.2. Zollamtliche Erfassung**

- (3) Wie in Erwägungsgrund 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1693 der Kommission <sup>(4)</sup> (im Folgenden „vorläufige Verordnung“) erläutert, erfolgte keine zollamtliche Erfassung der Einfuhren der betroffenen Ware nach Artikel 14 Absatz 5a der Grundverordnung durch die Kommission. Zu diesem Punkt gingen keine Stellungnahmen von Parteien ein.

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

<sup>(2)</sup> Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C 60 vom 15.2.2019, S. 19).

<sup>(3)</sup> Bekanntmachung zur Änderung der Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. C 111 vom 25.3.2019, S. 52).

<sup>(4)</sup> Durchführungsverordnung (EU) 2019/1693 der Kommission vom 9. Oktober 2019 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (ABl. L 259 vom 10.10.2019, S. 15).

### 1.3. Vorläufige Maßnahmen

- (4) Nach Artikel 19a der Grundverordnung übermittelte die Kommission den Parteien am 19. September 2019 eine Zusammenfassung der vorgeschlagenen Zölle sowie Einzelheiten zur Berechnung der Dumpingspanne und der zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union geeigneten Spanne. Die interessierten Parteien wurden aufgefordert, zur Korrektheit dieser Berechnungen innerhalb von drei Arbeitstagen Stellung zu nehmen. Es gingen jedoch keine Stellungnahmen ein.
- (5) Am 11. Oktober 2019 führte die Kommission mit der vorläufigen Verordnung einen vorläufigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China in die Union ein.
- (6) Wie in Erwägungsgrund 23 der vorläufigen Verordnung dargelegt, betraf die Untersuchung von Dumping und Schädigung den Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2018 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“) und die Untersuchung der für die Schadensbeurteilung relevanten Entwicklungen den Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

### 1.4. Weiteres Verfahren

- (7) Nach der Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage vorläufige Antidumpingmaßnahmen eingeführt wurden (im Folgenden „vorläufige Unterrichtung“), äußerten sich der Antragsteller, acht Einführer und/oder Wiederverkäufer sowie zwei chinesische ausführende Hersteller schriftlich zu den vorläufigen Feststellungen.
- (8) Die Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten, wurden gehört. Es fand eine Anhörung mit einem chinesischen ausführenden Hersteller statt. In diesem Stadium wurde keine Anhörung mit dem Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren beantragt.
- (9) Die Kommission holte weiter alle Informationen ein, die sie für ihre endgültigen Feststellungen für notwendig erachtete, und prüfte sie. Bei ihren endgültigen Feststellungen berücksichtigte die Kommission die Stellungnahmen der interessierten Parteien und änderte gegebenenfalls ihre vorläufigen Schlussfolgerungen.
- (10) Die Kommission unterrichtete alle interessierten Parteien über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen, auf deren Grundlage sie einen endgültigen Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der VR China in die Union einzuführen beabsichtigte (im Folgenden „endgültige Unterrichtung“). Nach der endgültigen Unterrichtung wurde allen Parteien eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt.
- (11) Ein unabhängiger Einführer wurde am 9. Januar 2020 von den Dienststellen der Kommission gehört. Am 16. Januar 2020 wurde eine Gruppe chinesischer ausführender Hersteller in Anwesenheit des Anhörungsbeauftragten zur Phase nach der endgültigen Unterrichtung gehört.
- (12) Die Stellungnahmen der interessierten Parteien wurden geprüft und — soweit angezeigt — in dieser Verordnung berücksichtigt.

### 1.5. Stichprobenverfahren

- (13) Da keine Stellungnahmen in Bezug auf das Stichprobenverfahren eingingen, wurden die Erwägungsgründe 7 bis 18 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

### 1.6. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum

- (14) Da keine Stellungnahmen zum Untersuchungszeitraum und zum Bezugszeitraum eingingen, wurde Erwägungsgrund 23 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

## 2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

### 2.1. Vorbringen zur Warendefinition

- (15) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung wiesen mehrere Parteien auf Unklarheiten in der Beschreibung des TARIC-Codes 8716 90 90 97, also eines der Codes, für die die vorläufigen Maßnahmen galten, hin. Diese Parteien baten die Kommission um Bestätigung, dass sich dieser Code nur auf Räder für den Einsatz im Straßenverkehr beziehe und sich daher nicht auf Räder für Schubkarren und Sackkarren erstrecke.

- (16) Die Kommission bestätigte, dass diese Auslegung korrekt ist und dass Räder für Schub- und Sackkarren nicht Gegenstand dieser Untersuchung sind. Im Interesse der Klarheit passte die Kommission die Beschreibung des betreffenden TARIC-Codes entsprechend an. Am 29. Oktober 2019 veröffentlichte die Kommission darüber hinaus einen Aktenvermerk, mit dem alle interessierten Parteien über diese Anpassung unterrichtet wurden.
- (17) Unmittelbar vor der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung beantragte ein unabhängiger Einführer den Ausschluss von Ersatzrädern aus Stahl für Personenkraftwagen mit der Begründung, dass diese nicht dieselben grundlegenden technischen und materiellen Eigenschaften aufwiesen wie alle anderen unter die Warendefinition fallenden Waren. Als Argument führte er an, dass Ersatzräder aus Stahl nicht als normale Räder verwendet werden könnten, da sie in Bezug auf die Geschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt seien. Die Union verfüge zudem nur über eine sehr geringe Produktion von Ersatzrädern aus Stahl für Personenkraftwagen und im Falle des Ersatzmarkts sei diese sogar nicht existent (im Gegensatz zum Erstausrüstungs- oder OEM-Segment, in dem Räder während des Herstellungsprozesses in das Fahrzeug eingebaut würden).
- (18) Die Kommission wies den Antrag des unabhängigen Einführers zurück. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ändert nichts an den grundlegenden technischen und materiellen Eigenschaften eines Rades, und der Einführer legte keine anderen Beweise dafür vor, dass solche Ersatzräder andere technische und materielle Eigenschaften aufweisen als alle anderen unter die Warendefinition fallenden Waren. Darüber hinaus bestätigte die Partei selbst, dass diese Radtypen in der Union hergestellt werden und daher mit eingeführten Ersatzrädern aus Stahl im Wettbewerb stehen. Dass diese Räder vom Wirtschaftszweig der Union in einem der beiden Hauptvertriebskanäle angeblich nicht hergestellt und verkauft werden, ist irrelevant, da die Stahlräder auf dem Ersatzmarkt und die im OEM-Segment verkauften Räder dieselben grundlegenden technischen und materiellen Eigenschaften aufweisen.
- (19) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung kritisierte eine Partei, dass im Antrag im Hinblick auf die Frage, ob ein Stahlrad Gegenstand der Untersuchung sei oder nicht, auf die Verwendung der Räder, d. h. die Nutzung der Räder im Straßenverkehr, zurückgegriffen werde. Stattdessen schlug die Partei Geschwindigkeit und Last als Unterscheidungsfaktoren vor, um festzustellen, ob ein Stahlrad für die Verwendung auf der Straße ausgelegt und daher Gegenstand der Untersuchung sei. Die Partei vertrat insbesondere die Auffassung, dass nur Räder, die für Fahrten mit über 50 km/h ausgelegt seien, als Straßenräder konzipiert und hergestellt würden. Nach der endgültigen Unterrichtung brachte die Partei diesen Einwand erneut vor.
- (20) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Warendefinition oder der Gegenstand der Untersuchung selbst durch dieses Vorbringen nicht infrage gestellt wird, sondern dass der Einwand vielmehr einen Vorschlag dafür darstellt, wie man Straßenräder aus Stahl anders beschreiben könnte. Wie in Erwägungsgrund 18 erläutert, ist die Kommission jedoch nicht der Auffassung, dass die Geschwindigkeit ein relevanter Faktor für die Festlegung der Warendefinition ist, sodass der Vorschlag der Partei zurückgewiesen wurde.
- (21) Ein ausführender Hersteller beschwerte sich darüber, dass die vorläufige Verordnung weder technische Definitionen für die ausgeschlossenen Waren enthalte noch Verfahren zur Bestätigung des Ausschlusses bestimmter Waren aus dem Geltungsbereich der Maßnahmen durch die Zollbeamten der Union und die Kommissionsdienststellen festlege.
- (22) Die Kommission bekräftigte jedoch, dass die technischen Definitionen der ausgeschlossenen Waren und die bereits bestehenden Zollverfahren für die ordnungsgemäße Anwendung und Überwachung der geltenden Antidumpingmaßnahmen ausreichen und dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt zusätzliche Definitionen oder Verfahren in diesem Fall nicht für erforderlich hält. Dieses Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (23) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung brachte ein unabhängiger Einführer vor, dass Stahlräder für landwirtschaftliche Anhänger oder Sattelanhänger mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder mehr (bis zu 54 Zoll) von der Untersuchung ausgenommen werden sollten, da sie unter anderem in Bezug auf Geschwindigkeit, Tragfähigkeit und Bolzenlöcher andere materielle und technische Eigenschaften hätten als Stahlräder für Lkw-Anhänger oder -Sattelanhänger. Es sei darauf hingewiesen, dass der Klarheit halber in der vorläufigen Verordnung erwähnt war, dass Räder für landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen, mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder weniger von den Maßnahmen ausgenommen waren. Dieser Ausschluss schränkte den Gegenstand der Untersuchung zwar ein, änderte jedoch nichts an der Tatsache, dass Räder, die hauptsächlich für Geländezwecke konzipiert sind und verwendet werden, nie unter die Warendefinition fielen, wie bereits in Erwägungsgrund 24 dargelegt.

