

# Amtsblatt der Europäischen Union

# L 100



Ausgabe  
in deutscher Sprache

## Rechtsvorschriften

62. Jahrgang

11. April 2019

Inhalt

### II Rechtsakte ohne Gesetzescharakter

#### INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

- ★ **Beschluss (EU) 2019/572 des Rates vom 8. April 2019 über die Unterzeichnung — im Namen der Europäischen Union — einer Änderung des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt** ..... 1
- ★ **Beschluss (EU) 2019/573 des Rates vom 8. April 2019 über den Abschluss — im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten — des Dritten Zusatzprotokolls zum Abkommen über wirtschaftliche Partnerschaft, politische Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Mexikanischen Staaten andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union** ..... 3

#### VERORDNUNGEN

- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2019/574 der Kommission vom 4. April 2019 zur Eintragung eines Namens in das Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben „Paška sol“ (g. U.)** ..... 5
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2019/575 der Kommission vom 4. April 2019 über die Gewährung des Schutzes gemäß Artikel 99 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates für den Namen „Cebberos“ (g.U.)** ..... 6
- ★ **Durchführungsverordnung (EU) 2019/576 der Kommission vom 10. April 2019 zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat mit Ursprung in Russland, Trinidad und Tobago und den Vereinigten Staaten von Amerika** ..... 7

#### BESCHLÜSSE

- ★ **Beschluss (EU) 2019/577 des Rates vom 8. April 2019 zur Ernennung eines von der Republik Zypern vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen** ..... 42

# 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.

★ Beschluss (EU) 2019/578 des Rates vom 8. April 2019 zur Ernennung eines vom Königreich Dänemark vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen .....	43
★ Beschluss (EU) 2019/579 des Rates vom 8. April 2019 zur Ernennung eines vom Großherzogtum Luxemburg vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen .....	44
★ Beschluss (EU) 2019/580 des Rates vom 8. April 2019 zur Ernennung von zwei von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen Mitgliedern und einem von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglied des Ausschusses der Regionen .....	45
★ Beschluss (EU) 2019/581 des Rates vom 8. April 2019 zur Ernennung eines von der Hellenischen Republik vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen .....	46
★ Durchführungsbeschluss (EU) 2019/582 der Kommission vom 3. April 2019 zur Bestätigung oder Änderung der vorläufigen Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von neuen leichten Nutzfahrzeugen für das Kalenderjahr 2017 und für die Volkswagen-Emissionsgemeinschaft, einschließlich ihrer Mitglieder, für die Kalenderjahre 2014, 2015 und 2016 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019) 2342) <sup>(1)</sup> .....	47
★ Durchführungsbeschluss (EU) 2019/583 der Kommission vom 3. April 2019 zur Bestätigung oder Änderung der vorläufigen Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO <sub>2</sub> -Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von Personenkraftwagen für das Kalenderjahr 2017 und für bestimmte Hersteller, die Mitglieder der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft sind, für die Kalenderjahre 2014, 2015 und 2016 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019) 2359) <sup>(1)</sup> .....	66

---

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

## II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

## INTERNATIONALE ÜBEREINKÜNFTE

## BESCHLUSS (EU) 2019/572 DES RATES

vom 8. April 2019

**über die Unterzeichnung — im Namen der Europäischen Union — einer Änderung des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 100 Absatz 2 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Unterabsatz 2 Buchstabe a,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments <sup>(1)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Einklang mit dem Beschluss (EU) 2018/61 des Rates <sup>(2)</sup> wurde die Änderung 1 zu dem Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft am 13. Dezember 2017 — vorbehaltlich ihres Abschlusses zu einem späteren Zeitpunkt — unterzeichnet.
- (2) Durch die Änderung 1 werden die Bereiche der Zusammenarbeit zwischen den Parteien des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt (im Folgenden „Abkommen“), in denen die gegenseitige Anerkennung von Zulassungen und Konformitätsfeststellungen erfolgen kann, ausgeweitet, sodass eine optimierte Nutzung von Ressourcen und entsprechende Kosteneinsparungen erreicht werden können und gleichzeitig ein hohes Maß an Sicherheit im Luftverkehr aufrechterhalten wird.
- (3) Die Änderung 1 des Abkommens sollte genehmigt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die Änderung 1 zu dem Abkommen über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft wird im Namen der Union genehmigt <sup>(3)</sup>.

*Artikel 2*

Der Präsident des Rates nimmt die in Artikel 3 der Änderung 1 vorgesehene Notifikation im Namen der Union vor.

<sup>(1)</sup> Zustimmung vom 13. Dezember 2018 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU) 2018/61 des Rates vom 21. März 2017 über die Unterzeichnung — im Namen der Europäischen Union — und vorläufige Anwendung einer Änderung des Abkommens zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika und der Europäischen Gemeinschaft über die Zusammenarbeit bei der Regelung der Sicherheit der Zivilluftfahrt (ABl. L 11 vom 16.1.2018, S. 1).

<sup>(3)</sup> Der Wortlaut der Änderung 1 wurde zusammen mit dem Beschluss über die Unterzeichnung in ABl. L 11 vom 16.1.2018, S. 3 veröffentlicht.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 8. April 2019.

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

F. MOGHERINI

---

**BESCHLUSS (EU) 2019/573 DES RATES****vom 8. April 2019****über den Abschluss — im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten — des Dritten Zusatzprotokolls zum Abkommen über wirtschaftliche Partnerschaft, politische Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Mexikanischen Staaten andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 91, Artikel 100 Absatz 2, Artikel 207 und Artikel 211 in Verbindung mit Artikel 218 Absatz 6 Unterabsatz 2 Buchstabe a,

gestützt auf die Akte über den Beitritt der Republik Kroatien, insbesondere auf Artikel 6 Absatz 2,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zustimmung des Europäischen Parlaments <sup>(1)</sup>,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Das Abkommen über wirtschaftliche Partnerschaft, politische Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Mexikanischen Staaten andererseits <sup>(2)</sup> (im Folgenden „Globalabkommen“) wurde am 8. Dezember 1997 unterzeichnet und trat am 1. Oktober 2000 in Kraft.
- (2) Nach Artikel 6 Absatz 2 der Akte über den Beitritt der Republik Kroatien ist dem Beitritt Kroatiens zum Globalabkommen durch Abschluss eines Protokolls zum Globalabkommen zwischen dem Rat, der im Namen der Mitgliedstaaten handelt und einstimmig beschließt, und den Vereinigten Mexikanischen Staaten zuzustimmen.
- (3) Am 14. September 2012 ermächtigte der Rat die Kommission, Verhandlungen mit den Vereinigten Mexikanischen Staaten über den Abschluss des Dritten Zusatzprotokolls zum Globalabkommen anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union (im Folgenden „Protokoll“) aufzunehmen. Die Verhandlungen wurden erfolgreich abgeschlossen und das Protokoll gemäß dem Beschluss (EU) 2018/2024 des Rates <sup>(3)</sup> am 27. November 2018 unterzeichnet.
- (4) Das Protokoll sollte genehmigt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Das Dritte Zusatzprotokoll zum Abkommen über wirtschaftliche Partnerschaft, politische Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Mexikanischen Staaten andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union wird im Namen der Union und ihren Mitgliedstaaten genehmigt <sup>(4)</sup>.

*Artikel 2*

Der Präsident des Rates nimmt die in Artikel 5 Absatz 2 des Protokolls vorgesehene Notifikation im Namen der Union und ihrer Mitgliedstaaten vor <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> Zustimmung vom 12. Februar 2019 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht).

<sup>(2)</sup> ABl. L 276 vom 28.10.2000, S. 45.

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2018/2024 des Rates vom 22. Mai 2018 über die Unterzeichnung — im Namen der Europäischen Union und ihrer Mitgliedstaaten — und über die vorläufige Anwendung des Dritten Zusatzprotokolls zum Abkommen über wirtschaftliche Partnerschaft, politische Koordinierung und Zusammenarbeit zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und den Vereinigten Mexikanischen Staaten andererseits anlässlich des Beitritts der Republik Kroatien zur Europäischen Union (ABl. L 325 vom 20.12.2018, S. 1).

<sup>(4)</sup> Das Protokoll wurde zusammen mit dem Beschluss über die Unterzeichnung in ABl. L 325 vom 20.12.2018, S. 3, veröffentlicht.

<sup>(5)</sup> Das Datum des Inkrafttretens des Protokolls wird auf Veranlassung des Generalsekretariats des Rates im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

*Artikel 3*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 8. April 2019.

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

F. MOGHERINI

---

# VERORDNUNGEN

## DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/574 DER KOMMISSION

vom 4. April 2019

### zur Eintragung eines Namens in das Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben „Paška sol“ (g. U.)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 52 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Antrag Kroatiens auf Eintragung des Namens „Paška sol“ wurde gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(2)</sup> veröffentlicht.
- (2) Bei der Kommission ist kein Einspruch gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 eingegangen, daher sollte der Name „Paška sol“ eingetragen werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### Artikel 1

Der Name „Paška sol“ (g. U.) wird eingetragen.

Mit dem in Absatz 1 genannten Namen wird ein Erzeugnis der Klasse 2.6. „Salz“ gemäß Anhang XI der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 668/2014 der Kommission <sup>(3)</sup> ausgewiesen.

#### Artikel 2

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

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

Brüssel, den 4. April 2019

Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
Phil HOGAN  
Mitglied der Kommission

<sup>(1)</sup> ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1.

<sup>(2)</sup> ABl. C 449 vom 13.12.2018, S. 17.

<sup>(3)</sup> Durchführungsverordnung (EU) Nr. 668/2014 der Kommission vom 13. Juni 2014 mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel (ABl. L 179 vom 19.6.2014, S. 36).

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/575 DER KOMMISSION****vom 4. April 2019****über die Gewährung des Schutzes gemäß Artikel 99 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates für den Namen „Cebreros“ (g.U.)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 über eine gemeinsame Marktorganisation für landwirtschaftliche Erzeugnisse und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 922/72, (EWG) Nr. 234/79, (EG) Nr. 1037/2001 und (EG) Nr. 1234/2007 des Rates <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 99,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Kommission hat den von Spanien eingereichten Antrag auf Eintragung des Namens „Cebreros“ im Einklang mit Artikel 97 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 geprüft und im *Amtsblatt der Europäischen Union* <sup>(2)</sup> veröffentlicht.
- (2) Bei der Kommission ist kein Einspruch gemäß Artikel 98 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 eingegangen.
- (3) Der Name „Cebreros“ sollte im Einklang mit Artikel 99 der Verordnung (EU) Nr. 1308/2013 geschützt und in das Register gemäß Artikel 104 derselben Verordnung eingetragen werden.
- (4) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für die gemeinsame Organisation der Agrarmärkte —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Der Name „Cebreros“ (g.U.) wird geschützt.

*Artikel 2*Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

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

Brüssel, den 4. April 2019

*Für die Kommission,  
im Namen des Präsidenten,  
Phil HOGAN  
Mitglied der Kommission*

---

<sup>(1)</sup> ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 671.<sup>(2)</sup> ABl. C 438 vom 5.12.2018, S. 2.

**DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2019/576 DER KOMMISSION****vom 10. April 2019****zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat mit Ursprung in Russland, Trinidad und Tobago und den Vereinigten Staaten von Amerika**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

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

nach Anhörung der Mitgliedstaaten,

in Erwägung nachstehender Gründe:

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

- (1) Am 13. August 2018 leitete die Europäische Kommission nach Artikel 5 der Verordnung (EU) 2016/1036 des Europäischen Parlaments und des Rates (im Folgenden „Grundverordnung“) eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren von Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat mit Ursprung in Russland, Trinidad und Tobago und den Vereinigten Staaten von Amerika (im Folgenden die „betroffenen Länder“) in die Union ein. Die Einleitungsbekanntmachung wurde im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. <sup>(2)</sup>
- (2) Die Kommission leitete die Untersuchung im Anschluss an einen Antrag ein, der am 29. Juni 2018 von Fertilizers Europe (im Folgenden „Antragsteller“) im Namen von Herstellern eingereicht wurde, auf die mehr als 50 % der gesamten Unionsproduktion von Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat (im Folgenden „HAN“) entfallen. Die mit dem Antrag vorgelegten Beweise für das Vorliegen von Dumping und für eine daraus resultierende bedeutende Schädigung rechtfertigten die Einleitung einer Untersuchung.

**1.2. Zollamtliche Erfassung**

- (3) Die Kommission veranlasste mit der Durchführungsverordnung der Kommission (EU) 2019/455 vom 20. März 2019 <sup>(3)</sup> (im Folgenden „Erfassungsverordnung“), dass die Einfuhren der betroffenen Ware nach Artikel 14 Absatz 5a der Grundverordnung zollamtlich erfasst werden.

**1.3. Interessierte Parteien**

- (4) In der Einleitungsbekanntmachung lud die Kommission die interessierten Parteien ein, mit ihr Kontakt aufzunehmen, um bei der Untersuchung mitarbeiten zu können. Außerdem unterrichtete die Kommission gezielt den Antragsteller, ihr bekannte Unionshersteller, die ihr bekannten ausführenden Hersteller und die Behörden der Russischen Föderation (im Folgenden „Russland“), von Trinidad und Tobago (im Folgenden „TT“) und der Vereinigten Staaten von Amerika (im Folgenden „USA“) sowie ihr bekannte Einführer und Verbände, die die Interessen der Verwender vertreten, und andere bekanntermaßen betroffene Verbände über die Einleitung der Untersuchung und forderte sie zur Mitarbeit auf.
- (5) Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, zur Einleitung der Untersuchung Stellung zu nehmen und eine Anhörung durch die Kommission und/oder den Anhörungsbeauftragten in Handelsverfahren zu beantragen.
- (6) Die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in Russland und den USA behaupteten, die Antragsteller hätten keine Repräsentativität und es lägen nicht ausreichend Beweise für Dumping und Schädigung vor, um die Untersuchung einleiten zu können.

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

<sup>(2)</sup> Bekanntmachung der Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat mit Ursprung in Russland, Trinidad und Tobago und den Vereinigten Staaten von Amerika (AbL. C 284 vom 13.8.2018, S. 9).