- (24) In der vorläufigen Verordnung waren Räder für Pkw-Anhänger, Wohnwagen, landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen, mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder weniger vorläufig von den Maßnahmen ausgenommen. Einige Parteien waren der Ansicht, dass infolgedessen Räder für landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen, mit einem Felgendurchmesser von mehr als 16 Zoll unter die Maßnahmen fallen würden. Die Kommission stellte jedoch klar, dass sie mit diesem Ausschluss nicht beabsichtigt hatte, bestimmte andere geländegängige Räder in die Untersuchung einzubeziehen. So waren Räder, die für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind, in der Einleitungsbeurteilung ausdrücklich von der Warendefinition ausgenommen. Dies entsprach auch der Absicht des Antragstellers. In der allgemein einsehbaren Fassung des Antrags hieß es nämlich, dass geländegängige Räder, d. h. Räder für Geräte, die normalerweise nicht für den Straßenverkehr ausgelegt sind, wie landwirtschaftliche Räder, Räder für Erdbau- und Bergbaumaschinen und Räder für die industrielle Nutzung (z. B. für Gabelstapler oder Krane), von dem Antrag ausgenommen sind. Die Untersuchung ergab keine Gründe, weshalb dieser Ausschluss infrage zu stellen wäre, sodass Stahlräder für landwirtschaftliche Anhänger oder Sattelanhänger unabhängig von ihrem Felgendurchmesser nicht in die Untersuchung einbezogen wurden.
- (25) Nach der endgültigen Unterrichtung schlug der EUWA vor, „Räder für die Verwendung in Baufahrzeugen“ in die Liste der ausgenommenen Waren aufzunehmen. Die Kommission hielt diese Ergänzung für unnötig, da diese Räder nie unter die Warendefinition gefallen waren. Der Vorschlag des EUWA wurde daher abgelehnt.
- (26) Nach Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung brachte ein unabhängiger Einführer vor, dass bestimmte für Winterreifen vorgesehene Räder für Personenkraftwagen von der Untersuchung ausgenommen werden sollten, nämlich Räder, die extra so ausgelegt sind, dass sie bei mehreren Fahrzeugmodellen montiert werden können. Das Unternehmen argumentierte, dass die Unionshersteller sich weigerten, diesen Radtyp herzustellen, und dass diese Räder ressourcenschonende Eigenschaften aufwiesen und einen geringen Anteil des „Aftermarkets“ oder Ersatzmarkts bedienten. Nach der endgültigen Unterrichtung wiederholte die Partei ihr Vorbringen.
- (27) Die Untersuchung ergab, dass Stahlräder für Winterreifen — einschließlich solcher, die sich bei mehreren Fahrzeugmodellen montieren lassen — dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften aufweisen wie andere Waren, die unter die für die Untersuchung geltende Warendefinition fallen. Das Rad des unabhängigen Einführers ist ein „universelles“ Pkw-Rad mit einem Mittenzentrierungs-Adapterring. Dieses Merkmal ermöglicht die Verwendung eines Basisrades für verschiedene Mittenlochdurchmesser mithilfe verschiedener Mittenzentrierungsadapter. Das Ergebnis ist dasselbe wie bei einem nicht veränderbaren Mittenloch. Die Ware konkurriert mit Rädern für Winterreifen, die von den Unionsherstellern hergestellt und sowohl auf dem OEM- als auch auf dem Aftermarket vertrieben werden. Daher gab es keine Grundlage dafür, diesen Warentyp von der Untersuchung auszunehmen. Die Kommission wies den Antrag des unabhängigen Einführers daher zurück.

## 2.2. Schlussfolgerung

- (28) Unter Berücksichtigung aller Stellungnahmen, die von interessierten Parteien nach der vorläufigen Verordnung eingereicht worden waren, bestätigte die Kommission, dass die Warendefinition in Erwägungsgrund 42 der vorläufigen Verordnung den Gegenstand der Untersuchung angemessen widerspiegelte. Daher wurde die betroffene Ware definiert als für den Einsatz im Straßenverkehr konzipierte Stahlräder, auch mit Zubehör und/oder Reifen, die bestimmt sind für

- Straßenzugmaschinen,
- Kraftfahrzeuge für den Transport von Personen und/oder Waren,
- Kraftfahrzeuge zu besonderen Zwecken (z. B. Feuerwehrwagen, Straßensprengwagen),
- Anhänger oder Sattelanhänger, nicht selbstfahrend, der oben genannten Fahrzeuge

mit Ursprung in der VR China, die derzeit unter den KN-Codes ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 und ex 8716 90 90 (TARIC-Codes 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 und 8716 90 90 97) eingereiht werden (im Folgenden „betroffene Ware“).

Die folgenden Waren wurden ausgenommen:

- Stahlräder für die industrielle Montage von derzeit unter die Unterposition 8701 10 fallenden Einachsschleppern,
- Räder für Straßen-Quads,
- in einem Stück gegossene Radteile in Sternform, aus Stahl,

- Räder für Kraftfahrzeuge, die speziell für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind (z. B. Räder für Acker- oder Forstschlepper, für Gabelstapler, für Flugzeugschlepper (Pushback Tractors) oder für ihrer Beschaffenheit nach zur Verwendung außerhalb des Straßennetzes bestimmte Muldenkipper (Dumper)),
- Räder für nicht selbstfahrende Pkw-Anhänger und Wohnwagen mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder weniger,
- Räder für Anhänger oder Sattelanhänger, die speziell für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind (z. B. Räder für landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen).

### 3. DUMPING

#### 3.1. Vorbemerkungen

- (29) Wie in den Erwägungsgründen 43 bis 48 der vorläufigen Verordnung erläutert, beschloss die Kommission, in Bezug auf einen der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller Artikel 18 der Grundverordnung anzuwenden. Die Kommission war nicht in der Lage, die geprüften Abschlüsse und die Steuererklärungen des ausführenden Herstellers mit den gemeldeten Ausfuhrverkäufen in Einklang zu bringen. Daher stellte die Kommission fest, dass die vorgelegten Informationen unzuverlässig waren, sodass sie gezwungen war, Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung anzuwenden, um die Dumping- und die Schadensspanne des ausführenden Herstellers ermitteln zu können.
- (30) Nach der vorläufigen Unterrichtung brachte das betreffende Unternehmen erneut seine Argumente gegen die Anwendung von Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung vor, die es bereits in seiner Antwort auf das an es gerichtete Schreiben vom 19. Juni 2019 zur möglichen Anwendung von Artikel 18 der Grundverordnung und während der Anhörungen im Rahmen der vorläufigen Untersuchung vorgebracht hatte.
- (31) Darüber hinaus ersuchte das Unternehmen die Kommission, bei der Berechnung der individuellen Dumping- und Schadensspanne auf Artikel 18 Absatz 3 und nicht auf Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung zurückzugreifen. Es stützte seinen Antrag auf die Behauptung, dass das Unternehmen nach besten Kräften kooperiert habe, und forderte daher, dass die von ihm vorgelegten Informationen nicht vollständig zurückgewiesen werden. Das Unternehmen legte auch alternative Methoden zur Berechnung des Ausfuhrpreises vor, die es der Kommission ermöglichen würden, eine individuelle Dumpingspanne und eine individuelle Schadensspanne für das Unternehmen zu ermitteln.
- (32) Konkret schlug das Unternehmen Folgendes vor:
- a) mehrere alternative Methoden, die eine Überprüfung der gemeldeten Ausfuhrgeschäfte anhand externer Quellen ermöglichen würden, beispielsweise die Verwendung von Daten der Zollbehörden der Union oder von Aufzeichnungen seiner Kunden in der Union;
  - b) Verwendung der Preise auf den inländischen „Mehrwertsteuerrechnungen“, die einem unabhängigen Vermittler ausgestellt wurden, als Grundlage für die Berechnung des Ausfuhrpreises.
- (33) Darüber hinaus unterstützten drei der sechs unabhängigen Einführer in der Union, die die betroffene Ware vom dem Unternehmen beziehen, in ihren Beiträgen den Vorschlag, ihre Einfuhrdaten zu verwenden und auf dieser Grundlage eine individuelle Dumpingspanne für den betreffenden chinesischen ausführenden Hersteller zu berechnen.
- (34) In ihrer Antwort wies die Kommission darauf hin, dass ihr keine neuen Fakten zur Kenntnis gebracht wurden, die etwas an der grundlegenden Feststellung geändert hätten, dass die von diesem Hersteller gemeldeten Verkäufe in die Union nicht mit seinen geprüften Abschlüssen und seinen Steuererklärungen in Einklang gebracht werden können, zu der die Kommission anhand der Beweise gelangt war, die bei dem Kontrollbesuch in den Räumlichkeiten des ausführenden Herstellers gesammelt worden waren.
- (35) Die Kommission vertrat ferner die Auffassung, dass sich der ausführende Hersteller im vorliegenden Fall nicht auf die Bestimmungen des Artikels 18 Absatz 3 der Grundverordnung berufen konnte, da es nicht um die Frage ging, ob die von der Partei übermittelten Informationen nicht in jeder Hinsicht vollkommen waren, sondern vielmehr darum, dass eine grundsätzliche Unsicherheit hinsichtlich der Zuverlässigkeit der der Kommission übermittelten Aufzeichnungen und Informationen bestand. Eine unabhängige Überprüfung dieser Daten durch die Kommission war nicht möglich. Dementsprechend verfügte die Kommission nicht über die erforderlichen Beweise, die es ihr ermöglicht hätten, ihre Berechnungen hinsichtlich der Dumping- und der Schadensspanne des ausführenden

Herstellers abzuschließen. Darüber hinaus würde keine der vorgeschlagenen Alternativen dazu führen, dass die gemeldeten Verkaufszahlen und Kostendaten mit den in den Räumlichkeiten des betreffenden Unternehmens überprüften offiziellen Unterlagen (geprüfte Abschlüsse und Steuererklärungen) in Einklang gebracht werden könnten. Außerdem wäre mit den vorgeschlagenen Alternativen auch nicht sichergestellt, dass der Kommission die vollständige Liste der von dem betreffenden ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum getätigten Ausfuhrgeschäfte übermittelt wurde. Daher konnte die Kommission nicht sicherstellen, dass die Dumping- oder Schadensspanne hinreichend genau hätte ermittelt werden können, weil sie für den Untersuchungszeitraum nicht über einen vollständigen und überprüfbaren Datensatz zu den Ausfuhrgeschäften verfügte.

- (36) Die von dem Unternehmen übermittelten Informationen wurden somit als unzuverlässig angesehen und blieben dementsprechend nach Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung unberücksichtigt <sup>(5)</sup>.
- (37) Nach der endgültigen Unterrichtung brachte das Unternehmen erneut vor, dass sein Ausführpreis, der für die Ermittlung der Dumping- und der Schadensspanne erforderlich sei, auf der Grundlage der in den Erwägungsgründen 31 bis 33 erläuterten alternativen Methoden hätte ermittelt werden können. Darüber hinaus merkte das Unternehmen an, dass der Gerichtshof in der Rechtssache EBMA gegen Giant (China) erläutert habe, dass „sich der Begriff ‚erforderliche Informationen‘ auf die Informationen im Besitz der interessierten Parteien bezieht, zu deren Vorlage die Unionsorgane diese Parteien auffordern, um die im Rahmen der Antidumpinguntersuchung gebotenen Feststellungen zu treffen“ <sup>(6)</sup>. In diesem Zusammenhang führte das Unternehmen an, die Kommission habe nie bestimmte zusätzliche Daten angefordert, um bestätigen zu können, dass die Liste der Ausfuhrgeschäfte in die Union vollständig sei.
- (38) Die Kommission erinnerte daran, dass das Unternehmen bereits in der spezifischen vorläufigen Unterrichtung darüber unterrichtet worden war, dass die in Erwägungsgrund 37 genannten Daten, insbesondere der vollständige und überprüfbare Datensatz zu den Ausfuhrgeschäften während des Untersuchungszeitraums, der Kommission nicht zur Verfügung standen. Das Unternehmen konnte nicht nachweisen, dass die Daten vollständig waren, und die Kommission konnte die Daten, wie bereits erläutert, auch nicht überprüfen. Daher ist die Behauptung, die Kommission habe niemals zusätzliche Informationen angefordert, nicht stichhaltig. Angesichts der fallspezifischen Umstände war die Kommission nicht in der Lage, den von diesem Unternehmen übermittelten Datensatz zu den Ausfuhrgeschäften als korrekt zu bestätigen.
- (39) Ferner wiederholte das Unternehmen, dass es während des gesamten Verfahrens nach besten Kräften kooperiert habe, und erinnerte unter Bezugnahme auf eine frühere Untersuchung <sup>(7)</sup> daran, dass es gängige Praxis der Kommission sei, im Rahmen des Möglichen die unternehmensspezifischen Angaben heranzuziehen.
- (40) Die Kommission erinnerte daran, dass die besonderen Umstände jeder Untersuchung jeweils für sich betrachtet werden sollten. Im vorliegenden Fall war das Hauptproblem der Kommission die grundsätzliche Unzuverlässigkeit der Aufzeichnungen des Unternehmens — und als Grundsatzproblem konnte diese Unzuverlässigkeit nicht dadurch beseitigt werden, dass an den von dem Unternehmen vorgelegten Informationen Korrekturen vorgenommen wurden. Da die Aufzeichnungen des Unternehmens nicht überprüft werden konnten, konnte die Kommission auch nicht mit der erforderlichen Gewissheit feststellen, ob der Datensatz zu den Ausfuhrgeschäften (einschließlich der ausgeführten Waren, Mengen und der entsprechenden Werte) korrekt und vollständig war. In diesem Zusammenhang stellte die Kommission auch fest, dass ein auf anderen Wegen — beispielsweise mithilfe von Daten von Einführern oder aus Ausfuhrstatistiken — eingeholter und bestätigter Datensatz zu den Ausführpreisen nicht mit den geprüften Abschlüssen des Unternehmens in Einklang gebracht werden könnte, was ebenfalls darauf hindeutet, dass die Daten nicht zuverlässig waren.
- (41) Darüber hinaus wandte das Unternehmen ein, der Kommission sei ein Rechtsfehler unterlaufen, als sie Artikel 18 der Grundverordnung auf die Ermittlung des Normalwerts angewandt habe, denn es seien ja nur die Informationen über den Ausführpreis als nicht zuverlässig angesehen worden. In diesem Zusammenhang brachte das Unternehmen erneut vor, dass im Bericht des Panels im Streitfall DS 337 (EG — Lachs (Norwegen)) <sup>(8)</sup> auf Anhang II des WTO-Antidumpingübereinkommens Bezug genommen werde, wonach „bei den Feststellungen ... alle überprüfbaren Informationen berücksichtigt werden [sollen], die fristgerecht und so vorgelegt werden, dass sie ohne ungebührliche Schwierigkeiten für die Untersuchung verwendet werden können, und die gegebenenfalls auf dem von den Behörden gewünschten Datenträger oder in dem von ihnen gewünschten Datenformat übermittelt werden“.

<sup>(5)</sup> Rechtssache T-413/13, City Cycle Industries, ECLI:EU:T:2015:164, Rn. 120-121.

<sup>(6)</sup> Rechtssache C-61/16 P, EBMA/Giant (China), ECLI:EU:C:2017:968, Rn. 57.

<sup>(7)</sup> Verordnung (EG) Nr. 950/2001 des Rates (ABl. L 134 vom 17.5.2001), Erwägungsgründe 43-44.

<sup>(8)</sup> Panelbericht, EG — Lachs (Norwegen), Rn. 7.354-7.355.



- (42) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Ermittlung des Normalwerts ungeachtet der Bestimmungen des Anhangs II des WTO-Antidumpingübereinkommens im vorliegenden Fall keine Auswirkungen gehabt hätte. Die Informationen, die das Unternehmen vorgelegt hatte, waren für die Ermittlung seiner individuellen Dumpingspanne übermittelt worden. Die Kommission stellte fest, dass die Informationen für die Ermittlung des Ausführpreises, der für die Ermittlung der Dumpingspanne von grundlegender Bedeutung ist, nicht zuverlässig waren, da sie nicht überprüft werden konnten. Die Mängel waren dergestalt, dass keine der zur Ermittlung des Ausführpreises vorgelegten Informationen herangezogen werden konnte. In einem solchen Fall wäre eine Ermittlung des Normalwerts überflüssig, da ohne den Ausführpreis keine Dumpingspanne ermittelt werden könnte.
- (43) Schließlich beanstandete das Unternehmen, die Kommission habe seine Verteidigungsrechte verletzt, indem sie die Ermittlung des Normalwerts nicht offengelegt habe. In diesem Zusammenhang beantragte das Unternehmen auch eine Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten, die am 16. Januar 2020 stattfand.
- (44) Wie in Erwägungsgrund 42 dargelegt, wurde der Normalwert für das Unternehmen im vorliegenden Fall nicht ermittelt. Daher war die Kommission der Auffassung, dass sie es nicht versäumt hat, ihr vorliegende Informationen offenzulegen. Darüber hinaus unterrichtete die Kommission das Unternehmen auf ein früheres Ersuchen um Unterrichtung über die Ermittlung des Normalwerts hin über alle Elemente, die sie bei der Ermittlung des Normalwerts verwendet hätte.
- (45) In der Anhörung vom 16. Januar 2020 vertrat der Anhörungsbeauftragte die Ansicht, dass die Kommission die Verteidigungsrechte des Unternehmens durch die Nichtoffenlegung der Berechnung des Normalwerts nicht verletzt habe.
- (46) Daher bestätigte die Kommission die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 43 bis 48 der vorläufigen Verordnung und hielt an ihrer Entscheidung fest, Artikel 18 Absatz 1 Unterabsatz 1 auf das betreffende Unternehmen anzuwenden. Da sich die Ausführverkäufe des Unternehmens nicht überprüfen ließen, konnte die Kommission die genauen Warentypen, die im Untersuchungszeitraum in die Union ausgeführt wurden, nicht ermitteln. In Ermangelung dieser Informationen hielt es die Kommission daher für angemessen, dass die dem Unternehmen zugewiesene Spanne der residualen Spanne entspricht. Die Kommission wies ferner darauf hin, dass das Unternehmen gemäß Artikel 11 Absatz 8 der Grundverordnung die Erstattung der erhobenen Zölle beantragen kann, wenn es zu einem späteren Zeitpunkt nachweisen kann, dass seine Ausführdaten nachprüfbar sind.

### 3.2. Normalwert

- (47) Da zur Anwendung des Artikels 2 Absatz 6a Buchstabe b der Grundverordnung, zur Wahl des repräsentativen Landes, zu den Produktionsfaktoren und Vergleichswerten, die zur Berechnung der unverzerrten Kosten herangezogen wurden, und zur Berechnung des Normalwerts keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission die Erwägungsgründe 49 bis 178 der vorläufigen Verordnung.