<sup>(3)</sup> ABl. L 79 vom 21.3.2019, S. 9.

- (7) Die Kommission wies beide Vorbringen zurück. Eine Überprüfung der Kommission bestätigte die Schlussfolgerungen im Aktenvermerk zur Repräsentativität, der von interessierten Parteien eingesehen werden kann, dass der Antrag im Namen von Herstellern gestellt wurde, auf die mehr als 50 % der gesamten HAN-Produktion in der Union entfallen. Außerdem führte die Kommission eine Überprüfung des Antrags aufgrund des Artikels 5 der Grundverordnung durch und gelangte zu dem Schluss, dass die Anforderungen für die Einleitung einer Untersuchung erfüllt waren, dass also insbesondere die Richtigkeit und Stichhaltigkeit der vom Antragsteller vorgelegten Beweise ausreichten. Gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Grundverordnung muss der Antrag die Informationen zu den darin aufgeführten Punkten enthalten, die dem Antragsteller üblicherweise zur Verfügung stehen. Auf der Grundlage der vorgelegten Nachweise, bestätigt durch die eigene Bewertung der Kommission, war diese Anforderung erfüllt.

#### 1.4. Stichprobenverfahren

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

##### 1.4.1. Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller

- (9) In der Einleitungsbekanntmachung wies die Kommission darauf hin, dass sie beschlossen hatte, die Zahl der zu untersuchenden Unionshersteller auf ein vertretbares Maß zu beschränken, und zu diesem Zweck eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Die Kommission bildete die vorläufige Stichprobe auf der Grundlage der von den Unionsherstellern im Rahmen der Analyse zur Prüfung der Repräsentativität vor der Einleitung gemeldeten Produktion und Verkaufsmenge in der Union. Die so ermittelte vorläufige Stichprobe umfasste drei Unionshersteller, auf die nach den verfügbaren Informationen rund 70 % der Produktion und der Verkäufe in der Union entfielen. Die Einzelheiten zu dieser vorläufigen Stichprobe wurden in dem zur Einsichtnahme durch interessierte Parteien bestimmten Dossier verfügbar gemacht, und die Kommission forderte die interessierten Parteien auf, dazu Stellung zu nehmen.
- (10) Kurz nach der Einleitung teilte einer der vorläufig in die Stichprobe einbezogenen Hersteller, Yara Sluiskil B.V., der Kommission mit, dass er nicht mitarbeiten wolle. Außerdem übermittelten zwei Unionshersteller nach der Veröffentlichung der Einleitungsbekanntmachung ihre Antworten als Reaktion auf die Repräsentativitätsprüfung vor der Einleitung. Die Kommission berücksichtigte die Daten dieser Unionshersteller zu Produktion und Verkauf bei der Bildung der endgültigen Stichprobe.
- (11) Mehrere interessierte Parteien übermittelten weitere Stellungnahmen zur vorläufigen Stichprobe. Die Kommission prüfte die Stellungnahmen und erläuterte im Vermerk zum offenen Dossier vom 5. September 2018, warum diese Stellungnahmen keine Auswirkungen auf die endgültige Stichprobenauswahl hatten.
- (12) Der Ansatz der Kommission, gemäß Artikel 17 der Antidumping-Grundverordnung mit einer Stichprobe auf der Grundlage der Produktionsmenge und der Verkäufe der gleichartigen Ware in der Union im Untersuchungszeitraum zu arbeiten, wurde folglich aufrechterhalten.
- (13) Da die Yara Sluiskil B.V. nicht mitarbeiten wollte, beschloss die Kommission, sie durch OCI Nitrogen zu ersetzen. Auf die endgültige Stichprobe der Unionshersteller (AB Achema, Grupa Azoty Zakłady Azotowe Pulawy S.A. und OCI Nitrogen B.V.) entfielen mehr als 50 % der gesamten Produktion und Verkaufsmenge der gleichartigen Ware in der Union. Die Stichprobe ist repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union.

##### 1.4.2. Bildung einer Stichprobe der Einführer

- (14) Um über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, forderte die Kommission unabhängige Einführer zur Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen auf.
- (15) Mehrere unabhängige Einführer meldeten sich als interessierte Parteien, allerdings übermittelten nur drei die erbetenen Informationen und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu. Angesichts der geringen Zahl eingegangener Antworten befand die Kommission, dass sich die Bildung einer Stichprobe erübrigte. Alle drei Einführer wurden aufgefordert, einen Fragebogen auszufüllen.

##### 1.4.3. Bildung einer Stichprobe der ausführenden Hersteller in Russland, TT und den USA

- (16) Um über die Notwendigkeit einer Stichprobe entscheiden und gegebenenfalls eine Stichprobe bilden zu können, bat die Kommission alle ihr bekannten ausführenden Hersteller in Russland, TT und den USA um Vorlage der in der Einleitungsbekanntmachung genannten Informationen. Darüber hinaus ersuchte die Kommission die Mission der Russischen Föderation bei der Europäischen Union, die Mission von Trinidad und Tobago bei der Europäischen Union und die Mission der Vereinigten Staaten von Amerika bei der Europäischen Union, gegebenenfalls weitere ausführende Hersteller zu ermitteln und/oder zu kontaktieren, die an einer Mitarbeit bei der Untersuchung interessiert sein könnten.

- (17) Zwei ausführende Hersteller in Russland, ein ausführender Hersteller in TT und ein ausführender Hersteller in den USA übermittelten die erbetenen Informationen und stimmten ihrer Einbeziehung in die Stichprobe zu.
- (18) Angesichts der geringen Zahl der Antworten ausführender Hersteller befand die Kommission, dass die Bildung einer Stichprobe nicht notwendig war.
- (19) Alle der Kommission bekannten betroffenen ausführenden Hersteller und die Behörden der betroffenen Länder wurden am 21. August 2018 davon unterrichtet, welche Unternehmen untersucht werden sollten. Es gingen keine Stellungnahmen ein.

#### 1.5. Fragebogenantworten

- (20) Die Kommission sandte Fragebogen an die drei in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, den Antragsteller, die drei unabhängigen Einführer, die sich gemeldet hatten, die vier ausführenden Hersteller in den betroffenen Ländern sowie alle Verwenderverbände und Wirtschaftsbeteiligten, die sich gemeldet und einen Fragebogen angefordert hatten.
- (21) In der Beschwerde legte der Antragsteller ausreichende Beweise für Verzerrungen des Rohstoffangebots in Russland bei der betroffenen Ware vor. Daher deckt die Untersuchung, wie in der Einleitungsbekanntmachung angekündigt, diese Verzerrungen des Rohstoffangebots ab, um festzustellen, ob Artikel 7 Absätze 2a und 2b der Grundverordnung in Bezug auf Russland anzuwenden sind. Aus diesem Grund übermittelte die Kommission der russischen Regierung einen zusätzlichen Fragebogen.
- (22) Antworten auf den Fragebogen gingen von den drei in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern, Fertilizers Europe, drei unabhängigen Einführern, den vier ausführenden Herstellern in den betroffenen Ländern und 17 verschiedenen weiteren Wirtschaftsbeteiligten ein, darunter einige, die die Interessen der Verwender vertreten.
- (23) Auch von der russischen Regierung ging eine Antwort auf den Fragebogen ein. Die Antwort der russischen Regierung war jedoch in erheblichem Maße unvollständig und es fehlten die grundlegenden Informationen, die die Kommission benötigt hätte, um die Vorwürfe der Verzerrungen des Rohstoffangebots in Russland zu prüfen und zu beurteilen, ob ein unter der Dumpingspanne liegender Zoll ausreichen würde, um die Schädigung zu beseitigen. Auf das Ersuchen der Kommission, die in der Fragebogenantwort angegebenen Daten vor Ort zu überprüfen, antwortete die russische Regierung nicht.
- (24) Die Kommission unterrichtete die russische Regierung mit zwei Mitteilungen vom 22. Oktober und vom 19. Dezember 2018 über die Mängel bei der Beantwortung des Fragebogens und die fehlende Antwort auf das Ersuchen der Kommission, die vorgelegten Daten zu überprüfen. Die Kommission wies darauf hin, dass sie bei Nichtvorlage der erforderlichen Angaben ihre Feststellungen in Bezug auf Verzerrungen des Rohstoffangebots in Russland auf der Grundlage der verfügbaren Informationen treffen werde. Auch nach diesen Mitteilungen versäumte es die russische Regierung, die erforderlichen Informationen vorzulegen.

#### 1.6. Kontrollbesuche

- (25) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie für die vorläufige Ermittlung von Dumping, Verzerrungen des Rohstoffangebots bei der betroffenen Ware in Russland, einer daraus resultierenden Schädigung und des Unionsinteresses für nötig erachtete, und prüfte sie. Bei den folgenden Unternehmen wurden Kontrollbesuche nach Artikel 16 der Grundverordnung durchgeführt:
  - (a) Unionshersteller und deren Verbände:
    - AB Achema, Jonava, Litauen
    - Grupa Azoty Zakłady Azotowe Pulawy S. A., Pulawy, Polen
    - OCI Nitrogen BV, Geleen, Niederlande
    - Fertilizers Europe, Brüssel, Belgien
  - (b) Unabhängige Einführer:
    - UnionInvivo, Paris, Frankreich
    - Interore, Wavre, Belgien
  - (c) Ausführende Hersteller:
    - Ausführende Hersteller in Russland:
      - Acron-Gruppe:
        - PJSC Acron (im Folgenden „Acron“), Veliky Novgorod, Russland (Hersteller)
        - Agronova Belgorod (im Folgenden „Agronova“), Moskau, Russland (inländischer Händler)

EuroChem-Gruppe:

- Novomoskovsky Azot, JSC, Novomoskovsk, Russland (Hersteller)
- Nevinnomyssky Azot, JSC, Nevinnomyssk, Russland (Hersteller)
- EuroChem Trading Russia, Moskau, Russland (inländischer Händler)

Ausführender Hersteller in TT:

- Methanol Holdings (Trinidad) Limited (im Folgenden „MTHL“), Point Lisas, TT

Ausführender Hersteller in den USA:

- CF Industries Holdings, Inc. (im Folgenden „CFI“), Deerfield, Illinois, USA

(d) Verbundene Einführer:

- Acron France SAS (im Folgenden „Acron SAS“), Paris, Frankreich (mit der Acron-Gruppe verbundener Einführer)
- EuroChem Agro GmbH, Mannheim, Deutschland (mit der EuroChem-Gruppe verbundener Einführer)
- EuroChem Agro France SAS, Paris, Frankreich (mit der EuroChem-Gruppe verbundener Einführer)
- Helm AG (im Folgenden „HAG“), Hamburg, Deutschland (mit MHTL verbundener Einführer)
- Helm Engrais France (im Folgenden „HEF“), Paris, Frankreich (mit MHTL verbundener Einführer)

(e) Verbundene Ausführer:

- Acron Switzerland AG (im Folgenden „Acron AG“), Baar, Schweiz (mit der Acron-Gruppe verbundener Ausführer)
- EuroChem Trading GmbH, Zug, Schweiz (mit der EuroChem-Gruppe verbundener Ausführer)

### 1.7. Untersuchungszeitraum und Bezugszeitraum

- (26) Die Untersuchung von Dumping und Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. Juli 2017 bis zum 30. Juni 2018 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum“ oder „UZ“). Die Untersuchung der für die Schadensermittlung relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2015 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

## 2. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

### 2.1. Betroffene Ware

- (27) Bei der betroffenen Ware handelt es sich um Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat in wässriger oder ammoniakalischer Lösung mit Ursprung in Russland, TT und den USA, die derzeit unter dem KN-Code 3102 80 00 eingereiht werden (im Folgenden „betroffene Ware“ oder „HAN“).
- (28) HAN ist ein flüssiger Stickstoffdünger.
- (29) Der Stickstoffgehalt ist das wichtigste Merkmal der betroffenen Ware. Er kann im Bereich von 28 % bis 32 % des HAN liegen. Diese Schwankungen ergeben sich üblicherweise daraus, dass der Lösung mehr oder weniger Wasser zugesetzt wird. Die meisten eingeführten Lösungen haben einen Stickstoffgehalt von 32 %. HAN mit einem Stickstoffgehalt von 32 % ist stärker konzentriert als HAN mit 30 % oder weniger und daher günstiger zu befördern. Unabhängig von ihrem Stickstoffgehalt wird jedoch davon ausgegangen, dass alle Lösungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat die gleichen grundlegenden materiellen und chemischen Eigenschaften haben und somit eine einzige Ware darstellen.

### 2.2. Gleichartige Ware

- (30) Bei HAN handelt es sich um ein reines Grunderzeugnis, dessen Qualität und grundlegende materielle Eigenschaften unabhängig vom Ursprungsland identisch sind. Die Unionshersteller bieten HAN mit einem Stickstoffgehalt von 28 bis 32 % an.
- (31) Die Untersuchung ergab, dass die folgenden Waren dieselben grundlegenden materiellen und chemischen Eigenschaften und dieselben grundlegenden Verwendungen aufweisen:
- die betroffene Ware;
  - die in den betroffenen Ländern hergestellte und auf den Inlandsmärkten verkaufte Ware sowie
  - die in der Union vom Wirtschaftszweig der Union hergestellte und auf dem Unionsmarkt verkaufte Ware.
- (32) Die Kommission entschied daher in dieser Phase, dass es sich bei diesen Waren um gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung handelt.

### 2.3. Vorbringen zur Warendefinition

- (33) Ein Unionshersteller wies darauf hin, dass bei Zugabe anderer Stoffe (im Folgenden „Zusatzstoffe“, insbesondere Ammoniumsulfat, aber potenziell auch andere Stoffe) zu HAN die entstehende Mischung nach wie vor als HAN unter dem KN-Code 3102 80 00 einzureihen sei. Die Untersuchung ergab, dass es übliche Praxis ist, Zusatzstoffe in geringen Mengen hinzuzufügen, und dass der Markt die dabei entstehende Ware noch immer als HAN ansieht.
- (34) Daher entschied die Kommission in dieser Phase klarzustellen, dass die Warendefinition bei der Untersuchung Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat in wässriger oder ammoniakalischer Lösung umfasst, die Zusatzstoffe enthalten können, es sei denn, die Art und Menge der Zusatzstoffe führen dazu, dass das Gemisch unter einem anderen KN-Code eingereiht wird.