### 3.3. Ausführpreis

- (48) Da keine Stellungnahmen zur Ermittlung des Ausführpreises eingingen, wurde Erwägungsgrund 179 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

### 3.4. Vergleich und Dumpingspannen

- (49) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung stellte ein unabhängiger Einführer in der Union das Vorliegen von Dumping bei der betroffenen Ware generell beziehungsweise zumindest bei Stahlrädern für Personenkraftwagen infrage.
- (50) Bei diesen Stellungnahmen handelte es sich um bloße Erklärungen ohne weitere Nachweise, die die vorläufigen Feststellungen der Kommission zum Normalwert, zum Ausführpreis und zum diesbezüglichen Vergleich nicht entkräfteten. Der einzige in der Stichprobe verbliebene ausführende Hersteller, der tatsächlich eine vollständige Berechnung der Dumpingspanne erhalten hat, zog diese Feststellungen und Berechnungen nicht in Zweifel. Dieses Unternehmen führte auch Stahlräder für Personenkraftwagen in die Union aus. Es wurden erhebliche Dumpingspannen sowohl bei Stahlrädern für Personenkraftwagen als auch bei Stahlrädern für Nutzfahrzeuge festgestellt.
- (51) Da keine Stellungnahmen zur Berechnungsmethode für die residuale Dumpingspanne eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 184 bis 185 der vorläufigen Verordnung.

- (52) Da außerdem keine Stellungnahmen zum Vergleich und zu den Dumpingspannen eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 180 bis 183 und 186 bis 187 der vorläufigen Verordnung.

#### 4. SCHÄDIGUNG

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

- (53) Da nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung keine Stellungnahmen zu dem diesbezüglichen Abschnitt eingingen, bestätigte die Kommission ihre Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 188 bis 189 jener Verordnung.

##### 4.2. Unionsmarkt und Unionsverbrauch

- (54) Ein unabhängiger Einführer brachte vor, die Kommission habe in Erwägungsgrund 190 der vorläufigen Verordnung falsche Schlussfolgerungen gezogen; er war der Meinung, dass Räder für Personenkraftwagen und Räder für Nutzfahrzeuge nicht zusammen in einer Untersuchung betrachtet werden sollten. Nach Ansicht dieser interessierten Partei wird bei den Rädern von Nutzfahrzeugen erhebliches Dumping praktiziert, während dies bei Rädern für Personenkraftwagen nicht der Fall sei. Nach der endgültigen Unterrichtung beharrte derselbe Einführer darauf, dass Räder für Personenkraftwagen und Räder für Nutzfahrzeuge nicht zusammen in einer einzigen Untersuchung betrachtet werden sollten, und zwar weil Räder für Personenkraftwagen in Kilogramm ausgedrückt weniger als 1 % des gesamten Unionsverbrauchs ausmachen würden.
- (55) Die Kommission war jedoch der Auffassung, dass Räder für Personenkraftwagen und solche für Nutzfahrzeuge dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften aufweisen und lediglich unterschiedliche Typen der betroffenen Ware darstellen. Diese Untersuchung betraf somit nur eine einzige Ware. Die bei verschiedenen Typen der betroffenen Ware möglicherweise bestehenden Unterschiede in der Größenordnung des Dumpings waren für die Bewertung des Gegenstands der Untersuchung, d. h. für die Definition der betroffenen Ware, in keiner Weise relevant. In jedem Fall stellte die Kommission bei allen untersuchten Warentypen ein erhebliches Dumping fest. Selbst wenn dieses Element eine relevante Tatsache wäre, die zu berücksichtigen wäre, was nicht der Fall ist, wäre das Vorbringen daher sachlich unzutreffend. Es sei daran erinnert, dass aus den Feststellungen in den Erwägungsgründen 190 bis 192 der vorläufigen Verordnung hervorgeht, dass China wie auch die Unionshersteller in ähnlicher Weise sowohl im Bereich der Pkw-Räder als auch im Bereich der Nutzfahrzeug-Räder tätig sind, wobei beide Bereiche einen erheblichen Anteil an den Ausfuhren aus dem betroffenen Land in die Union und an den Verkäufen des Wirtschaftszweigs der Union ausmachen. In Verkaufsstückzahlen ausgedrückt entfallen in der Union rund 65 % der Verkäufe auf Pkw-Räder. Gedumpte Einfuhren können sich unabhängig vom Warentyp oder den Vertriebskanälen negativ auf den Wirtschaftszweig der Union auswirken. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (56) Da keine anderen Stellungnahmen zum Unionsmarkt und zum Unionsverbrauch eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 190 bis 195 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

##### 4.3. Einfuhren aus dem betroffenen Land

- (57) Da keine Stellungnahmen zu diesem Abschnitt eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 196 bis 204 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

##### 4.4. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

###### 4.4.1. Allgemeine Bemerkungen

- (58) Da keine Stellungnahmen eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 205 bis 209 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

###### 4.4.2. Makroökonomische Indikatoren

- (59) Da keine Stellungnahmen zu den makroökonomischen Indikatoren eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 210 bis 218 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

###### 4.4.3. Mikroökonomische Indikatoren

- (60) Da keine Stellungnahmen zu den mikroökonomischen Indikatoren eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 219 bis 230 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

#### 4.4.4. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (61) Da keine Stellungnahmen zu der Schlussfolgerung zur Schädigung eingingen, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 231 bis 234 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

### 5. SCHADENSURSACHE

#### 5.1. Auswirkungen der gedumpten Einfuhren

- (62) Im Rahmen der vorläufigen Sachaufklärung gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union aufgrund der gedumpten Einfuhren aus dem betroffenen Land Verkaufsmengen und Marktanteile einbüßte und dass diese Einfuhren die Verkaufspreise der Unionshersteller unterboten. Außerdem gab es im vorläufigen Stadium Beweise dafür, dass diese gedumpten Preise im Untersuchungszeitraum Preiserhöhungen verhinderten. Die letztgenannten Feststellungen spiegeln sich in Tabelle 8 der vorläufigen Verordnung wider, aus der hervorgeht, dass die Preise der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union in der Union bereits 2017 weniger stark anstiegen als seine Herstellkosten, während die Unionshersteller im Untersuchungszeitraum gezwungen waren, unter ihren Herstellkosten zu verkaufen. Diese Feststellungen bestätigten sich im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung.
- (63) Nach der endgültigen Unterrichtung und während einer Anhörung durch den Anhörungsbeauftragten wandte eine chinesische Gruppe ein, dass der Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union nicht in vollem Umfang den Einfuhren aus der VR China zugerechnet werden dürfe, da der Anstieg des chinesischen Marktanteils im Bezugszeitraum geringer gewesen sei als der Rückgang des Marktanteils der Unionshersteller in diesem Zeitraum<sup>(9)</sup>. Dieselbe Gruppe erklärte darüber hinaus, dass die chinesischen Einfuhrpreise im Bezugszeitraum zwar um 7 % gesunken seien, dass die Kommission aber nicht dargelegt habe, inwiefern sich der niedrige Marktanteil der Einfuhren aus der VR China negativ auf den Unionsmarkt ausgewirkt habe, der von den Unionsherstellern dominiert worden sei.
- (64) Die Kommission wies darauf hin, dass es nicht erforderlich ist, die gesamte festgestellte Schädigung den Einfuhren der betroffenen Ware zuzurechnen; bei der Zurechnungsprüfung wird vielmehr untersucht, ob die Einfuhren der betroffenen Ware eine Ursache für die festgestellte Schädigung darstellen, was im vorliegenden Fall von keiner interessierten Partei bestritten wird. Wie in den Erwägungsgründen 239 bis 252 der vorläufigen Verordnung erläutert, unterminierte der von den gedumpten Einfuhren aus der VR China ausgehende Preisdruck die Verkaufsmengen und -preise des Wirtschaftszweigs der Union im gesamten Bezugszeitraum, erwies sich jedoch als besonders schädigend im Jahr 2017 und im Untersuchungszeitraum, als die Kosten stiegen. Dieser Druck hatte erhebliche Produktions-, Umsatz- und Rentabilitätsrückgänge im Untersuchungszeitraum zur Folge. Durch die anderen untersuchten Faktoren wurde der ursächliche Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht abgeschwächt, und zwar weder durch die einzelnen Faktoren, noch durch alle zusammengenommen.
- (65) Da keine weiteren Stellungnahmen dazu eingingen, dass die festgestellte Schädigung den Einfuhren der betroffenen Ware zugerechnet wird, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 236 bis 238 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

#### 5.2. Auswirkungen anderer Faktoren

- (66) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung hinterfragte ein unabhängiger Einführer, weshalb die Untersuchung nicht gegen die Türkei eingeleitet worden war. Laut diesem Unternehmen wurden gemäß den Tabellen 4 und 12 der vorläufigen Verordnung im Untersuchungszeitraum mehr Stahlräder aus der Türkei eingeführt als aus der VR China, und dies zu ähnlichen Einfuhrpreisen.
- (67) Die Kommission wies zunächst darauf hin, dass die Untersuchung gegen das Land eingeleitet wurde, für das zum Zeitpunkt der Einleitung des Verfahrens hinreichende Beweise für schädigendes Dumping vorgelegt wurden. Der Antrag enthielt zudem sogar Beweise dafür, dass die Preise der Einfuhren aus der Türkei hoch genug waren, um den Wirtschaftszweig der Union nicht zu schädigen. Außerdem untersuchte die Kommission, wie in Erwägungsgrund 241 der vorläufigen Verordnung erläutert, die Entwicklung der Einfuhrmengen und -preise sowohl für die Einfuhren aus der VR China als auch für die aus der Türkei über den gesamten Bezugszeitraum. Auf der Grundlage der im Dossier enthaltenen Beweise kam die Kommission zu dem Schluss, dass die türkischen Preise im Durchschnitt rund 25 % über den chinesischen Preisen lagen.

<sup>(9)</sup> Tabelle 3 der vorläufigen Verordnung ist zu entnehmen, dass der Marktanteil der Einfuhren aus der VR China am Unionsmarkt von 2,6 % im Jahr 2015 auf 5,3 % im Untersuchungszeitraum stieg. Aus Tabelle 6 der vorläufigen Verordnung geht hervor, dass der Marktanteil der Unionshersteller am Unionsmarkt von 84,9 % im Jahr 2015 auf 79,8 % im Untersuchungszeitraum zurückging.

- (68) Nach der endgültigen Unterrichtung wies eine chinesische Gruppe darauf hin, dass die Einfuhrmengen aus der Türkei höher gewesen seien als die Einfuhrmengen aus der VR China. Sie fügte hinzu, dass die türkischen Einfuhrpreise im Gegensatz zu den chinesischen Einfuhrpreisen zwischen 2017 und dem Untersuchungszeitraum gesunken seien, und behauptete, die Kommission habe es versäumt, die Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Schädigung der Unionshersteller zu analysieren. Die Partei wiederholte diese Punkte in einer Anhörung mit dem Anhörungsbeauftragten, bei der sie auch anführte, dass der Marktanteil der Einfuhren aus der Türkei (9,6 %) im Untersuchungszeitraum im Vergleich zu dem der Einfuhren aus der VR China (5,3 %) bedeutend gewesen sei, und wies darüber hinaus auf den Marktanteil anderer Einfuhren (5,2 %) hin.
- (69) Die Kommission wiederholte, dass die Eurostat-Daten kein genaues Bild des Preisniveaus der Einfuhren widerspiegeln, merkte aber auch an, dass aus den Tabellen 4 und 12 der vorläufigen Verordnung hervorging, dass die durchschnittlichen chinesischen Einfuhrpreise je Kilogramm in jedem Jahr des Bezugszeitraums und im Untersuchungszeitraum unter den türkischen Einfuhrpreisen und weit unter den Preisen der Einfuhren aus anderen Ländern lagen. Der Unterschied bei der Entwicklung der chinesischen Einfuhrpreise und der türkischen Einfuhrpreise ist gering und als irrelevant anzusehen, auch angesichts der in Erwägungsgrund 200 der vorläufigen Verordnung hervorgehobenen Mängel der Eurostat-Daten und der in Erwägungsgrund 241 der vorläufigen Verordnung zusammengefassten unbestrittenen Feststellungen, auf die bereits in Erwägungsgrund 67 hingewiesen wurde. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die türkischen Einfuhrpreise die Feststellung, dass die Unionshersteller durch die Stahlradeinfuhren aus der VR China eine Schädigung erlitten, nicht entkräften.
- (70) Da keine weiteren Stellungnahmen dazu eingingen, dass die festgestellte Schädigung den Einfuhren der betroffenen Ware zugerechnet wird, bestätigte die Kommission ihre in den Erwägungsgründen 239 bis 250 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen.

### 5.3. Schlussfolgerung zur Schadensursache

- (71) Aus den oben dargelegten Gründen kam die Kommission zu dem Schluss, dass keiner der anderen geprüften Faktoren nennenswerte Auswirkungen im Hinblick auf die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union haben konnte. Zudem wirkte sich keiner der Faktoren — weder getrennt noch gemeinsam betrachtet — dahin gehend aus, dass der ursächliche Zusammenhang zwischen den gedumpte Einfuhren und der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union aufgehoben oder bedeutungslos geworden wäre, womit die Schlussfolgerung in Erwägungsgrund 252 der vorläufigen Verordnung bestätigt wird.

## 6. UNIONSINTERESSE

### 6.1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (72) Da zum Interesse des Wirtschaftszweigs der Union keine Stellungnahmen eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 254 bis 255 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

### 6.2. Interesse der unabhängigen Einführer und der Verwender

- (73) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung brachte ein Einführer vor, die Maßnahmen hätten verheerende Auswirkungen auf seine Geschäftstätigkeit. Ein anderer Einführer wies darauf hin, dass die Untersuchung unzumutbare negative Auswirkungen auf seine Einfuhrfähigkeit, die Verbraucher und die Umwelt haben würde, erläuterte oder quantifizierte diese Auswirkungen jedoch nicht. Keine der Parteien untermauerte ihr Vorbringen mit Beweisen. Die Kommission war der Auffassung, dass sie in Ermangelung von Beweisen nicht zu dem Schluss gelangen konnte, dass die angeblichen negativen Auswirkungen schwerer wiegen würden als die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Wiederherstellung fairer Wettbewerbsbedingungen auf dem Stahlradmarkt der Union. Die Untersuchung hatte zudem nämlich ergeben, dass die betroffene Ware in ausreichendem Maße aus anderen Quellen angeboten wurde, sodass weiterhin für ein ausreichendes Angebot zu fairen Marktpreisen gesorgt ist.
- (74) Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Verordnung meldete sich keine Partei, die die Interessen der Verwender vertrat, und es gingen auch keine Stellungnahmen von solchen Parteien ein.
- (75) Da keine weiteren Stellungnahmen zum Interesse der unabhängigen Einführer und der Verwender eingingen, wurden die in den Erwägungsgründen 256 bis 259 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen bestätigt.

### 6.3. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (76) Aufgrund dieser Sachlage und da keine Stellungnahmen eingingen, wurden die in Erwägungsgrund 260 der vorläufigen Verordnung gezogenen Schlussfolgerungen bestätigt.

## 7. ENDGÜLTIGE ANTIDUMPINGMAßNAHMEN

## 7.1. Schadensbeseitigungsschwelle

- (77) Nach Artikel 9 Absatz 4 Unterabsatz 3 der Grundverordnung bewertete die Kommission die Entwicklung der Einfuhrmengen im Vorunterrichtungszeitraum (siehe Erwägungsgrund 4), um der zusätzlichen Schädigung Rechnung zu tragen, die sich ergeben würde, falls in diesem Zeitraum ein weiterer erheblicher Anstieg der Einfuhren, die Gegenstand der Untersuchung sind, eintreten würde. Den Daten von Eurostat sowie der Datenbank zu Artikel 14 Absatz 6 und der Datenbank Surveillance 2 zufolge ergab ein Vergleich der Einfuhrmengen der betroffenen Ware im Untersuchungszeitraum mit denen des Vorunterrichtungszeitraums keinen weiteren erheblichen Anstieg der Einfuhren. Daher waren die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Schadensspanne nach Artikel 9 Absatz 4 der Grundverordnung nicht erfüllt, und es wurde keine Berichtigung der Schadensspanne vorgenommen.
- (78) Aufgrund dieser Sachlage und da keine Stellungnahmen zur Schadensbeseitigungsschwelle eingingen, wurden die Schlussfolgerungen in den Erwägungsgründen 262 bis 269 der vorläufigen Verordnung bestätigt.

## 7.2. Endgültige Maßnahmen

- (79) In Anbetracht der Schlussfolgerungen zu Dumping, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten endgültige Antidumpingmaßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpte Einfuhren der betroffenen Ware zu verhindern.
- (80) Endgültige Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Stahlrädern mit Ursprung in der VR China sollten im Einklang mit der Regel des niedrigeren Zolls nach Artikel 7 Absatz 2 und Artikel 9 Absatz 4 Unterabsatz 2 der Grundverordnung eingeführt werden.
- (81) Auf dieser Grundlage sollten folgende endgültige Antidumpingzölle, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, eingeführt werden:

Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Schadensspanne (in %)	Endgültiger Antidumpingzoll (in %)
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	69,4	50,3	50,3
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	69,4	50,3	50,3
Andere mitarbeitende Unternehmen	69,4	50,3	50,3
Alle übrigen Unternehmen	80,1	66,4	66,4

- (82) 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 Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt werden. Einfuhren der betroffenen Ware, die von anderen, im verfügbaren Teil dieser Verordnung nicht ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze gelten.
- (83) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später umfirmiert. Der Antrag ist an die Kommission<sup>(10)</sup> 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 dieses Unternehmen geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Umfirmierung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Bekanntmachung über diese Änderung im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

<sup>(10)</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion H, Rue de la Loi 170, 1040 Brüssel, Belgien.

- (84) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der sehr unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen 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.
- (85) Auch wenn die Vorlage dieser Rechnung erforderlich ist, damit die Zollbehörden der Mitgliedstaaten die unternehmensspezifischen Antidumpingzölle auf die Einfuhren anwenden können, stellt diese Rechnung nicht das einzige von den Zollbehörden zu berücksichtigende Element dar. So sollten die Zollbehörden der Mitgliedstaaten — auch wenn ihnen eine Rechnung vorgelegt wird, die alle in Artikel 1 Absatz 3 dargelegten Anforderungen erfüllt — ihre üblichen Prüfungen durchführen und können wie in allen anderen Fällen zusätzliche Dokumente (Versandpapiere usw.) verlangen, um die Richtigkeit der Angaben in der Erklärung zu überprüfen und sicherzustellen, dass die anschließende Anwendung des Zollsatzes unter Einhaltung der Zollvorschriften gerechtfertigt ist.
- (86) Sollten sich die Ausfuhren eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Zollsätze gelangen, insbesondere nach der Einführung der betreffenden Maßnahmen beträchtlich erhöhen, so könnte allein schon der mengenmäßige Anstieg als Veränderung des Handelsgefüges aufgrund der Einführung von Maßnahmen im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter diesen Umständen kann eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind. Bei einer solchen Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, die unternehmensspezifischen Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.
- (87) 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.
- (88) Statistiken zu Stahlrädern sind häufig auf Stückzahlen bezogen. In der Kombinierten Nomenklatur in Anhang I der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates <sup>(11)</sup> ist jedoch keine solche zusätzliche Einheit für Stahlräder vorgesehen. Es muss daher dafür gesorgt werden, dass bei Einfuhren der betroffenen Ware nicht nur das Gewicht in Kilogramm oder Tonnen in der Anmeldung zur Überführung in den zollrechtlich freien Verkehr angegeben wird, sondern auch die Stückzahl. Genauer gesagt sollte die Stückzahl angegeben werden bei den TARIC-Codes 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 und 8716 90 90 97.