## 3. DUMPING

### 3.1. Russland

#### 3.1.1. Ausführende Hersteller

- (35) Den Untersuchungsergebnissen zufolge gab es in Russland drei Unternehmensgruppen, die im UZ HAN herstellten: die Acron-Gruppe, die EuroChem-Gruppe und Kuibyshev Azot. Die ersten beiden dieser Gruppen führten im UZ HAN in die Union aus. Beide Gruppen arbeiteten bei der Untersuchung mit.
- (36) Im Falle der Acron-Gruppe gab es einen Hersteller von HAN, der in Russland tätig war. Die Inlandsverkäufe der gleichartigen Ware im UZ wurden direkt an unabhängige Abnehmer und auch indirekt über einen verbundenen inländischen Händler getätigt. Die Ausfuhrverkäufe in die Union im UZ erfolgten direkt an unabhängige Abnehmer oder indirekt über einen verbundenen Ausführender in der Schweiz oder einen verbundenen Einführer in Frankreich.
- (37) Im Falle der EuroChem-Gruppe waren zwei Hersteller von HAN in Russland tätig. Die Inlandsverkäufe der gleichartigen Ware im UZ wurden alle über einen der beiden verbundenen inländischen Händler getätigt. Die Ausfuhrverkäufe in die Union im UZ erfolgten ausschließlich über einen verbundenen Ausführender in der Schweiz und anschließend einen verbundenen Einführer in Deutschland. Der verbundene deutsche Einführer verkaufte die Ware anschließend entweder direkt an unabhängige Abnehmer oder über einen von drei verbundenen Händlern in Bulgarien, Frankreich und Spanien. Das letztgenannte Unternehmen tätigte immer noch einen Teil seiner Verkäufe über einen anderen verbundenen Händler, der ebenfalls in Spanien ansässig war.

#### 3.1.2. Normalwert

- (38) Zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts prüfte die Kommission zunächst, ob die gesamten Inlandsverkäufe der einzelnen mitarbeitenden ausführenden Hersteller nach Artikel 2 Absatz 2 der Grundverordnung repräsentativ waren. Die Untersuchung ergab, dass Acron im UZ nur HAN mit einem Stickstoffgehalt von 32 % herstellte, auf dem Inlandsmarkt verkaufte und in die Union ausfuhrte. Die Inlandsverkäufe gelten als repräsentativ, wenn die Gesamtmenge der Inlandsverkäufe der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer auf dem Inlandsmarkt je ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum mindestens 5 % der Gesamtmenge seiner Ausfuhrverkäufe der betroffenen Ware in die Union entspricht.
- (39) Auf dieser Grundlage wurde festgestellt, dass die Verkäufe der gleichartigen Ware von Acron auf dem Inlandsmarkt nicht repräsentativ waren.
- (40) Da die gleichartige Ware auf dem Inlandsmarkt nicht in repräsentativen Mengen verkauft wurde, wurde der Normalwert für Acron von der Kommission nach Artikel 2 Absätze 3 und 6 der Grundverordnung rechnerisch ermittelt.
- (41) Die rechnerische Ermittlung des Normalwerts erfolgte somit, indem zu den bei der gleichartigen Ware verzeichneten durchschnittlichen Herstellkosten des mitarbeitenden ausführenden Herstellers im Untersuchungszeitraum Folgendes hinzugerechnet wurde:
- der gewogene Durchschnitt der Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (im Folgenden „VVG-Kosten“), die dem mitarbeitenden, in die Stichprobe einbezogenen ausführenden Hersteller im Zusammenhang mit den im normalen Handelsverkehr getätigten Inlandsverkäufen der gleichartigen Ware im UZ entstanden sind, und
  - der gewogene Durchschnitt des Gewinns, den der mitarbeitende ausführende Hersteller mit Inlandsverkäufen der gleichartigen Ware im normalen Handelsverkehr im UZ erzielt hat.

- (42) Die Herstellkosten für die rechnerische Ermittlung des Normalwerts wurden, wie in den Erwägungsgründen 52 bis 55, 59 und 60 erläutert, berichtigt.
- (43) Im Falle von EuroChem wurde auf der Grundlage des in Erwägungsgrund 38 beschriebenen Repräsentativitätstests festgestellt, dass die gleichartige Ware auf dem Inlandsmarkt in repräsentativen Mengen verkauft wurde. Die Untersuchung ergab, dass Acron im UZ nur HAN mit einem Stickstoffgehalt von 32 % herstellte, auf dem Inlandsmarkt verkaufte und in die Union ausführte. Daher musste die Kommission nicht prüfen, ob die Mengen der Inlandsverkäufe der einzelnen Warentypen, die mit einem zur Ausfuhr in die Union verkauften Warentyp identisch oder vergleichbar waren, repräsentativ waren.
- (44) Danach ermittelte die Kommission den Anteil der gewinnbringenden Verkäufe an unabhängige Abnehmer auf dem Inlandsmarkt, um darüber zu befinden, ob sie die tatsächlichen Inlandsverkäufe zur Bestimmung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 4 der Grundverordnung heranziehen soll.
- (45) Der Normalwert basiert auf dem tatsächlichen Inlandspreis des einen Warentyps, unabhängig davon, ob diese Verkäufe gewinnbringend sind, sofern
- (a) die Verkaufsmenge des Warentyps, die zu einem Nettoverkaufspreis in Höhe der rechnerisch ermittelten Herstellkosten oder darüber verkauft wurde, mehr als 80 % der gesamten Verkaufsmenge dieses Warentyps entspricht und
  - (b) der gewogene Durchschnittsverkaufspreis dieses Warentyps mindestens den Produktionsstückkosten entspricht.
- (46) In diesem Fall entspricht der Normalwert dem gewogenen Durchschnitt der Preise aller Inlandsverkäufe des betreffenden Warentyps im UZ.
- (47) Hingegen handelt es sich beim Normalwert um den tatsächlichen Inlandspreis je Warentyp lediglich der gewinnbringenden Inlandsverkäufe der betreffenden Warentypen im UZ, sofern
- (a) die Menge der gewinnbringenden Verkäufe dieses Warentyps 80 % oder weniger der gesamten Verkaufsmenge dieses Typs entspricht oder
  - (b) der gewogene Durchschnittspreis des betreffenden Warentyps unter den Produktionsstückkosten liegt.
- (48) Die Analyse der Inlandsverkäufe ergab, dass weniger als 15 % aller Inlandsverkäufe gewinnbringend waren und der gewogene Durchschnittsverkaufspreis unter den Produktionskosten lag. Dementsprechend wurde der Normalwert als gewogener Durchschnitt nur der gewinnbringenden Verkäufe ermittelt.
- (49) Die in den Erwägungsgründen 45 bis 48 beschriebenen Herstellkosten, die zu den Produktionskosten gehören, die für die Prüfung, ob die Verkäufe im normalen Handelsverkehr getätigt wurden, herangezogen werden, wurden berichtigt, wie in den Erwägungsgründen 52 bis 55, 59 und 60 erläutert.
- (50) EuroChem wandte ein, bei der Berechnung des inländischen Nettoverkaufspreises müssten zusätzlich die VVG-Kosten des verbundenen inländischen Händlers und ein Teil der VVG-Kosten der beiden Hersteller aus derselben Gruppe zugrunde gelegt werden. Diese Kosten seien auf eine unterschiedliche Handelsstufe bei den Inlandsverkäufen im Vergleich zu den Ausfuhrverkäufen zurückzuführen, da die meisten Inlandsverkäufe über verbundene Händler direkt an Landwirte getätigt würden.
- (51) Eine solche Berichtigung würde jedoch den Netto-Inlandsverkaufspreis nicht korrekt widerspiegeln, da die VVG-Kosten verbundener inländischer Händler und die von Herstellern normalerweise nicht abgezogen werden, damit der gezahlte oder zu zahlende Preis auf dem Inlandsmarkt zu marktüblichen Bedingungen angemessen wiedergegeben wird. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

- (52) Erdgas ist der wichtigste Rohstoff für die Herstellung von HAN und macht mit mehr als 50 % <sup>(4)</sup> einen erheblichen Anteil an den Gesamtproduktionskosten aus. Nach dem Vorbringen des Antragstellers und den Feststellungen aus früheren Untersuchungen zu Düngemitteln mit Ursprung in Russland untersuchte die Kommission gemäß Artikel 2 Absatz 5 der Grundverordnung, ob die Aufzeichnungen der russischen ausführenden Hersteller die mit der Herstellung der betroffenen Ware verbundenen Kosten für Erdgas in angemessener Weise widerspiegeln.
- (53) Die Untersuchung ergab, dass die Erdgaspreise in Russland staatlich über Bundesgesetze reguliert werden und auf politischen Zielen beruhen. Die Erdgaspreise in Russland spiegeln nicht die normalen Marktbedingungen wider. Bei normalen Marktbedingungen werden die Preise meistens durch Produktionskosten und Gewinnerwartungen bestimmt. In Russland dagegen sind die vom Staat festgelegten Preise direkt für Gazprom, den russischen staatlichen Gasversorger, anwendbar. Gazprom ist der größte Gasversorger des Landes, verfügt über einen Marktanteil von über 50 % und ist daher preisbestimmend. Die Untersuchung bestätigte dieses preisbestimmende Verhalten, bei dem alle anderen Gasanbieter zu ähnlich niedrigen Preisen verkaufen. Darüber hinaus ist Gazprom Eigentümer der Leitungen, durch die das gesamte Gas, einschließlich des von den unabhängigen Erzeugern gelieferten Gases, zu ebenfalls regulierten Tarifen befördert wird.
- (54) In Bezug auf die Gaspreisberichtigung brachten die russische Regierung und die beiden mitarbeitenden russischen ausführenden Hersteller Folgendes vor:
- (a) Die Erdgaspreise in Russland seien nicht verzerrt, da sie die normalen Marktbedingungen widerspiegeln würden, bei denen die Preise in erster Linie durch Produktionskosten und Gewinnerwartungen bestimmt würden; der regulierte Preis decke nämlich alle Kosten von Gazprom;
  - (b) selbst wenn festgestellt würde, dass der regulierte inländische Erdgaspreis von Gazprom verzerrt sei, dürfte die Gaspreisberichtigung nur auf den Gaspreis ohne Transportkosten angewandt werden;
  - (c) für Erdgas, das bei von Gazprom unabhängigen inländischen Versorgern gekauft werde, dürften keine Berichtigungen vorgenommen werden;
  - (d) der Waidhaus-Preis sei kein geeigneter Indikator für die marktbasieren Kosten von Erdgas.
- (55) Um diesen Einwänden zu begegnen, kam die Kommission zu folgenden vorläufigen Schlüssen:
- (a) Die Feststellungen der Untersuchung stützten nicht die Behauptung, der regulierte Inlandspreis decke alle Kosten von Gazprom ab. Gazprom ist zwar seinen geprüften Abschlüssen zufolge ein rentables Unternehmen, die Gewinne werden jedoch aus den Ausfuhrverkäufen des Unternehmens erzielt, da deren Preise wesentlich höher sind als die Inlandspreise. Darüber hinaus werden bei der Berechnung der Höhe des regulierten Inlandspreises <sup>(5)</sup> als einer der Faktoren die voraussichtlichen Gewinne aus der Ausfuhr von Gas berücksichtigt. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass Gazprom, wenn es nur Inlandsverkäufe hätte, nicht rentabel wäre. In dieser Hinsicht stellte die Kommission fest, dass es ihr aufgrund der mangelnden Mitarbeit der russischen Regierung nicht möglich war, die Einzelheiten der Berechnung des regulierten Inlandspreises für Gazprom im UZ zu prüfen. Die Kommission kam daher zu dem Schluss, dass die staatliche Intervention auf dem Gasmarkt die Zuverlässigkeit der von Gazprom gemeldeten Kosten beeinträchtigt. In der Tat würde Gazprom ohne diese Intervention auf der Grundlage normaler wirtschaftlicher Erwägungen operieren, die sich auf Kostendeckung und Gewinne stützen würden, auch in Bezug auf seine Inlandsverkäufe. Der Kommission wurden keine Beweise dafür vorgelegt, dass die Preise für Erdgas zwischen den beiden mitarbeitenden ausführenden Herstellern und ihren Lieferanten, die angewiesen sind, den regulierten Inlandspreis zu übernehmen, frei ausgehandelt wurden.
  - (b) Nach den Angaben der mitarbeitenden russischen ausführenden Hersteller <sup>(6)</sup> reguliert der russische Staat auch die Beförderungstarife (auch die unabhängiger Unternehmen), wenn die Gasleitungen von Gazprom genutzt werden. <sup>(7)</sup> Der russische Staat reguliert auch die Preise für logistische Unterstützungsleistungen sowie die Gebühren für Bereitstellung und Dienste.
  - (c) Wie in Erwägungsgrund 53 dargelegt, übernehmen unabhängige Gasversorger angesichts der marktbeherrschenden Stellung von Gazprom auf dem russischen Gasmarkt den regulierten Preis und verkaufen somit zu ähnlich niedrigen Preisen. Dies wird auch durch die geprüften Abschlüsse des größten privaten Erdgasanbieters in Russland (Novatek) bestätigt. <sup>(8)</sup>

<sup>(4)</sup> Auf der Grundlage der ursprünglichen Kostenrechnungen der russischen Unternehmen vor der „Gaspreisberichtigung“.

<sup>(5)</sup> Artikel 11 und 14 des Regierungsbeschlusses Nr. 1021 vom 29. Dezember 2000.

<sup>(6)</sup> Vorlage von Acron vom 22. Oktober 2018 (aktualisierte Fassung der Präsentation, die die russische Regierung für die Ausgleichszolluntersuchung der USA zu kaltgewalzten Flacherzeugnissen aus Stahl mit Ursprung in der Russischen Föderation erstellt hatte).