### 7.3. Endgültige Vereinnahmung der vorläufigen Zölle

- (89) Angesichts der festgestellten Dumpingspannen und des Ausmaßes der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union sollten die Sicherheitsleistungen für den mit der vorläufigen Verordnung eingeführten vorläufigen Antidumpingzoll endgültig vereinnahmt werden.

## 8. VERPFLICHTUNGSANGEBOT

- (90) In seinem Beitrag nach der vorläufigen Unterrichtung bekundete einer der in die Stichprobe einbezogenen chinesischen ausführenden Hersteller seine Bereitschaft, eine Preisverpflichtung anzubieten. Allerdings fehlte dem vorläufigen Angebot des Unternehmens das wichtigste Element der Verpflichtung, nämlich die Höhe des Mindesteinfuhrpreises. Deshalb konnte die Kommission diesem Antrag nicht stattgeben.

## 9. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (91) Nach Artikel 109 der Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(12)</sup> wird, wenn ein Betrag infolge einer Entscheidung des Gerichtshofes der Europäischen Union erstattet werden muss, der von der Europäischen Zentralbank für ihre Hauptrefinanzierungsgeschäfte zugrunde gelegte und am ersten Kalendertag jedes Monats geltende Zinssatz angewandt, der im *Amtsblatt der Europäischen Union*, Reihe C, veröffentlicht wird.
- (92) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen stehen im Einklang mit der Stellungnahme des nach Artikel 15 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2016/1036 eingesetzten Ausschusses —

<sup>(11)</sup> Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif (ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1).

<sup>(12)</sup> Verordnung (EU, Euratom) 2018/1046 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juli 2018 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union, zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1296/2013, (EU) Nr. 1301/2013, (EU) Nr. 1303/2013, (EU) Nr. 1304/2013, (EU) Nr. 1309/2013, (EU) Nr. 1316/2013, (EU) Nr. 223/2014, (EU) Nr. 283/2014 und des Beschlusses Nr. 541/2014/EU sowie zur Aufhebung der Verordnung (EU, Euratom) Nr. 966/2012 (ABl. L 193 vom 30.7.2018, S. 1).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

(1) Es wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt auf die Einfuhren von für den Einsatz im Straßenverkehr konzipierten Stahlrädern, auch mit Zubehör und/oder Reifen, die bestimmt sind für

- Straßenzugmaschinen,
- Kraftfahrzeuge für den Transport von Personen und/oder Waren,
- Kraftfahrzeuge zu besonderen Zwecken (z. B. Feuerwehrwagen, Straßensprengwagen),
- Anhänger oder Sattelanhänger, nicht selbstfahrend, der oben genannten Fahrzeuge

mit Ursprung in der Volksrepublik China, die derzeit unter den KN-Codes ex 8708 70 10, ex 8708 70 99 und ex 8716 90 90 (TARIC-Codes 8708 70 10 80, 8708 70 10 85, 8708 70 99 20, 8708 70 99 80, 8716 90 90 95 und 8716 90 90 97) eingereicht werden (im Folgenden „betroffene Ware“).

Die folgenden Waren sind ausgenommen:

- Stahlräder für die industrielle Montage von derzeit unter die Unterposition 8701 10 fallenden Einachsschleppern,
- Räder für Straßen-Quads,
- in einem Stück gegossene Radeile in Sternform, aus Stahl,
- Räder für Kraftfahrzeuge, die speziell für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind (z. B. Räder für Acker- oder Forstschlepper, für Gabelstapler, für Flugzeugschlepper (Pushback Tractors) oder für ihrer Beschaffenheit nach zur Verwendung außerhalb des Straßennetzes bestimmte Muldenkipper (Dumper)),
- Räder für nicht selbstfahrende Pkw-Anhänger und Wohnwagen mit einem Felgendurchmesser von 16 Zoll oder weniger,
- Räder für Anhänger oder Sattelanhänger, die speziell für andere Verwendungen als den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr konzipiert sind (z. B. Räder für landwirtschaftliche Anhänger und sonstige gezogene landwirtschaftliche Geräte, die in der Feldwirtschaft zum Einsatz gelangen).

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

Unternehmen	Endgültiger Antidumpingzoll (in %)	TARIC-Zusatzcode
Xingmin Intelligent Transportation Systems Co., Ltd	50,3	C508
Tangshan Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C509
Xianning Xingmin Wheels Co., Ltd.	50,3	C510
Im Anhang aufgeführte andere mitarbeitende Unternehmen	50,3	Siehe Anhang
Alle übrigen Unternehmen	66,4	C999

(3) Die Anwendung der unternehmensspezifischen Zollsätze für die in Absatz 2 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 die 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 [betroffenes Land] 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) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.

*Artikel 2*

Die Sicherheitsleistungen für den mit der Durchführungsverordnung (EU) 2019/1693 eingeführten vorläufigen Antidumpingzoll werden endgültig vereinnahmt.

*Artikel 3*

Legt ein Hersteller aus der Volksrepublik China der Kommission ausreichende Belege dafür vor, dass

- i) er die in Artikel 1 Absatz 1 beschriebenen Waren mit Ursprung in der Volksrepublik China im Untersuchungszeitraum (1. Januar 2018 bis 31. Dezember 2018) nicht ausgeführt hat,
- ii) er nicht mit einem Ausführer oder Hersteller verbunden ist, für den die mit dieser Verordnung eingeführten Maßnahmen gelten, und
- iii) er die betroffenen Waren nach dem Ende des Untersuchungszeitraums tatsächlich in die Union ausgeführt hat oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer bedeutenden Menge in die Union eingegangen ist,

so kann die Kommission den Anhang dahin gehend ändern, dass diesem Hersteller der Zollsatz zugewiesen wird, der für nicht in die Stichprobe einbezogene mitarbeitende Hersteller gilt, d. h. 50,3 %.

*Artikel 4*

Bei Vorlage einer Anmeldung zur Überführung der in Artikel 1 genannten Waren in den zollrechtlich freien Verkehr ist im entsprechenden Feld der Anmeldung die Stückzahl der eingeführten Waren einzutragen.

*Artikel 5*

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

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

Brüssel, den 3. März 2020

*Für die Kommission*  
*Die Präsidentin*  
Ursula VON DER LEYEN



## ANHANG

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

Name	TARIC-Zusatzcode
Dongfeng Automobile Chassis System Co., Ltd (auch bezeichnet als „Dongfeng Automotive Wheel Co., Ltd“)	C511
Hangzhou Forlong Impex Co., Ltd	C512
Hangzhou Xingjie Auto Parts Manufacturing Co., Ltd	C513
Jiaxing Henko Auto Spare Parts Co., Ltd	C514
Jining Junda Machinery Manufacturing Co., Ltd	C515
Nantong Tuenz Corporate Co., Ltd	C516
Ningbo Luxiang Autoparts Manufacturing Co., Ltd	C517
Shandong Zhengshang Wheel Technology Co., Ltd	C518
Shandong Zhengyu Wheel Group Co., Ltd	C519
Xiamen Sunrise Group Co., Ltd	C520
Yantai Leeway Electromechanical Equipment Co., Ltd	C521
Yongkang Yuefei Wheel Co., Ltd	C522
Zhejiang Jingu Co., Ltd	C523
Zhejiang Fengchi Mechanical Co., Ltd	C524
Zhengxing Wheel Group Co., Ltd	C525
Zhenjiang R&D Auto Parts Co., Ltd	C526

**BERICHTIGUNGEN****Berichtigung der Verordnung (EU) 2019/2197 des Rates vom 19. Dezember 2019 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1387/2013 zur Aussetzung der autonomen Zollsätze des Gemeinsamen Zolltarifs für bestimmte landwirtschaftliche und gewerbliche Waren**

(Amtsblatt der Europäischen Union L 335 vom 27. Dezember 2019)

Seite 565, Anhang, Eintrag „Laufende Nummer 0.6511“ Spalte „Warenbezeichnung“:

- Anstatt:* „Wechselstrom-Fahrmotor vom Typ Permanentmagnet-Synchronmotor mit eingebetteten Magneten (IPMSM) mit
- einem Drehmoment von 200 Nm oder mehr, jedoch nicht mehr als 400 Nm,
  - einer Leistung von 50 kW oder mehr, jedoch nicht mehr als 200 kW,
  - einer Drehzahl von nicht mehr als 15 000 U/min, zur Verwendung bei der Herstellung von E-Bikes<sup>(2)</sup>“
- muss es heißen:* „Wechselstrom-Fahrmotor vom Typ Permanentmagnet-Synchronmotor mit eingebetteten Magneten (IPMSM) mit
- einem Drehmoment von 200 Nm oder mehr, jedoch nicht mehr als 400 Nm,
  - einer Leistung von 50 kW oder mehr, jedoch nicht mehr als 200 kW,
  - einer Drehzahl von nicht mehr als 15 000 U/min, zur Verwendung bei der Herstellung von Elektrofahrzeugen<sup>(2)</sup>“.
-

**Berichtigung der Verordnung (EU) Nr. 139/2014 der Kommission vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates**

*(Amtsblatt der Europäischen Union L 44 vom 14. Februar 2014)*

Seite 3, Artikel 2, die Begriffsbestimmungen der Nummern 1 bis 15 erhalten folgende Reihenfolge:

- „1. ‚Flugplatz‘ (aerodrome): eine definierte Fläche (einschließlich Gebäuden, Einrichtungen und Ausrüstung), die sich auf dem Land oder Wasser oder einer festen Struktur, einer festen Struktur auf hoher See oder einer schwimmenden Struktur befindet und die entweder ganz oder teilweise für den Anflug, den Abflug und das Rollen von Luftfahrzeugen genutzt werden soll;
2. ‚Flugzeug‘ (aeroplane): ein von einem Triebwerk angetriebenes Luftfahrzeug schwerer als Luft, dessen Auftrieb im Flug hauptsächlich durch aerodynamische Reaktionen auf Oberflächen erzeugt wird, die unter gegebenen Flugzuständen starr bleiben;
3. ‚Luftfahrzeug‘ (aircraft): eine Maschine, die sich aufgrund von Reaktionen der Luft, die keine Reaktionen der Luft gegenüber der Erdoberfläche sind, in der Atmosphäre halten kann;
4. ‚Vorfeld‘ (apron): eine festgelegte Fläche, die für die Aufnahme von Luftfahrzeugen zum Ein- oder Aussteigen von Fluggästen, Ein- oder Ausladen von Post oder Fracht, Betanken, Abstellen oder zur Wartung bestimmt ist;
5. ‚Vorfeldkontrolldienst‘ (apron management service): ein Dienst zur Regelung der Tätigkeiten und der Bewegungen von Luftfahrzeugen und Fahrzeugen auf einem Vorfeld;
6. ‚Audit‘ (audit): ein systematischer, unabhängiger und dokumentierter Prozess für die Erhebung von Befunden und deren objektive Beurteilung, um festzustellen, inwieweit Anforderungen eingehalten werden;
7. ‚Zulassungsspezifikationen‘ (certification specifications): von der Agentur erlassene technische Standards, mit denen Nachweisverfahren für die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und deren Durchführungsbestimmungen angegeben werden und die von Organisationen zum Zweck der Zulassung angewendet werden können;
8. ‚zuständige Behörde‘ (competent authority): die innerhalb jedes Mitgliedstaats benannte Behörde mit den notwendigen Befugnissen und Zuständigkeiten für die Zulassung von und Aufsicht über Flugplätze sowie das daran beteiligte Personal und daran beteiligte Organisationen;
9. ‚fortlaufende Aufsicht‘ (continuing oversight): die Aufgaben, die zu einem gegebenen Zeitpunkt zur Umsetzung des Aufsichtsprogramms von der zuständigen Behörde durchgeführt werden, um zu überprüfen, dass die Bedingungen, unter denen ein Zeugnis erteilt wurde, während dessen Gültigkeitsdauer weiterhin erfüllt sind;
10. ‚Genehmigungs- und Maßnahmendokument für Abweichungen‘ (deviation acceptance and action document, DAAD): ein von der zuständigen Behörde erstelltes Dokument, in dem die vorgelegten Belege zusammengefasst werden, die die Genehmigung von Abweichungen von den von der Agentur herausgegebenen Zertifizierungsspezifikationen rechtfertigen;
11. ‚Inspektion‘ (inspection): eine unabhängige Bewertung durch Beobachtung und Beurteilung, bei Bedarf einschließlich Messungen, Prüfungen oder Kalibrierungen, um die Einhaltung der entsprechenden Anforderungen zu überprüfen;
12. ‚Bewegung‘ (movement): Start oder Landung;
13. ‚Hindernis‘ (obstacle): alle (vorübergehend oder dauerhaft) festen und alle beweglichen Objekte oder Teile davon, die
  - sich auf einer für die Bodenbewegungen von Luftfahrzeugen bestimmten Fläche befinden oder
  - über eine festgelegte Fläche hinausragen, die zum Schutz von Luftfahrzeugen im Flug bestimmt ist, oder
  - sich außerhalb dieser festgelegten Flächen befinden und als Gefahr für die Luftfahrt eingestuft wurden;
14. ‚Hindernisbegrenzungsfläche‘ (obstacle limitation surface): eine Fläche, die die Grenzen festlegt, bis zu der Objekte in den Luftraum ragen dürfen;
15. ‚Hindernisschutzfläche‘ (obstacle protection surface): für ein Gleitwinkelbefeuerungssystem festgelegte Fläche, oberhalb der Objekte oder Erweiterungen bestehender Objekte nicht zulässig sind, sofern das neue Objekt oder die Erweiterung nach Auffassung der entsprechenden Behörde nicht durch ein bestehendes ortsfestes Objekt abgeschattet wird.“

Seite 7, Anhang I, die Begriffsbestimmungen der Nummern 1 bis 48 erhalten folgende Reihenfolge:

- „1. ‚annehmbare Nachweisverfahren‘ (Acceptable Means of Compliance, AMC): nicht bindende von der Agentur festgelegte Standards, die illustrieren, in welcher Weise die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen erreicht werden kann;
2. ‚verfügbare Startabbruchstrecke‘ (accelerate stop distance available, ASDA): die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Stoppfläche, falls vorhanden;
3. ‚Flugplatzkontrolldienst‘ (aerodrome control service): ein Flugverkehrskontrolldienst für Flugplatzverkehr;
4. ‚Flugplatzausrüstung‘ (aerodrome equipment): eine Ausrüstung, ein Gerät, ein Zubehörteil, eine Software oder ein Zusatzteil, die/das dazu verwendet wird oder verwendet werden soll, zum Betrieb von Luftfahrzeugen auf einem Flugplatz beizutragen;
5. ‚Luftfahrt Daten‘ (aeronautical data): eine Darstellung von Fakten, Konzepten oder Anweisungen mit Luftfahrtbezug in einem Format, das für die Kommunikation, Auslegung oder Verarbeitung geeignet ist;
6. ‚Flugberatungsdienst‘ (aeronautical information service): ein innerhalb des festgelegten Versorgungsgebietes eingerichteter Dienst, der für die Bereitstellung von Luftfahrtinformationen und -daten zuständig ist, die für die sichere, geordnete und reibungslose Abwicklung von Flügen notwendig sind;
7. ‚Flugsicherungsdienste‘ (air navigation services): Flugverkehrsdienste, Kommunikations-, Navigations- und Überwachungsdienste, Flugwetterdienste sowie Flugberatungsdienste;
8. ‚Flugverkehrsdienste‘ (air traffic services): die verschiedenen Fluginformationsdienste, Flugalarmdienste, Flugverkehrsberatungsdienste und Flugverkehrskontrolldienste (Bezirks-, Anflug- und Flugplatzkontrolldienste);
9. ‚Flugverkehrskontrolldienst‘ (air traffic control (ATC) service): ein Dienst, der zu folgendem Zweck erbracht wird:
  1. zur Verhütung von Zusammenstößen
    - zwischen Luftfahrzeugen untereinander, und
    - auf dem Rollfeld zwischen Luftfahrzeugen und Hindernissen; und
  2. zur Gewährleistung eines raschen und geordneten Ablaufs des Flugverkehrs;
10. ‚Luftfahrzeug-Standplatz‘ (aircraft stand): ein festgelegter Bereich auf einem Vorfeld, der zum Abstellen eines Luftfahrzeuges bestimmt ist;
11. ‚Standplatzrollgasse‘ (aircraft stand taxiway): ein Teil eines Vorfeldes, der als Rollbahn ausgewiesen ist und ausschließlich dazu bestimmt ist, Zugang zu Luftfahrzeugstandplätzen zu gewähren;
12. ‚alternative Nachweisverfahren‘ (alternative means of compliance): solche Nachweisverfahren, die eine Alternative zu bestehenden annehmbaren Nachweisverfahren darstellen, oder solche, die neue Verfahren vorschlagen, um die Einhaltung der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu erreichen, für die die Agentur keine entsprechenden annehmbaren Nachweisverfahren festgelegt hat;
13. ‚Flugalarmdienst‘ (alerting service): ein Dienst zur Unterrichtung der entsprechenden Organisationen über Luftfahrzeuge, die Hilfe von Such- und Rettungsdiensten benötigen, sowie ggf. zur Unterstützung derartiger Organisationen;
14. ‚Vorfeldrollbahn‘ (apron taxiway): ein Teil eines Rollbahnsystems, der auf einem Vorfeld liegt und dazu bestimmt ist, eine durchgehende Rollstrecke über das Vorfeld zu gewähren;
15. ‚Freifläche‘ (clearway): eine definierte rechteckige Fläche am Boden oder auf dem Wasser unter der Kontrolle einer zuständigen Stelle, die als geeignete Fläche ausgewählt bzw. vorbereitet wurde, über der ein Flugzeug einen Teil des Anfangssteigflugs bis zu einer festgelegten Höhe zurücklegen kann;
16. ‚gefährliche Güter‘ (dangerous goods): Gegenstände oder Stoffe, die ein Risiko für Gesundheit, Sicherheit, Sachen oder Umwelt darstellen können und im Verzeichnis gefährlicher Güter in den Gefahrgutvorschriften (Technical Instructions, TI) aufgeführt sind oder die gemäß diesen Vorschriften als gefährliche Güter eingestuft werden;
17. ‚Datenqualität‘ (data quality): der Grad oder das Maß an Zuverlässigkeit, mit dem die bereitgestellten Daten den Anforderungen des Datennutzers im Hinblick auf Genauigkeit, Auflösung und Integrität genügen;
18. ‚ausgewiesene Strecken‘ (declared distances):
  - ‚verfügbare Startrollstrecke‘ (Take-off Run Available, TORA),
  - ‚verfügbare Startstrecke‘ (Take-off Distance Available, TODA),
  - ‚verfügbare Startabbruchstrecke‘ (Accelerate-Stop Distance Available, ASDA),
  - ‚verfügbare Landestrecke‘ (Landing Distance Available, LDA);