<sup>(7)</sup> In der Praxis gilt dies für alle Gasleitungen in Russland, mit Ausnahme bestimmter kleiner lokaler Verbindungen zwischen Fabrik und Hauptleitung.

<sup>(8)</sup> Siehe den geprüften Jahresbericht 2017 von Novatek (Seite 71) – offenes Beweisstück C-9-2, Anlage O zur Fragebogenantwort von EuroChem (NAK).

- (d) Der Waidhaus-Preis wurde bei früheren Untersuchungen, bei denen die Gaspreisberichtigung vorgenommen wurde, als geeigneter Referenzwert eingestuft. <sup>(9)</sup> Außerdem lag der Waidhaus-Preis im UZ nahe bei anderen wichtigen Preisnotierungen in Europa (Heren NBP-Index im Vereinigten Königreich, TTF DA Heer-Index in den Niederlanden). <sup>(10)</sup> Schließlich vertrat die Kommission die Auffassung, dass der von den russischen interessierten Parteien als alternativer Referenzwert vorgeschlagene Preis in den USA (US Henry Hub Index) in Anbetracht der unterschiedlichen geografischen Region, der unterschiedlichen Arten von Erdgasquellen (z. B. Schiefergas) und der begrenzten Möglichkeiten der USA, Erdgas in gasförmigem (komprimiertes Erdgas oder CNG) Zustand auszuführen, nicht angemessen wäre.
- (56) Außerdem beriefen sich die russische Regierung und die mitarbeitenden russischen ausführenden Hersteller auf ein kürzlich gefälltes Urteil des WTO-Panels im Streit zwischen Russland und der Ukraine in der Sache „DS493 – Ukraine – Anti-Dumping Measures on Ammonium Nitrate“ (Antidumpingmaßnahmen gegenüber Ammoniumnitrat), mit dem die von der Ukraine vorgenommene Gaspreisberichtigung zurückgewiesen wurde.
- (57) Der WTO-Panelbericht DS493 betrifft einen Streit zwischen Russland und der Ukraine, in dem Russland von der Ukraine getroffene Feststellungen bestritt. Die Union war in diesem Fall nicht beteiligt. Wie das Panel in diesem Fall festgestellt hat, ist die Frage, ob die Aufzeichnungen der Ausführer oder Hersteller die mit der Produktion und dem Verkauf der überprüften Ware verbundenen Kosten in angemessener Weise widerspiegeln, von Fall zu Fall zu prüfen, wobei die der untersuchenden Behörde vorgelegten Beweise und die von ihr getroffene Feststellung berücksichtigt werden. <sup>(11)</sup> Dies an sich zeigt schon die Irrelevanz des Panelberichts für die laufende Untersuchung; die Kommission stellt darüber hinaus fest, dass der Panelbericht derzeit angefochten wird. Daher weist die Kommission das Vorbringen bezüglich des Panelberichts zurück.
- (58) Aus all diesen Gründen wies die Kommission diese Vorbringen zurück und betrachtete die gemäß Artikel 2 Absatz 5 der Grundverordnung gerechtfertigte Gaspreisberichtigung als durch den Gerichtshof bestätigt <sup>(12)</sup>.
- (59) Im Anschluss an diese Feststellungen berichtigte die Kommission wie in früheren Untersuchungen zu Düngemitteln mit Ursprung in Russland die russischen Kosten für Erdgas so, dass der verzerrte russische Inlandspreis durch einen unverzerrten internationalen Referenzpreis ersetzt wurde (im Folgenden „Gaspreisberichtigung“). Als Referenzpreis verwendete die Kommission den sogenannten Waidhaus-Preis, den Preis für russisches Gas an der deutsch-tschechischen Grenze. Der Preis wurde gebührend berichtigt auf die Ab-Werk-Stufe der russischen Hersteller gebracht.
- (60) Es gibt vier aufeinanderfolgende Vorleistungen für die HAN-Produktion (Ammoniak, Salpetersäure, Ammoniumnitratlösung und Harnstoff). Erdgas wird zur Herstellung von Ammoniak verwendet. Nach der Berichtigung der Kosten für Erdgas in den Herstellkosten von Ammoniak übernahm die Kommission die berichtigten Herstellkosten von Ammoniak in den Herstellkosten der zweiten Vorleistung, Salpetersäure, bei der Ammoniak ein unmittelbarer Rohstoff ist. Dieser „Kaskadeneffekt“ setzte sich fort, sodass die Gaspreisberichtigung auf die Ammoniumnitratlösung, dann auf Harnstoff und schließlich auf HAN übertragen werden konnte.
- (61) Aufgrund der hohen Rentabilität der Inlandsverkäufe von Acron wirkte sich die Gaspreisberichtigung nicht auf den für dieses Unternehmen ermittelten Normalwert aus. Alle Inlandsgeschäfte von Acron blieben auch nach der Gaspreisberichtigung rentabel. Daher wurde bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts für Acron, wie in Erwägungsgrund 41 dargelegt, der Anstieg der Herstellkosten durch einen Rückgang des mit den gewinnbringenden Inlandsverkäufen erzielten Gewinns genau ausgeglichen.

### 3.1.3. Ausführpreis

- (62) Wie in den Erwägungsgründen 36 und 37 erläutert, führten die mitarbeitenden russischen ausführenden Hersteller entweder direkt an unabhängige Abnehmer oder über verbundene Unternehmen, die als Einführer, Ausführer oder Händler tätig waren, in die Union aus.
- (63) Im Fall direkter Ausfuhrverkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union wurde der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung anhand der für die betroffene Ware bei Ausfuhrverkäufen in die Union tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preise ermittelt.

<sup>(9)</sup> Urteil des Gerichts (Achte Kammer) vom 7. Februar 2013 – EuroChem Mineral and Chemical Company OAO (EuroChem MCC)/Rat der Europäischen Union, T-84/07, ECLI:EU:T:2013:64 sowie Urteil des Gerichts (Achte Kammer) vom 7. Februar 2013 – Acron OAO/Rat der Europäischen Union, T-118/10, ECLI:EU:T:2013:67.

<sup>(10)</sup> Siehe „BP Statistical Review of World Energy 2018“.

<sup>(11)</sup> Panelbericht, *Ukraine – Anti-dumping measures on Ammonium Nitrate*, WT/DS493/R, Rn.7.85.

<sup>(12)</sup> Urteil des Gerichts (Achte Kammer) vom 7. Februar 2013, EuroChem Mineral and Chemical Company OAO (EuroChem MCC)/Rat der Europäischen Union, T118/10, ECLI:EU:T:2013:67; Urteil des Gerichts (Achte Kammer) vom 7. Februar 2013, Acron OAO/Rat der Europäischen Union, T-84/07, ECLI:EU:T:2013:64.

- (64) Im Fall von Ausfuhrverkäufen in die Union über als Einführer fungierende verbundene Unternehmen wurde der Ausfuhrpreis nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung anhand des Preises ermittelt, zu dem die eingeführte Ware erstmals an einen unabhängigen Abnehmer in der Union weiterverkauft wurde. In diesem Fall wurden am Preis Berichtigungen für alle zwischen der Einfuhr und dem Weiterverkauf entstandenen Kosten einschließlich VVG-Kosten und Verdünnungskosten sowie für einen angemessenen Gewinn vorgenommen.
- (65) Was die für diesen Fall spezifischen Verdünnungskosten angeht, so führten die russischen ausführenden Hersteller im UZ nur HAN mit einem Stickstoffgehalt von 32 % aus. Die verbundenen Einführer verkauften jedoch an die unabhängigen Abnehmer HAN mit einem Stickstoffgehalt von 32 % oder weniger. In den Fällen, in denen die betroffene Ware mit Wasser verdünnt wurde, um einen niedrigeren Stickstoffgehalt zu erzielen, wurden bei der in Erwägungsgrund 64 genannten Berichtigung daher auch die zusätzlichen Kosten für die Verdünnung berücksichtigt, die dem verbundenen Einführer entstanden sind.

#### 3.1.4. Vergleich

- (66) Die Kommission verglich den Normalwert und den Ausfuhrpreis der mitarbeitenden russischen ausführenden Hersteller auf der Stufe ab Werk.
- (67) Wo es zur Gewährleistung eines fairen Vergleichs angezeigt war, nahm die Kommission nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung Berichtigungen des Normalwerts und/oder des Ausfuhrpreises für Unterschiede vor, welche die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten. Es wurden Berichtigungen für Einfuhrabgaben und indirekte Steuern, Preisnachlässe, Rabatte und unterschiedliche Mengen, Transport-, Versicherungs-, Bereitstellungs-, Verlade- und Nebenkosten, Kreditkosten sowie VVG-Kosten der verbundenen Ausfühler einschließlich Aufschlag vorgenommen.

#### 3.1.5. Dumpingspannen

- (68) Nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung verglich die Kommission für die russischen ausführenden Hersteller den gewogenen durchschnittlichen Normalwert der gleichartigen Ware mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausfuhrpreis der betroffenen Ware.
- (69) Die auf dieser Grundlage ermittelten vorläufigen gewogenen durchschnittlichen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen: 31,9 % für Acron und 34,0 % für EuroChem.
- (70) Der zur Berechnung der Dumpingspannen herangezogene CIF-Preis wurde für jede Transaktion (im Falle von Weiterverkäufen durch verbundene Einführer auf der Grundlage von Verrechnungspreisen) an der Grenze, an der die Zollabfertigung stattfand, rechnerisch ermittelt, die möglicherweise nicht dieselbe Grenze ist, an der die Waren die Grenze der Union physisch überschritten haben.
- (71) Für alle anderen potenziellen ausführenden Hersteller in Russland ermittelte die Kommission die Dumpingspanne nach Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen. Zu diesem Zweck bestimmte die Kommission den Grad der Mitarbeit der russischen ausführenden Hersteller. Der Grad der Mitarbeit ergibt sich aus der Menge der Ausfuhren der mitarbeitenden ausführenden Hersteller in die Union, ausgedrückt als Anteil an den Gesamtausfuhren, die laut den Einfuhrstatistiken von Eurostat aus dem betroffenen Land in die Union getätigt wurden.
- (72) Die Ausfuhren der mitarbeitenden russischen ausführenden Hersteller machten im UZ 100 % der gesamten Ausfuhren aus Russland in die Union aus. Auf dieser Grundlage beschloss die Kommission, die residuale Dumpingspanne in Höhe der höchsten Dumpingspanne festzusetzen, die bei den mitarbeitenden Unternehmen ermittelt wurde, nämlich bei der EuroChem-Gruppe.
- (73) Die vorläufigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Unternehmen	Vorläufige Dumpingspanne
Acron-Gruppe	31,9 %
EuroChem-Gruppe	34,0 %
alle übrigen Unternehmen	34,0 %

### 3.2. Trinidad und Tobago

#### 3.2.1. Normalwert

- (74) Während des Untersuchungszeitraums war MHTL, der mitarbeitende ausführende Hersteller, anscheinend der einzige Hersteller der betroffenen Ware in TT.
- (75) Die Kommission prüfte zunächst, ob die Gesamtmenge der Inlandsverkäufe von MHTL repräsentativ im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 der Grundverordnung war.
- (76) Da es auf dem Inlandsmarkt keine Verkäufe gleichartiger Ware gab, wurde der Normalwert von der Kommission nach Artikel 2 Absatz 3 sowie Absatz 6 Buchstabe b der Grundverordnung rechnerisch ermittelt.
- (77) Die rechnerische Ermittlung des Normalwerts erfolgte so, dass zu den bei der gleichartigen Ware verzeichneten durchschnittlichen Produktionskosten der mitarbeitenden ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum Folgendes hinzugerechnet wurde:
- (a) die tatsächlich bei der Produktion und dem Verkauf von Waren der gleichen allgemeinen Warengruppe im normalen Handelsverkehr auf dem Inlandsmarkt von TT für MHTL angefallenen VVG-Kosten;
  - (b) der tatsächlich verzeichnete Gewinn bei der Produktion und dem Verkauf von Waren der gleichen allgemeinen Warengruppe, den MHTL im normalen Handelsverkehr auf dem Inlandsmarkt von TT erzielt hat.
- (78) In seiner Vorlage nach der Überprüfung vom 12. Dezember 2018 führte MHTL an, die Kommission müsse die VVG-Kosten für die Produktion und den Verkauf von Waren der gleichen allgemeinen Warengruppe heranziehen, die ihm im normalen Handelsverkehr auf dem Inlandsmarkt von TT entstanden seien. Da MHTL hinreichende Beweise dafür vorlegte, dass ein solches Vorgehen im Einklang mit Artikel 2 Absätze 3 und 6 der Grundverordnung steht, nahm die Kommission dieses Vorbringen an.
- (79) Gemäß Artikel 2 Absatz 3 und Absatz 6 Buchstabe b zog die Kommission auch die Gewinne heran, die MHTL im normalen Handelsverkehr aus Verkäufen der gleichen, in Erwägungsgrund 78 genannten Warenkategorie erzielt hatte.

#### 3.2.2. Ausführpreis

- (80) MHTL führte in die Union nur über verbundene Unternehmen aus, die im Untersuchungszeitraum als Einführer auftraten. Alle Verkäufe in die Union erfolgten über einen verbundenen Einführer in Deutschland. Dieser verbundene Einführer verkaufte die betroffene Ware an unabhängige Abnehmer in Deutschland oder an verbundene Unternehmen in Frankreich und Spanien, die die betroffene Ware wiederum an unabhängige Abnehmer auf ihrem jeweiligen nationalen Markt verkauften.
- (81) Der Ausführpreis wurde daher nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung anhand des Preises ermittelt, zu dem die eingeführte Ware erstmals an unabhängige Abnehmer in der Union weiterverkauft wurde. In diesem Fall wurden am Preis Berichtigungen für alle zwischen der Einfuhr und dem Weiterverkauf entstandenen Kosten einschließlich VVG-Kosten und Verdünnungs- und Vermischungskosten sowie für einen angemessenen Gewinn vorgenommen.
- (82) Was die für diesen Fall spezifischen Verdünnungs- und Vermischungskosten angeht, so führte MHTL im Untersuchungszeitraum nur HAN mit einem Stickstoffgehalt von 32 % aus. Die verbundenen Einführer verkauften jedoch an die unabhängigen Abnehmer HAN mit einem Stickstoffgehalt von 32 % oder weniger. In den Fällen, in denen die betroffene Ware mit Wasser verdünnt oder mit Schwefel vermischt wurde, um einen niedrigeren Stickstoffgehalt zu erzielen, wurden bei der in Erwägungsgrund 81 genannten Berichtigung daher auch die zusätzlichen Kosten für die Verdünnung und Vermischung berücksichtigt, die dem verbundenen Einführer entstanden sind.

#### 3.2.3. Vergleich

- (83) Die Kommission verglich den Normalwert und den Ausführpreis von MHTL auf der Stufe ab Werk.
- (84) Wo es zur Gewährleistung eines fairen Vergleichs angezeigt war, nahm die Kommission nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung Berichtigungen des Normalwerts und/oder des Ausführpreises für Unterschiede vor, welche die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten. Berichtigungen wurden für Preisnachlässe, Rabatte und unterschiedliche Mengen sowie Transport-, Versicherungs-, Bereitstellungs-, Verlade- und Nebenkosten und Kreditkosten vorgenommen.

#### 3.2.4. Dumpingspanne

- (85) Nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung verglich die Kommission für MHTL den gewogenen durchschnittlichen Normalwert der gleichartigen Ware mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausführpreis der betroffenen Ware.

- (86) Auf dieser Grundlage beläuft sich die vorläufige gewogene durchschnittliche Dumpingspanne, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, auf 55,9 %.
- (87) Für alle anderen ausführenden Hersteller in TT – sollte es weitere außer MHTL geben – ermittelte die Kommission die Dumpingspanne nach Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen. Zu diesem Zweck bestimmte die Kommission den Grad der Mitarbeit der ausführenden Hersteller. Der Grad der Mitarbeit ergibt sich aus der Menge der Ausfuhren des mitarbeitenden ausführenden Herstellers in die Union, ausgedrückt als Anteil an den Gesamtausfuhren, die laut den Einfuhrstatistiken von Eurostat aus TT in die Union getätigt wurden.
- (88) Die Mitarbeit ist in diesem Fall als hoch einzustufen, da die Ausfuhren des mitarbeitenden ausführenden Herstellers, MHTL, 100 % der im Untersuchungszeitraum getätigten Gesamtausfuhren aus TT in die Union ausmachten. Auf dieser Grundlage entschied die Kommission, der residualen Dumpingspanne das Niveau von MHTL zugrunde zu legen.
- (89) Die vorläufigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Unternehmen	Vorläufige Dumpingspanne
Methanol Holdings (Trinidad) Limited	55,9 %
alle übrigen Unternehmen	55,9 %

### 3.3. Vereinigte Staaten von Amerika

#### 3.3.1. Normalwert

- (90) Im Antrag legte der Antragsteller Informationen vor, wonach es in den USA mindestens zwei HAN-Hersteller gibt. Die Untersuchung bestätigte, dass es mehr Hersteller der betroffenen Ware als den einzigen mitarbeitenden ausführenden Hersteller, CFI, gibt. Es wurde jedoch auch offenkundig, dass nur CFI die betroffene Ware im Untersuchungszeitraum in die Union ausführte.
- (91) Die Kommission prüfte zunächst, ob die Gesamtmenge der Inlandsverkäufe von CFI repräsentativ im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 der Grundverordnung war. Die Inlandsverkäufe sind repräsentativ, wenn die Gesamtmenge der Inlandsverkäufe der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer auf dem Inlandsmarkt je ausführenden Hersteller im Untersuchungszeitraum mindestens 5 % der Gesamtmenge seiner Ausfuhrverkäufe der betroffenen Ware in die Union entspricht. Auf dieser Grundlage wurde festgestellt, dass die Gesamtverkäufe der gleichartigen Ware von CFI auf dem Inlandsmarkt repräsentativ waren.
- (92) Die Kommission stellte fest, dass CFI im Untersuchungszeitraum nur einen HAN-Warentyp in die Union ausführte, und zwar HAN mit einem Stickstoffgehalt von 32 %. Anschließend ermittelte die Kommission die auf dem Inlandsmarkt von CFI verkauften Warentypen, die mit dem zur Ausfuhr in die Union verkauften Warentyp identisch oder vergleichbar waren.
- (93) Dann prüfte die Kommission, ob die von CFI getätigten Inlandsverkäufe des Warentyps, der mit einem zur Ausfuhr in die Union verkauften Warentyp identisch oder vergleichbar war, repräsentativ im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 der Grundverordnung waren. Die Inlandsverkäufe eines Warentyps sind repräsentativ, wenn die Gesamtmenge der an unabhängige Abnehmer gehenden Inlandsverkäufe dieses Warentyps im Untersuchungszeitraum mindestens 5 % der Gesamtmenge der in die Union getätigten Ausfuhrverkäufe des identischen oder vergleichbaren Warentyps entspricht. Die Kommission stellte fest, dass die Inlandsverkäufe des Warentyps, der mit dem zur Ausfuhr in die Union verkauften Warentyp identisch oder vergleichbar war, im Untersuchungszeitraum repräsentativ waren.
- (94) Danach ermittelte die Kommission für den fraglichen Warentyp den Anteil der gewinnbringenden Verkäufe an unabhängige Abnehmer auf dem Inlandsmarkt im Untersuchungszeitraum, um darüber zu befinden, ob sie die tatsächlichen Inlandsverkäufe zur Bestimmung des Normalwerts nach Artikel 2 Absatz 4 der Grundverordnung heranziehen soll.
- (95) Der Normalwert basiert auf dem tatsächlichen Inlandspreis des jeweiligen Warentyps, unabhängig davon, ob diese Verkäufe gewinnbringend sind, sofern
- die Verkaufsmenge des Warentyps, die zu einem Nettoverkaufspreis in Höhe der rechnerisch ermittelten Herstellkosten oder darüber verkauft wurde, mehr als 80 % der gesamten Verkaufsmenge dieses Warentyps entspricht und
  - der gewogene Durchschnittsverkaufspreis dieses Warentyps mindestens den Produktionsstückkosten entspricht.

- (96) In diesem Fall ist der Normalwert der gewogene Durchschnitt der Preise aller Inlandsverkäufe dieses Warentyps im Untersuchungszeitraum.
- (97) Hingegen ist der Normalwert der tatsächliche Inlandspreis je Warentyp ausschließlich der gewinnbringenden Inlandsverkäufe der betreffenden Warentypen im Untersuchungszeitraum, sofern
- (a) die Menge der gewinnbringenden Verkäufe des Warentyps 80 % oder weniger der gesamten Verkaufsmenge dieses Typs ausmacht oder
- (b) der gewogene Durchschnittspreis des betreffenden Warentyps unter den Produktionsstückkosten liegt.
- (98) Die Analyse der Inlandsverkäufe ergab, dass 60 bis 80 % <sup>(13)</sup> aller Inlandsverkäufe des Warentyps, der mit dem zur Ausfuhr in die Union verkauften Warentyp identisch oder vergleichbar war, gewinnbringend waren und dass der gewogene durchschnittliche Verkaufspreis über den Produktionskosten lag. Dementsprechend wurde der Normalwert als gewogener Durchschnitt nur der gewinnbringenden Verkäufe ermittelt.

### 3.3.2. Ausführpreis

- (99) CFI wickelte seine Ausfuhren in die Union direkt mit unabhängigen Abnehmern ab.
- (100) In diesem Fall handelte es sich nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung bei dem Ausführpreis um den tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preis der zur Ausfuhr in die Union verkauften betroffenen Ware.

### 3.3.3. Vergleich

- (101) Die Kommission verglich den Normalwert und die Ausfuhr von CFI auf der Stufe ab Werk.
- (102) Wo es zur Gewährleistung eines fairen Vergleichs angezeigt war, nahm die Kommission nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung Berichtigungen des Normalwerts und/oder des Ausführpreises für Unterschiede vor, welche die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten. Es wurden Berichtigungen für Einfuhrabgaben und indirekte Steuern, Preisnachlässe, Rabatte und unterschiedliche Mengen sowie Transport-, Versicherungs-, Bereitstellungs-, Verlade- und Nebenkosten und Kreditkosten vorgenommen.

### 3.3.4. Dumpingspanne

- (103) Nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung verglich die Kommission für CFI den gewogenen durchschnittlichen Normalwert des jeweiligen Typs der gleichartigen Ware mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausführpreis des entsprechenden Typs der betroffenen Ware.
- (104) Auf dieser Grundlage beläuft sich die vorläufige gewogene durchschnittliche Dumpingspanne, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, auf 37,3 %.
- (105) Für alle anderen ausführenden Hersteller in den USA – sollte es neben dem einzigen erkennbaren ausführenden Hersteller, der bei der Untersuchung mitarbeitet (CFI), weitere geben – ermittelte die Kommission die Dumpingspanne nach Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen. Zu diesem Zweck bestimmte die Kommission den Grad der Mitarbeit der ausführenden Hersteller. Der Grad der Mitarbeit ergibt sich aus der Menge der Ausfuhren der mitarbeitenden ausführenden Hersteller in die Union, ausgedrückt als Anteil an den Gesamtausfuhren, die laut den Einfuhrstatistiken von Eurostat aus den USA in die Union getätigt wurden.
- (106) Die Mitarbeit ist in diesem Fall als hoch einzustufen, da die Ausfuhren von CFI 100 % der im Untersuchungszeitraum getätigten Gesamtausfuhren aus den USA in die Union ausmachten. Auf dieser Grundlage entschied die Kommission, der residualen Dumpingspanne das Niveau des mitarbeitenden ausführenden Herstellers (CFI) zugrunde zu legen.
- (107) Die vorläufigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Unternehmen	Vorläufige Dumpingspanne
CF Industries Holdings, Inc.	37,3 %
alle übrigen Unternehmen	37,3 %

<sup>(13)</sup> Die genaue Zahl wird hier nicht angegeben, da es sich um unternehmensspezifische Daten handelt.

#### 4. SCHÄDIGUNG

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

- (108) Die gleichartige Ware wurde im Untersuchungszeitraum von 20 der Kommission bekannten Herstellern in der Union produziert. Sie bilden den „Wirtschaftszweig der Union“ im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung.
- (109) Die Gesamtproduktion der Union im Untersuchungszeitraum betrug etwa 3,9 Mio. Tonnen. Die Kommission ermittelte die Zahl auf der Grundlage aller verfügbaren Informationen über den Wirtschaftszweig der Union, d. h. die Produktionserhebung von „Fertilizers Europe“ sowie „Fertecon“ (einem anerkannten Anbieter von Informationen zu globalen Düngemittelmärkten). Wie in Erwägungsgrund 12 dargelegt, wurden drei Unionshersteller, auf die mehr als 50 % der gesamten Unionsproduktion der gleichartigen Ware entfallen, für die Stichprobe ausgewählt.

##### 4.2. Unionsverbrauch

- (110) Die Kommission ermittelte den Unionsverbrauch auf der Grundlage der Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt zuzüglich der von Eurostat ausgewiesenen Einfuhren aus allen Drittländern.
- (111) Der Unionsverbrauch entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 1

##### Unionsverbrauch (in Tonnen)

	2015	2016	2017	UZ
Unionsverbrauch insgesamt	4 803 732	4 658 736	4 783 671	4 571 721
Index	100	97	100	95

Quellen: Fertilizers Europe und Eurostat

- (112) Im Bezugszeitraum schwankte der Unionsverbrauch bei einem Rückgang von insgesamt 5 %. 2016 und im Untersuchungszeitraum führte eine Dürre in Schlüsselmärkten für HAN dazu, dass die Nutzung durch die Landwirte zurückging.

##### 4.3. Einfuhren aus den betroffenen Ländern

###### 4.3.1. Kumulative Beurteilung der Auswirkungen der Einfuhren aus den betroffenen Ländern

- (113) Die Kommission prüfte, ob die Einfuhren von HAN mit Ursprung in den betroffenen Ländern entsprechend Artikel 3 Absatz 4 der Grundverordnung kumulativ beurteilt werden sollten.
- (114) Diese Vorschrift legt fest, dass die Einfuhren aus mehr als einem Land nur dann kumulativ beurteilt werden, wenn festgestellt wird, dass
- die ermittelte Dumpingspanne für die Einfuhren aus jedem einzelnen Land den in Artikel 9 Absatz 3 genannten Mindestprozentsatz übersteigt und das Volumen der Einfuhren aus jedem einzelnen Land nicht unerheblich ist und
  - eine kumulative Beurteilung der Auswirkungen der Einfuhren angesichts der Wettbewerbsbedingungen zwischen eingeführten Waren und der gleichartigen Ware der Union angemessen ist.
- (115) Die ermittelten Dumpingspannen für die Einfuhren aus jedem der drei betroffenen Länder lagen über der in Artikel 9 Absatz 3 der Grundverordnung festgelegten Geringfügigkeitsschwelle. Die Menge der Einfuhren war bei keinem der betroffenen Länder unerheblich im Sinne von Artikel 5 Absatz 7 der Grundverordnung. So betrugen die Marktanteile im Untersuchungszeitraum bei den Einfuhren aus Russland 13,4 %, aus TT 8,1 % und aus den USA 16,2 %.
- (116) Die Wettbewerbsbedingungen zwischen den gedumpte Einfuhren aus Russland, TT und den USA sowie zwischen den gedumpte Einfuhren aus den betroffenen Ländern und der gleichartigen Ware aus der Union waren ähnlich. Im Einzelnen konkurrierten die eingeführten Waren miteinander und mit dem in der Union hergestellten HAN, da sie über dieselben Absatzkanäle und an ähnliche Abnehmerkategorien verkauft werden. Bei der betroffenen Ware handelt es sich um ein homogenes Grunderzeugnis, und der Wettbewerb erfolgte weitgehend auf der Grundlage des Preises.
- (117) Es waren somit alle Kriterien nach Artikel 3 Absatz 4 der Grundverordnung erfüllt, und die Einfuhren aus Russland, TT und den USA wurden bei der Schadensermittlung kumulativ untersucht.