19. ‚Fluginformationsdienst‘ (flight information service): ein Dienst zur Bereitstellung nützlicher Hinweise und Informationen für sicheren und effizienten Flugbetrieb;
20. ‚Prinzipien menschlicher Faktoren‘ (human factors principles): Prinzipien, die für den Flugzeugbau, die Zulassung, die Schulung, den Betrieb und die Instandhaltung in der Luftfahrt gelten und die auf eine sichere Wechselbeziehung zwischen menschlichen und anderen Systembestandteilen durch angemessene Berücksichtigung des menschlichen Leistungsvermögens abzielen;
21. ‚menschliches Leistungsvermögen‘ (human performance): menschliche Fähigkeiten und Grenzen, die sich auf Sicherheit und Effizienz von Vorgängen in der Luftfahrt auswirken;
22. ‚Instrumentenlandebahn‘ (instrument runway): eine der folgenden Arten von Pisten, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit Instrumentenanflugverfahren bestimmt sind:
  1. ‚Nichtpräzisionsanflug-Landebahn‘ (non-precision approach runway): eine mit optischen Hilfsmitteln und nicht optischen Hilfsmitteln versehene Instrumentenlandebahn, die mindestens eine direktionale Routenführung bietet, die für einen Geradeausanflug ausreichend ist;
  2. ‚Präzisionsanflug-Landebahn, Kategorie I‘ (precision approach runway, category I): eine mit nicht optischen Hilfsmitteln und optischen Hilfsmitteln versehene Instrumentenlandebahn, die für einen Betrieb mit einer Entscheidungshöhe (Decision Height, DH) nicht unter 60 m (200 ft) und entweder einer Sicht von mindestens 800 m oder einer Pistensichtweite (Runway Visual Range, RVR) von mindestens 550 m bestimmt ist;
  3. ‚Präzisionsanflug-Landebahn, Kategorie II‘ (precision approach runway, category II): eine mit nicht optischen Hilfsmitteln und optischen Hilfsmitteln versehene Instrumentenlandebahn, die für einen Betrieb mit einer Entscheidungshöhe unter 60 m (200 ft), aber mindestens 30 m (100 ft) und einer Pistensichtweite von mindestens 300 m bestimmt ist;
  4. ‚Präzisionsanflug-Landebahn, Kategorie III‘ (precision approach runway, category III): eine mit nicht optischen Hilfsmitteln und optischen Hilfsmitteln zur und längs der Oberfläche der Landebahn versehene Instrumentenlandebahn,
    - A. die für einen Betrieb mit einer Entscheidungshöhe unter 30 m (100 ft) oder ohne Entscheidungshöhe und einer Pistensichtweite von mindestens 175 m bestimmt ist; oder
    - B. die für einen Betrieb mit einer Entscheidungshöhe unter 15 m (50 ft) oder ohne Entscheidungshöhe und einer Pistensichtweite von weniger als 175 m, aber mindestens 50 m bestimmt ist; oder
    - C. die für Flugbetrieb ohne Entscheidungshöhe und ohne Beschränkungen der Pistensichtweite bestimmt ist;
23. ‚Integrität‘ (integrity): ein Grad der Gewähr, dass eine Luftfahrtdateieneinheit und ihr Wert seit ihrer Generierung oder genehmigten Änderung nicht verloren gegangen ist oder verändert wurde;
24. ‚verfügbare Landestrecke‘ (landing distance available, LDA): die Länge der Piste, die für das Ausrollen eines landenden Flugzeugs für verfügbar und geeignet erklärt wurde;
25. ‚Verfahren bei geringer Sicht‘ (low visibility procedures): an einem Flugplatz angewandte Verfahren, um einen sicheren Betrieb bei Anflügen nach Kategorie I unter Standard, nach Kategorie II bei Nichtstandardbedingungen, Kategorie II und III und Starts bei geringer Sicht zu gewährleisten;
26. ‚Start bei geringer Sicht‘ (low visibility take-off, LVTO): ein Start bei einer Pistensichtweite von weniger als 400 m, aber nicht weniger als 75 m;
27. ‚Betrieb nach Kategorie I unter Standard‘ (lower than standard category I operation): ein Instrumentenanflug mit Landung nach Kategorie I unter Verwendung der Entscheidungshöhe der Kategorie I bei geringerer Pistensichtweite als normalerweise für die anwendbare Entscheidungshöhe üblich, jedoch nicht unter 400 m;
28. ‚Rollfeld‘ (manoeuvring area): derjenige Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen zu verwenden ist, mit Ausnahme des Vorfelds;
29. ‚Wetterdienste‘ (meteorological services): diejenigen Einrichtungen und Dienste, die Luftfahrzeuge mit Wettervorhersagen, Wetterlageinformationen und Beobachtungen sowie sonstigen Informationen und Daten versorgen, die von den Staaten für Luftfahrtzwecke zur Verfügung gestellt werden;
30. ‚Markierungszeichen‘ (marker): ein über Grund dargestelltes Objekt, das ein Hindernis anzeigt oder eine Grenze bezeichnet;
31. ‚Markierung‘ (marking): ein Symbol oder eine Gruppe von Symbolen, die auf der Oberfläche der Bewegungsfläche angezeigt werden, um Luftfahrtinformationen darzustellen;
32. ‚Bewegungsfläche‘ (movement area): derjenige Teil eines Flugplatzes, der für Start, Landung und Rollen von Luftfahrzeugen zu verwenden ist und aus Rollfeld und Vorfeld(ern) besteht;

33. ‚Navigationsdienste‘ (navigation services): diejenigen Einrichtungen und Dienste, die das Luftfahrzeug mit Positions- und Zeitinformationen versorgen;
  34. ‚Nicht-Instrumentenlandebahn‘ (non-instrument runway): eine Landebahn, die für den Betrieb von Luftfahrzeugen mit Sichtanflugverfahren bestimmt ist;
  35. ‚Betrieb nach Kategorie II bei Nichtstandardbedingungen‘ (other than standard Category II operation): ein Präzisionsinstrumentenanflug mit Landung unter Verwendung eines ILS oder MLS, bei dem einige oder alle Elemente der Anflugbefehrerung für einen Präzisionsanflug der Kategorie II nicht verfügbar sind, und mit
    - einer Entscheidungshöhe (DH) von weniger als 200 ft, jedoch nicht weniger als 100 ft, und
    - einer Pistensichtweite (RVR) von mindestens 350 m;
  36. ‚Aufsichtsplanungsturnus‘ (oversight planning cycle): ein Zeitraum, innerhalb dessen die fortdauernde Einhaltung überprüft wird;
  37. ‚Schnellabrollbahn‘ (rapid exit taxiway): eine Rollbahn, die in einem spitzen Winkel an eine Landebahn angeschlossen und so ausgelegt ist, dass landende Flugzeuge bei höheren Geschwindigkeiten abbiegen können als auf anderen Abrollbahnen möglich ist, wodurch die Bahnbelegungszeiten verkürzt werden;
  38. ‚Piste‘/‚Start- und Landebahn‘ (runway): ein definierter rechteckiger Bereich auf einem Landflugplatz, der für die Landung und den Start von Luftfahrzeugen vorbereitet ist;
  39. ‚Pistentyp‘ (runway type): Instrumentenlandebahn oder Nicht-Instrumentenlandebahn;
  40. ‚Pistensichtweite‘ (runway visual range, RVR): der Bereich, über den der Pilot eines Luftfahrzeugs auf der Mittellinie der Piste die Pistenunterflurleuchten oder die Leuchten sehen kann, die die Piste seitlich abgrenzen oder die Mittellinie kennzeichnen;
  41. ‚Sicherheitsmanagementsystem‘ (safety management system): eine systematische Verfahrensweise im Umgang mit Sicherheit einschließlich der notwendigen Organisationsstruktur, Verantwortlichkeiten, Richtlinien und Verfahren;
  42. ‚Stoppfläche‘ (stopway): ein definierter rechteckiger Bereich am Boden am Ende der verfügbaren Startrollstrecke, der so vorbereitet ist, dass ein Luftfahrzeug bei einem Startabbruch zum Stehen gebracht werden kann;
  43. ‚verfügbare Startstrecke‘ (take-off distance available, TODA): die Länge der verfügbaren Startrollstrecke zuzüglich der Länge der Freifläche, falls vorhanden;
  44. ‚verfügbare Startrollstrecke‘ (take-off run available, TORA): die Länge der Piste, die für den Startlauf eines startenden Flugzeugs für verfügbar und geeignet erklärt worden ist;
  45. ‚Rollbahn‘ (taxiway): eine festgelegte Strecke auf einem Landflugplatz, die für das Rollen von Luftfahrzeugen eingerichtet wurde und eine Verbindung zwischen verschiedenen Flugplatzbereichen herstellt, unter anderem:
    - Standplatzrollgasse (aircraft stand taxilane),
    - Vorfeldrollbahn (apron taxiway),
    - Schnellabrollbahn (rapid exit taxiway);
  46. ‚Gefahrgutvorschriften‘ (Technical Instructions, TI): die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) genehmigte und veröffentlichte aktuell geltende Fassung der ‚Technical Instructions for the SAFE Transport of Dangerous Goods by Air‘ (ICAO-Dokument 9284-AN/905), einschließlich der zugehörigen Ergänzungen und Anhänge;
  47. ‚Zeugnisbedingungen‘ (terms of the certificate):
    - ICAO-Ortskennung,
    - Betriebsbedingungen (VRF/IFR, Tag/Nacht),
    - Pisten — ausgewiesene Strecken,
    - Pistentyp(en) und Anflüge,
    - Flugplatz-Referenzcode,
    - Umfang des Flugbetriebs mit höherem Flugplatz-Referenzcodebuchstaben,
    - Erbringung von Vorfeldkontrolldiensten (ja/nein),
    - Umfang des Schutzes bezüglich Rettungs- und Brandbekämpfungsdiensten;
  48. ‚optische Hilfsmittel‘ (visual aids): Anzeigen und Signaleinrichtungen, Markierungen, Lichter, Zeichen und Markierungszeichen oder Kombinationen davon.“
-



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



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

**DE**