- (118) Bei einer Anhörung brachte MHTL vor, die Einfuhren aus TT dürften nicht in die Kumulation einbezogen werden, da i) die Preise der Ware aus TT durchweg höher seien als die Preise der Ware aus den USA und Russland, ii) die Einfuhrmengen im Bezugszeitraum zurückgegangen seien (im Gegensatz zu den USA und Russland), iii) MHTL zu einer europäischen Gruppe gehöre, iv) MHTL den Preisführern folge und v) TT WTO-Mitglied und Entwicklungsland sei.
- (119) Die Kommission wies diese Vorbringen zurück. Die Entscheidung darüber, ob die Einfuhren kumulativ beurteilt werden sollten oder nicht, muss sich auf die Kriterien des Artikels 3 Absatz 4 der Grundverordnung stützen, die in diesem Fall erfüllt wurden, wie in den Erwägungsgründen 114 bis 117 hervorgehoben. Keiner der von MHTL angesprochenen Aspekte könnte die Angemessenheit der Untersuchung der Einfuhren aus TT zusammen mit den Einfuhren aus Russland und den USA infrage stellen. <sup>(14)</sup>

#### 4.3.2. Menge und Marktanteil der Einfuhren aus den betroffenen Ländern

- (120) Die Einfuhrmengen wurden von der Kommission auf der Grundlage von Eurostat-Daten ermittelt. Der Marktanteil der Einfuhren wurde durch einen Vergleich der Menge der Einfuhren mit dem Unionsverbrauch ermittelt.
- (121) Die Einfuhren aus den betroffenen Ländern in die Union entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 2

#### Einfuhrmenge (in Tonnen) und Marktanteil

	2015	2016	2017	UZ
Menge der Einfuhren aus den betroffenen Ländern (in Tonnen)	1 051 602	1 581 863	1 647 295	1 723 839
<i>Index</i>	100	150	157	164
Marktanteil	21,9 %	34,0 %	34,4 %	37,7 %
<i>Index</i>	100	155	157	172
Menge der Einfuhren aus der Russischen Föderation (in Tonnen)	339 075	582 906	557 966	613 491
<i>Index</i>	100	172	165	181
Marktanteil	7,1 %	12,5 %	11,7 %	13,4 %
<i>Index</i>	100	177	165	190
Menge der Einfuhren aus Trinidad und Tobago (in Tonnen)	488 392	452 194	444 290	368 178
<i>Index</i>	100	93	91	75
Marktanteil	10,2 %	9,7 %	9,3 %	8,1 %
<i>Index</i>	100	95	91	79
Menge der Einfuhren aus den USA (in Tonnen)	224 136	546 763	645 040	742 170
<i>Index</i>	100	244	288	331
Marktanteil	4,7 %	11,7 %	13,5 %	16,2 %
<i>Index</i>	100	252	289	348

Quelle: Eurostat

- (122) Die Einfuhren aus den betroffenen Ländern stiegen im Bezugszeitraum um 64 %. Der Marktanteil der betroffenen Einfuhren stieg sogar noch stärker an; er nahm um 72 % zu, nämlich von 21,9 % im Jahr 2015 auf 37,7 % im Untersuchungszeitraum. Da der Verbrauch im selben Zeitraum um 5 % sank, ging der starke Anstieg des Marktanteils der betroffenen Länder eindeutig zulasten anderer Marktteilnehmer.

<sup>(14)</sup> Siehe auch Panelbericht, *EU – Footwear (EU – Schuhe – WT/DS405/R)*, Rn. 7.403.

## 4.3.3. Preise der Einfuhren aus den betroffenen Ländern und Preisunterbietung

- (123) Die Einfuhrpreise wurden von der Kommission auf der Grundlage von Eurostat-Daten ermittelt. Es muss klargestellt werden, dass die Höhe dieser statistischen Preise von den tatsächlichen geprüften Preisen für mitarbeitende ausführende Hersteller abweichen könnte, da die meisten Einfuhren aus den betroffenen Ländern über verbundene Einführer getätigt werden.
- (124) Der gewogene Durchschnittspreis der Einfuhren aus den betroffenen Ländern in die Union entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 3

**Einfuhrpreise (in EUR/Tonne)**

	2015	2016	2017	UZ
Russische Föderation	179	130	135	126
<i>Index</i>	100	73	75	70
Trinidad und Tobago	197	151	141	140
<i>Index</i>	100	77	72	71
USA	188	137	126	124
<i>Index</i>	100	73	67	66
Betroffene Länder	189	138	133	128
<i>Index</i>	100	73	70	68

Quelle: Eurostat

- (125) Die Preise der Einfuhren aus den betroffenen Ländern sanken im Durchschnitt um 32 %. Genau gesagt lag der Rückgang der Preise der Einfuhren aus allen drei betroffenen Ländern im Bereich von 30 % bis 34 %, je nach Land. Dieser Rückgang war 2016 besonders deutlich, als die Rohstoffpreise (hauptsächlich für Gas) sanken. Im Untersuchungszeitraum sanken die Einfuhrpreise jedoch im Gegensatz zu den Rohstoffpreisen, die gestiegen sind, um 4 %.
- (126) Die Kommission ermittelte die Preisunterbietung im Untersuchungszeitraum, indem sie folgende Faktoren miteinander verglich:
- die gewogenen Durchschnittspreise je Warentyp der von den mitarbeitenden ausführenden Herstellern in den betroffenen Ländern bezogenen Einfuhren, die dem ersten unabhängigen Abnehmer auf dem Unionsmarkt in Rechnung gestellt wurden, auf der Grundlage des CIF-Preises (Kosten, Versicherung, Fracht) und mit angemessener Berichtigung für Zölle und nach der Einfuhr angefallene Kosten, sowie
  - die entsprechenden gewogenen durchschnittlichen Verkaufspreise je Warentyp der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller, die unabhängigen Abnehmern auf dem Unionsmarkt berechnet wurden.
- (127) Normalerweise vergleicht die Kommission den CIF-Preis der ausführenden Hersteller in der Union mit dem Ab-Werk-Preis der Unionshersteller, da ein solcher Ansatz in der Regel einen fairen Vergleich ermöglicht. Die Untersuchung hat jedoch ergeben, dass in diesem Fall außergewöhnliche Umstände vorliegen, denn wenn der Verkaufspreis auf der Stufe ab Werk herangezogen würde, würde dies bei rund einem Drittel der Verkaufsgeschäfte der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller zu Preisen des Wirtschaftszweigs der Union führen, die im Hinblick auf den Wettbewerb nicht mit den Einfuhrpreisen vergleichbar sind.
- (128) Für die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union, bei denen Seefracht für den Transport zu Häfen wie Rouen (Frankreich) und Gent (Belgien) anfiel, wurde es für angemessen erachtet, die Preise für die Beförderung zum jeweiligen Hafen zu verwenden, anstatt die Ab-Werk-Preise für diese Verkäufe zu berechnen. Auf diese Verkäufe entfielen rund 40 % der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union. Dieses Vorgehen wurde aus folgenden Gründen im Vergleich zur Heranziehung der Ab-Werk-Preise als genauer betrachtet:
- i) HAN ist eine ätzende Flüssigkeit, und der Transport zu Verwendern und Vertriebshändlern erfordert spezielle Fahrzeuge und Lagereinrichtungen. Dies erhöht die Logistikkosten in einem Maße, dass diese Kosten häufig mehr als 20 % des Verkaufspreises von HAN in Westeuropa ausmachen und bei bestimmten Lieferbedingungen bis zu 30 % des Verkaufspreises betragen können;

- ii) die beiden größten Hersteller in der Stichprobe befinden sich in Polen und Litauen, während die größten Märkte für HAN in Westeuropa liegen, was bedeutet, dass die Logistikkosten besonders hoch sind und Seefracht beinhalten; diese beiden Hersteller konkurrieren in Osteuropa auf Ab-Werk- und auf CIF-Basis mit russischen Einfuhren und in Westeuropa mit Preisen frei Lieferort aus Trinidad und Tobago, Russland und den USA. Tatsächlich war der Hauptunterschied zwischen den Verkaufspreisen dieser Hersteller in Ost- und Westeuropa die Höhe dieser Logistik- und Transportkosten;
  - iii) viele interessierte Parteien, darunter auch ausführende Hersteller, gaben an, dass der wichtigste Vergleichsmaßstab für die HAN-Preise in Westeuropa der CIF-Preis (zuzüglich etwaiger Einfuhrzölle) der Lieferungen an die Häfen von Rouen (Frankreich) und Gent (Belgien) sei;
  - iv) die meisten Einfuhren aus den betroffenen Ländern im Untersuchungszeitraum wurden auf CIF-Stufe in großen Seefrachttankschiffen nach Westeuropa geliefert. Dies schloss fast alle Lieferungen mit Ursprung in Trinidad und Tobago und in den USA ein, aber auch einen großen Teil der Verkäufe aus der Russischen Föderation;
  - v) HAN ist ein homogenes Grunderzeugnis, sodass für die meisten Abnehmer der Ware ausschließlich der Preis entscheidend ist;
  - vi) auf Vertriebshändler- und Endverwender-Ebene kann der Ursprung der betroffenen Ware möglicherweise nicht zurückverfolgt werden, da HAN aus verschiedenen Quellen, das in westeuropäische Häfen wie Rouen oder Gent geliefert wird, in denselben Tanks gelagert wird, und
  - vii) der Wettbewerb zwischen den Verkäufen vom Entladehafen fand sowohl für die Einfuhren als auch für die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union mit denselben Abnehmern und mit vergleichbaren Incoterms statt, und es wurde häufig in denselben Lieferfahrzeugen an die Abnehmer geliefert.
- (129) Daher gelangte die Kommission zu dem Schluss, dass es zur Prüfung der Frage, ob eine Preisunterbietung vorliegt, angezeigt ist, etwa ein Drittel der Verkaufsgeschäfte von zwei in die Stichprobe einbezogenen Unionsherstellern so anzupassen, dass diese Verkäufe hinsichtlich ihres tatsächlichen Wettbewerbs mit den betroffenen Einfuhren verglichen werden können. Bei den zwei Dritteln der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union, die nicht per Seefracht befördert wurden, wurde die übliche Methodik des Vergleichs von CIF und ab Werk beibehalten.
- (130) Der Preisvergleich wurde für jeden Warentyp getrennt für Geschäftsvorgänge auf derselben Handelsstufe nach gegebenenfalls erforderlichen Berichtigungen und unter Abzug von Rabatten und Preisnachlässen vorgenommen. Das Ergebnis des Vergleichs wurde ausgedrückt als Prozentsatz des von den Unionsherstellern in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum erzielten Umsatzes. Es ergab sich eine gewogene durchschnittliche Preisunterbietungsspanne von 3,4 % bei den Einfuhren aus Russland, 6,2 % bei den Einfuhren aus TT und 9,9 % bei den Einfuhren aus den USA. Da es sich bei der betroffenen Ware um ein Grunderzeugnis handelt, der Wettbewerb weitgehend allein auf dem Preis beruht und die Preise sehr transparent sind (d. h. auf dem Markt bekannt), wird eine solche Spanne als erheblich angesehen. Schon bei einem geringen Preisunterschied wird der Käufer den Anbieter wechseln. Dies wurde auch durch die Antworten der Vertreter der Verwender bestätigt.
- (131) Bei einem Vergleich der Verkaufspreise für die einzelnen Warentypen bei Transaktionen auf der gleichen Handelsstufe unterboten die Einfuhren aus den betroffenen Ländern im Untersuchungszeitraum die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Durchschnitt um 6,8 %.

#### 4.4. Wirtschaftslage des Wirtschaftszweigs der Union

##### 4.4.1. Allgemeine Bemerkungen

- (132) Nach Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung umfasste die Untersuchung der Auswirkungen der gedumpte Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Union eine Bewertung aller Wirtschaftsindikatoren, die für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum relevant waren.
- (133) Wie in Erwägungsgrund 13 erläutert, wurde bei der Ermittlung einer etwaigen Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union mit einer Stichprobe gearbeitet.
- (134) Bei der Ermittlung der Schädigung unterschied die Kommission zwischen makroökonomischen und mikroökonomischen Schadensindikatoren. Die Kommission bewertete die makroökonomischen Indikatoren auf der Grundlage von Daten, die in der Fragebogenantwort von Fertilizers Europe enthalten waren. Diese Daten bezogen sich auf alle Unionshersteller. Die mikroökonomischen Indikatoren bewertete die Kommission anhand der Daten in den Fragebogenantworten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Beide Datensätze wurden als repräsentativ für die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union angesehen.

- (135) Bei den makroökonomischen Indikatoren handelt es sich um Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmenge, Marktanteil, Wachstum, Beschäftigung, Produktivität und Höhe der Dumpingspanne.
- (136) Bei den mikroökonomischen Indikatoren handelt es sich um durchschnittliche Stückpreise, Stückkosten, Arbeitskosten, Lagerbestände, Rentabilität, Cashflow, Investitionen, Kapitalrendite und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten.

#### 4.4.2. Makroökonomische Indikatoren

##### 4.4.2.1. Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

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

Tabelle 4

#### Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2015	2016	2017	UZ
Produktionsmenge (in Tonnen)	4 238 411	3 695 546	4 253 903	3 890 476
<i>Index</i>	100	87	100	92
Produktionskapazität (Maßeinheit)	8 055 000	8 205 000	8 385 000	8 385 000
<i>Index</i>	100	102	104	104
Kapazitätsauslastung	53 %	45 %	51 %	46 %
<i>Index</i>	100	86	96	88

Quelle: überprüfte Fragebogenantwort von Fertilizers Europe

- (138) In der Union wird HAN in der Regel an integrierten Chemiestandorten hergestellt. An diesen Standorten werden Gas und Stickstoff zu auf Stickstoff basierenden Düngemitteln und ähnlichen Industrieerzeugnissen wie Melamin umgewandelt. Der Produktionsprozess umfasst verschiedene Stufen, wie die Herstellung von Ammoniak und Salpetersäure, hängt daher in hohem Maße vom Zugang zu Gas (dem letztlich wichtigsten Rohstoff) über Leitungen oder Terminals ab und ist sehr kapitalintensiv. Die Hersteller können in der Produktion zwischen den Endprodukten wechseln, aber diese Möglichkeit ist begrenzt und schwankt je nach Hersteller. Dies hängt von der Konfiguration des jeweiligen integrierten Standorts und von der Kundenbasis des Herstellers ab. Jedes Unternehmen will die Rentabilität des Standorts insgesamt maximieren. Diese Untersuchung konzentriert sich jedoch ausschließlich auf HAN.
- (139) Insgesamt ging die Produktion von HAN im Bezugszeitraum um 8 % zurück. 2016 ging die Produktion stark zurück, als die Einfuhren aus den betroffenen Ländern gegenüber dem Vorjahr um 50 % stiegen und die Nachfrage durch eine Dürre auf den wichtigsten HAN-Märkten beeinträchtigt wurde. Obwohl sich die Lage 2017 verbesserte, führten die sinkenden HAN-Preise und die zurückgehende Rentabilität dazu, dass einige Unionshersteller im Untersuchungszeitraum die Produktion auf andere stickstoffhaltige Düngemittel umstellen mussten. In den Fällen, in denen diese Umstellung der Produktion auf wirtschaftlicher Grundlage nicht möglich war, mussten die Unionshersteller ihre Produktion stilllegen.
- (140) Die Produktionskapazität stieg um 4 %, während die Kapazitätsauslastung im Bezugszeitraum um 12 % zurückging. Wie in Erwägungsgrund 138 dargelegt, können die Produktionskapazität und die Kapazitätsauslastung bei dieser Art von Produktion und Wirtschaftszweig von der Produktion anderer Erzeugnisse beeinflusst werden, die mit denselben Produktionsanlagen hergestellt werden können, und dies spiegelt sich tatsächlich in diesen Trends wider.

## 4.4.2.2. Verkaufsmenge und Marktanteil

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

Tabelle 5

**Verkaufsmenge und Marktanteil**

	2015	2016	2017	UZ
Verkaufsmenge auf dem Unionsmarkt (in Tonnen)	3 348 196	2 796 506	2 934 634	2 645 143
<i>Index</i>	100	84	88	79
Marktanteil	69,7 %	60,0 %	61,3 %	57,9 %
<i>Index</i>	100	86	88	83

Quelle: überprüfte Fragebogenantwort von Fertilizers Europe

- (142) Die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union wurde auf der Grundlage der Verkäufe an unabhängige und verbundene Parteien berechnet. Eine geringe Menge solcher Verkäufe (etwa 3 % der Gesamtmenge) bestand jedoch aus Weiterverkäufen der Produktion aus Einfuhren verschiedener Quellen. Diese Verkäufe sind von den oben genannten Zahlen für die Verkaufsmenge ausgenommen, da diese nur die Verkäufe der Produktion der Unionshersteller umfassen sollten. Um Doppelzählungen zu vermeiden, wurden diese Weiterverkäufe ebenfalls von den Verbrauchszahlen in Erwägungsgrund 114 ausgenommen. Auf dieser Grundlage sank die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union in der Union im Bezugszeitraum um 21 %. Das Volumen der Verkaufseinbußen in diesem Zeitraum entspricht in etwa dem Anstieg der Verkaufsmenge der Ware aus den betroffenen Ländern.
- (143) Der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union sank im Bezugszeitraum um 17 %. Diese Entwicklung war auf die schlechten Marktbedingungen zurückzuführen, insbesondere auf die niedrigen Preise, sodass die Einbußen bei der Verkaufsmenge der Union auf Einfuhren aus den betroffenen Ländern zurückzuführen waren.

## 4.4.2.3. Wachstum

- (144) Die vorstehenden Zahlen für Produktion, Verkaufsmenge und Marktanteil belegen, dass der Wirtschaftszweig der Union im Bezugszeitraum weder in absoluten Zahlen noch im Verhältnis zum Verbrauch wachsen konnte.

## 4.4.2.4. Beschäftigung und Produktivität

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

Tabelle 6

**Beschäftigung und Produktivität**

	2015	2016	2017	UZ
Zahl der Beschäftigten	2 164	2 029	2 104	2 005
<i>Index</i>	100	94	97	93
Produktivität (in Tonnen je Beschäftigten)	1 959	1 821	2 022	1 940
<i>Index</i>	100	93	103	99

Quelle: überprüfte Fragebogenantwort von Fertilizers Europe

- (146) Angesichts des sich verschlechternden Marktumfelds sank die Zahl der Beschäftigten des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum um 7 %. Dessen ungeachtet fiel die Produktivität im Bezugszeitraum um 1 %, da die Produktion noch stärker zurückging.

## 4.4.2.5. Höhe der Dumpingspanne

- (147) Alle Dumpingspannen lagen deutlich über der Geringfügigkeitsschwelle. Die Auswirkungen der tatsächlichen Dumpingspannen auf den Wirtschaftszweig der Union waren angesichts der Menge und der Preise der Einfuhren aus den betroffenen Ländern erheblich.

## 4.4.3. Mikroökonomische Indikatoren

## 4.4.3.1. Preise und die Preise beeinflussende Faktoren

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

Tabelle 7

**Verkaufspreise in der Union**

	2015	2016	2017	UZ
Durchschnittlicher Verkaufsstückpreis ab Werk an unabhängige Abnehmer in der Union (in EUR/Tonne)	176	130	127	127
<i>Index</i>	100	74	72	72
Produktionsstückkosten ab Werk (in EUR/Tonne)	146	115	123	130
<i>Index</i>	100	79	84	89

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller der Stichprobe

- (149) Die Verkaufspreise sanken im Bezugszeitraum um 28 % und die Produktionsstückkosten um 11 %. Der stärkste Preisrückgang war 2016 zu verzeichnen, als die Niedrigpreiseinfuhren aus den betroffenen Ländern um 50 % stiegen und die Nachfrage etwas schwächer war. Die Entwicklung der Produktionskosten wurde hauptsächlich durch Schwankungen der Gaspreise bestimmt. Der Anstieg der Kosten im Jahr 2017 und im Untersuchungszeitraum ging jedoch nicht mit einer entsprechenden Zunahme der Verkaufspreise für die gleichartige Ware einher, sodass diese noch stärker unter Druck standen.

## 4.4.3.2. Arbeitskosten

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

Tabelle 8

**Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten**

	2015	2016	2017	UZ
Durchschnittliche Arbeitskosten je Beschäftigten (in EUR)	24 876	24 323	27 143	27 410
<i>Index</i>	100	98	109	110

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller der Stichprobe

- (151) Die durchschnittlichen Arbeitskosten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller je Beschäftigten stiegen im Bezugszeitraum um 10 %. Die Arbeitskosten je Beschäftigten erhöhten sich insbesondere im Jahr 2017, als die Produktion und die Produktivität stiegen.

## 4.4.3.3. Lagerbestände

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

Tabelle 9

**Lagerbestände**

	2015	2016	2017	UZ
Schlussbestände (in Tonnen)	83 826	54 411	72 814	38 961
<i>Index</i>	100	65	87	46
Schlussbestände als Prozentsatz der Produktion	3,7 %	2,7 %	3,2 %	1,8 %
<i>Index</i>	100	71	85	49

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller der Stichprobe

- (153) Die Schlussbestände und die Bestände als Prozentsatz der Produktion gingen im Bezugszeitraum zurück. Da jedoch die Bestände als Prozentsatz der Produktion während des gesamten Zeitraums niedrig sind und die Schlussbestände saisonbedingten Schwankungen unterliegen, wird dieser Faktor in dieser Untersuchung nicht als aussagekräftiger Indikator einer Schädigung angesehen.

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

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

Tabelle 10

**Rentabilität, Cashflow, Investitionen und Kapitalrendite**

	2015	2016	2017	UZ
Rentabilität der Verkäufe an unabhängige Abnehmer in der Union (in % des Umsatzes)	14,0 %	10,0 %	1,1 %	– 3,5 %
<i>Index</i>	100	71	8	– 25
Cashflow (in EUR)	78 775 697	39 007 376	19 727 317	5 827 513
<i>Index</i>	100	50	25	7
Investitionen (in EUR)	18 082 767	15 044 306	5 110 610	8 593 605
<i>Index</i>	100	83	28	48
Kapitalrendite	57,2 %	28,3 %	7,9 %	– 8,7 %
<i>Index</i>	100	49	14	– 15

Quelle: überprüfte Fragebogenantworten der Unionshersteller der Stichprobe

- (155) Die Kommission ermittelte die Rentabilität der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller als Nettogewinn vor Steuern aus den Verkäufen der gleichartigen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union in Prozent des mit diesen Verkäufen erzielten Umsatzes. Die Rentabilität ging im Bezugszeitraum wegen der in Erwägungsgrund 152 beschriebenen Entwicklung der durchschnittlichen Verkaufspreise und Produktionskosten erheblich zurück. Aufgrund der steigenden Produktionskosten ab 2017 und der durch Einfuhren aus den betroffenen Ländern gedrückten Verkaufspreise musste der Wirtschaftszweig der Union im Untersuchungszeitraum Verluste hinnehmen.
- (156) Unter Nettocashflow wird die Fähigkeit der Unionshersteller verstanden, ihre Tätigkeit selbst zu finanzieren. Die Entwicklung des Nettocashflows verlief im gesamten Bezugszeitraum negativ.

- (157) Die Kapitalrendite wird als Gewinn in Prozent des Nettobuchwerts der Investitionen ausgedrückt. Sie entwickelte sich im Bezugszeitraum negativ, was die zuvor beschriebenen Trends für die Rentabilität und den Cashflow widerspiegelt.
- (158) Der Wirtschaftszweig der Union investierte im Bezugszeitraum weiter. Die Investitionen wurden getätigt, um die Effizienz der Produktion zu steigern, den Energieverbrauch zu senken und Umweltaspekte zu verbessern. Die Investitionen waren 2017 und im Untersuchungszeitraum jedoch erheblich niedriger als 2015 und 2016. Der Rückgang des Investitionsniveaus wurde durch eine geringere Fähigkeit zur Kapitalaufnahme verursacht, was sich an der Verschlechterung des Cashflows ablesen lässt.

#### 4.4.4. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (159) Im Bezugszeitraum erlitt der Wirtschaftszweig der Union starke Rückgänge bei den Verkaufspreisen (28 %), die zusammen mit den höheren Kosten 2017 und im Untersuchungszeitraum dazu geführt haben, dass aus einem Gewinnniveau von 14 % im Jahr 2015 im Untersuchungszeitraum Verluste wurden. Dieser Trend führte zu ähnlichen Rückgängen des Cashflows und der Kapitalrendite und zu geringeren Investitionen. Erhebliche negative Auswirkungen waren auch bei Volumenindikatoren wie der Produktion (Rückgang um 8 %), der Verkaufsmenge (Rückgang um 21 %) und dem Marktanteil (Rückgang von 69,7 % im Jahr 2015 auf 57,9 % im Untersuchungszeitraum) zu verzeichnen. Diese Entwicklungen versetzten den Wirtschaftszweig der Union in eine prekäre Lage.
- (160) Nur sehr wenige der untersuchten Indikatoren wiesen eine positive Entwicklung auf. Die Produktionskapazität stieg im Bezugszeitraum leicht an, doch die Produktion ging zurück, wie im vorherigen Erwägungsgrund dargelegt. Auch sind die Lagerbestände rückläufig, aber sie sind im gesamten Bezugszeitraum auf niedrigem Niveau.
- (161) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission daher in dieser Phase zu dem Schluss, dass der Wirtschaftszweig der Union eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 Absatz 5 der Grundverordnung erlitten hat.

### 5. SCHADENSURSACHE

- (162) Nach Artikel 3 Absatz 6 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob die gedumpte Einfuhren aus den betroffenen Ländern den Wirtschaftszweig der Union bedeutend geschädigt haben. Ferner prüfte die Kommission nach Artikel 3 Absatz 7 der Grundverordnung, ob andere bekannte Faktoren den Wirtschaftszweig der Union zur gleichen Zeit geschädigt haben könnten. Die Kommission stellte sicher, dass eine etwaige Schädigung durch andere Faktoren als die gedumpte Einfuhren aus den betroffenen Ländern nicht den gedumpte Einfuhren zugeschrieben wurde. Zu diesen Faktoren gehören unter anderem Einfuhren aus Drittländern, ein Verbrauchsrückgang, Entwicklungen auf dem (weltweiten) Harnstoffmarkt, Gaspreisanstiege im Jahr 2017 und im Untersuchungszeitraum, die Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union, höhere Kosten für die Unionshersteller sowie bestimmte Käufe und Verkäufe von HAN durch Unionshersteller.

#### 5.1. Auswirkungen der gedumpten Einfuhren

- (163) Die Einfuhren aus den betroffenen Ländern stiegen im Bezugszeitraum um 64 %, sodass sich ihr Marktanteil um 72 % erhöhte, wie in Tabelle 2 zu sehen. Diese Entwicklung vollzog sich trotz eines Verbrauchsrückgangs im Bezugszeitraum um 5 %.
- (164) Die Preise der Einfuhren aus den betroffenen Ländern sanken im Durchschnitt um 32 %. Genau gesagt betrug der Rückgang der Preise bei allen drei betroffenen Ländern 30 % bis 34 %, je nach Land. Dieser Rückgang der Verkaufspreise wurde 2016 besonders deutlich, als gleichzeitig die Menge der Einfuhren aus den betroffenen Ländern gegenüber 2015 um 50 % zunahm. Bei einem Vergleich der Verkaufspreise für die einzelnen Warentypen bei Transaktionen auf der gleichen Handelsstufe unterboten die Einfuhren aus den betroffenen Ländern im Untersuchungszeitraum die Preise des Wirtschaftszweigs der Union im Durchschnitt um 6,8 %.
- (165) Es liegt auf der Hand, dass der starke Anstieg der Einfuhren zu fallenden Preisen eine wesentliche Rolle bei der raschen Verschlechterung der Wirtschaftsindikatoren des Wirtschaftszweigs der Union gespielt hat. Zwei warenspezifische Faktoren haben diese Auswirkungen noch verschärft. Erstens handelt es sich bei HAN um ein Grunderzeugnis, das fast ausschließlich auf der Grundlage des Preises an die Abnehmer verkauft wird. Daher kann ein nur geringer Preisunterschied schon beträchtliche Folgen haben. Zweitens ist HAN eine flüssige Ware, die zur Lagerung besondere Tanks benötigt, was bedeutet, dass die Marktpreise kurz nach der Produktion akzeptiert werden müssen, und zwar unabhängig von den Produktionskosten, die zu diesem Zeitpunkt entstehen.
- (166) Die niedrigen Verkaufspreise der Ware aus den betroffenen Ländern waren 2017 und im Untersuchungszeitraum, als die Kosten aufgrund der höheren Gaspreise anstiegen, am schädlichsten. Der Verfall der Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union, die infolge des Preisdrucks durch die Einfuhren nicht entsprechend den steigenden Kosten erhöht werden konnten, führte zu einer Verschlechterung der Leistungsindikatoren des Wirtschaftszweigs der Union und in der Folge im Untersuchungszeitraum zu Verlusten. 2017 und im Untersuchungszeitraum konnten mehrere Hersteller deshalb Produktionsunterbrechungen nicht vermeiden, und das Investitionsniveau ging erheblich zurück. Dies wiederum verschärfte die Schädigung, weil bei einem integrierten Chemiewerk kontinuierliche Investitionen für das langfristige Bestehen unerlässlich sind.

- (167) Einige Parteien beriefen sich darauf, dass es zwischen der Höhe der Einfuhren und den Verkaufspreisen und Gewinnen des Wirtschaftszweigs der Union keine Korrelation gebe, da die Verkaufspreise und Gewinne des Wirtschaftszweigs der Union in den Zeiträumen mit Einfuhren in erheblicher Höhe hoch gewesen seien und umgekehrt. Die weiter oben in diesem Abschnitt angesprochenen Punkte und die Unfähigkeit des Wirtschaftszweigs der Union, seinen Inlandsmarkt in dem gleichen Maße zu nutzen wie die Hersteller aus den betroffenen Ländern, zeigen jedoch, dass durch die gedumpte Einfuhren eine Schädigung verursacht wurde.

## 5.2. Auswirkungen anderer Faktoren

### 5.2.1. Einfuhren aus Drittländern

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

Tabelle 11

### Einfuhren aus Drittländern

		2015	2016	2017	UZ
Drittländer insgesamt, ausgenommen die betroffenen Länder	Menge (in Tonnen)	403 934	280 367	201 741	202 738
	<i>Index</i>	100	69	50	50
	Marktanteil	8,0 %	5,7 %	3,8 %	4,1 %
	<i>Index</i>	100	72	48	51
	Durchschnittspreis	189	140	136	129
	<i>Index</i>	100	74	72	68

Quelle: Comext

- (169) Die Einfuhren aus Drittländern (hauptsächlich aus Belarus, Nordmazedonien, Serbien und Algerien) gingen im Bezugszeitraum um 50 % zurück und hatten im Untersuchungszeitraum einen Marktanteil von lediglich 4,1 %.
- (170) Daher wurde vorläufig der Schluss gezogen, dass diese Einfuhren nur marginale Auswirkungen auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union haben konnten.

### 5.2.2. Ausführleistung des Wirtschaftszweigs der Union

- (171) Die Ausfuhrmenge des Wirtschaftszweigs der Union entwickelte sich im Bezugszeitraum wie folgt:

Tabelle 12

### Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Union

	2015	2016	2017	UZ
Ausfuhrmenge (in Tonnen)	272 077	306 840	559 840	552 979
<i>Index</i>	100	113	206	203
Durchschnittspreis (in EUR/Tonne)	171	124	122	125
<i>Index</i>	100	72	72	73

Quellen: Fertilizers Europe und Hersteller in der Stichprobe

- (172) Im Bezugszeitraum erhöhte der Wirtschaftszweig der Union seine Verkäufe auf den Auslandsmärkten um etwa 280 000 Tonnen. Der Anstieg der Verkäufe auf dem Auslandsmarkt glich somit nur einen kleinen Teil der Verluste von rund 700 000 Tonnen auf dem Unionsmarkt aus. Die Preise der Ausfuhren des Wirtschaftszweigs der Union ähnelten seinen Preisen auf dem Unionsmarkt.
- (173) Daraus wird vorläufig der Schluss gezogen, dass solche Ausfuhren nicht zur Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beitragen.

### 5.2.3. Verbrauch

- (174) Während der Untersuchung verwiesen einige Parteien auf den schwankenden Verbrauch und/oder ungünstige Wetterbedingungen auf wichtigen Märkten als Faktoren für die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union. Aus Tabelle 1 geht hervor, dass der Verbrauch auf dem Unionsmarkt im Bezugszeitraum tatsächlich schwankte und insgesamt um 5 % zurückging. Trotz dieser Schwankungen und des allgemeinen Rückgangs stiegen die Einfuhren aus den betroffenen Ländern im Bezugszeitraum jedoch stetig, was zulasten anderer Einfuhren und der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union ging.
- (175) Daraus wird vorläufig der Schluss gezogen, dass die Nachfrageentwicklung nicht zur Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union beitrug.

### 5.2.4. Der (Weltmarkt-)Preis für Harnstoff

- (176) Einige Parteien brachten vor, die Schädigung der Unionshersteller sei auf den Weltmarktpreis für Harnstoff zurückzuführen, da dieser einen Rückgang der HAN-Preise in der Union verursacht habe. Die Untersuchung ergab jedoch, dass es keinen Weltmarktpreis für Harnstoff gibt, der die Lage des Wirtschaftszweigs der Union hätte beeinflussen können. Unabhängige Akteure veröffentlichten an mehreren Orten weltweit Spotpreise für Harnstoff. Daraus ergibt sich, dass sich die Preise im Bezugszeitraum an den verschiedenen Orten voneinander unterschieden.<sup>(15)</sup> Außerdem ist Harnstoff in der Union, wo er etwa 19 % der eingesetzten Düngemittel ausmacht, nicht der bevorzugte Dünger, während weltweit ein Anteil von 56 % an allen eingesetzten Düngemitteln auf ihn entfällt.
- (177) Daher wurde vorläufig der Schluss gezogen, dass der (Weltmarkt-)Preis für Harnstoff keine signifikanten Auswirkungen auf die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union und seine Schädigung haben konnte.

### 5.2.5. Höhere Kosten der Unionshersteller selbst

- (178) Mehrere Parteien wiesen auf höhere Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten bei den Unionsherstellern selbst hin und/oder erklärten, einige antragstellende Unionshersteller befänden sich in einer prekären Lage, da sie einen hohen Preis für Gas zahlen würden.
- (179) Die Untersuchung ergab keine anormale Entwicklung der Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten der in die Stichprobe einbezogenen Unionshersteller. Was die Höhe der Gaspreise im Bezugszeitraum betrifft, so kann deren Entwicklung den Rückgang der Gewinne in diesem Fall nicht erklären. Hohe Gaspreise könnten eine Erklärung sein, wenn es dauerhaft nicht möglich wäre, eine angemessene Rentabilität zu erreichen, was hier nicht der Fall ist, da die Rentabilität in den Jahren 2015 und 2016 bei 14 % bzw. 10 % lag.
- (180) Daher wird die Auffassung vertreten, dass die Gaspreisentwicklung ein erschwerender Faktor für die Schädigung einiger Unionshersteller war. Dennoch war weder der Anstieg der Gas- noch anderer Kosten die Hauptursache für die Schädigung. Es war der Preisdruck durch die Einfuhren aus den betroffenen Ländern, die es dem Wirtschaftszweig der Union nicht ermöglichten, die Kostensteigerungen über die Verkaufspreise weiterzugeben.

### 5.2.6. Bestimmtes HAN, das von Unionsherstellern ge- und verkauft wird

- (181) Mehrere Parteien wandten ein, die Schädigung einiger Unionshersteller sei letztlich selbst verursacht, da einige Unionshersteller HAN gekauft hätten.
- (182) Die Untersuchung ergab, dass einige Unionshersteller oder ihre Handelszweige, um bestimmten Bestellungen nachzukommen, oder aus logistischen Gründen etwas HAN von Einführern oder Händlern in der Union kauften. Da HAN aus mehreren Quellen in Tanks gemischt wird und diese Tanks in einigen Fällen von mehreren Marktteilnehmern gemeinsam genutzt werden, kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Unionshersteller einen Teil des zuvor von ihnen verkauften HAN tatsächlich zurückkauften. Auf jeden Fall war die Menge der HAN-Einkäufe der Unionshersteller im Vergleich zu den gesamten Unionsverkäufen zu vernachlässigen.
- (183) Die Behauptung eines russischen ausführenden Herstellers, einige Unionshersteller würden HAN in der Union zu ermäßigten Preisen unter dem Marktpreis verkaufen, wurde nicht mit Beweisen belegt.
- (184) Daher wurde vorläufig der Schluss gezogen, dass keine der oben genannten Maßnahmen erhebliche Auswirkungen auf die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union hatte.

<sup>(15)</sup> Siehe z. B. Folie 8 der Präsentation von Yara vom 11. September 2018, abrufbar unter <https://www.yara.com/siteassets/investors/057-reports-and-presentations/conferencers/2018/2018-09-11-yar-handelsbanken-presentation.pdf>.

### 5.2.7. Sonstige Faktoren

- (185) Während der Untersuchung verwiesen einige Parteien auf sonstige Faktoren für die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union. Zu diesen Faktoren zählen i) die Saisonabhängigkeit der HAN-Preise, ii) die Pendelkapazitäten der Unionshersteller, iii) irreguläre Lieferungen einiger Unionshersteller und iv) eine digitale Plattform, auf der Düngemittel über das Internet zu aggressiven Preisen verkauft würden.
- (186) Die Untersuchung ergab jedoch, dass i) die Analyse auf der Grundlage eines Zeitraums von 12 Monaten durchgeführt wurde, sodass Auswirkungen möglicher saisonaler Schwankungen der HAN-Preise ausgeglichen werden, ii) die Unionshersteller Pendelkapazitäten als Schutzmaßnahme nutzen, iii) bestimmte irreguläre Lieferungen einiger Unionshersteller auf normale Wartungsarbeiten zurückzuführen waren und iv) HAN-Verkäufe über das Internet nur in begrenztem Umfang und zu ähnlichen Marktpreisen erfolgten.
- (187) Daher wurde vorläufig der Schluss gezogen, dass keiner dieser Faktoren für die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union bestimmend war.

### 5.3. Schlussfolgerung zur Schadensursache

- (188) Im Bezugszeitraum und vor dem Hintergrund eines rückläufigen Verbrauchs in der Union nahmen die Einfuhrmengen aus den betroffenen Ländern und ihre Marktanteile erheblich zu, während die Preise der Ware aus den betroffenen Ländern um durchschnittlich 33 % sanken. Der Anstieg des Marktanteils der Einfuhren fiel zeitlich mit einem ähnlich starken Rückgang des Marktanteils des Wirtschaftszweigs der Union zusammen. Da HAN eine preismempfindliche Ware ist, der Marktanteil der Einfuhren aus den betroffenen Ländern im Untersuchungszeitraum 37,7 % betrug und diese Einfuhren zu Preisen getätigt wurden, die die Preise des Wirtschaftszweigs der Union unterboten, hatten diese Einfuhren erhebliche schädliche Auswirkungen. Der Preisdruck für die Unionshersteller durch die Einfuhren aus den betroffenen Ländern war 2017 und im Untersuchungszeitraum, als die Kosten anstiegen, besonders schädlich. Durch diesen Druck verschlechterten sich die Leistungsindikatoren des Wirtschaftszweigs der Union, und es kam zu Verlusten im Untersuchungszeitraum.
- (189) Aus der Analyse in den Erwägungsgründen 171 bis 188 ergab sich, dass kein anderer Faktor erhebliche Auswirkungen auf die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union hatte.
- (190) In Würdigung dieser Sachlage gelangte die Kommission in dieser Phase zu dem Schluss, dass die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpte Einfuhren aus den betroffenen Ländern verursacht wurde und dass die anderen Faktoren – einzeln betrachtet und in ihrer kombinierten Wirkung – den ursächlichen Zusammenhang nicht abschwächten.
- (191) Die Auswirkungen aller bekannten Faktoren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union wurden von der Kommission von den schädigenden Auswirkungen der gedumpte Einfuhren unterschieden und abgegrenzt. Die meisten dieser Faktoren hatten praktisch keine Auswirkungen, und die Auswirkungen der Veränderung der Gaspreise auf die gedrückten Gewinne und die negative Entwicklung für den Wirtschaftszweig der Union waren nur begrenzt.

### 6. HÖHE DER MAßNAHMEN

- (192) Zur Festsetzung der Höhe der Maßnahmen prüfte die Kommission, ob ein Zoll, der niedriger ist als die Dumpingspanne, ausreichend wäre, um die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch gedumpte Einfuhren zu beseitigen.
- (193) Im vorliegenden Fall machten die Antragsteller in Bezug auf eines der untersuchten Länder, nämlich Russland, Verzerrungen des Rohstoffangebots im Sinne des Artikels 7 Absatz 2a der Grundverordnung geltend. Die Bewertung für Russland findet sich in Abschnitt 6.3.
- (194) Einer der mitarbeitenden ausführenden Hersteller in Russland brachte vor, die mögliche Anwendung der Bestimmungen des Artikels 7 Absatz 2a der Grundverordnung in Bezug auf Russland sei diskriminierend, da Verzerrungen des Rohstoffangebots im Sinne dieses Artikels auch auf den Erdgasmärkten in TT und den USA vorzufinden seien.
- (195) Die Kommission prüfte diese Vorbringen und kam vorläufig zu folgenden Schlüssen:
- Die angebliche Subventionierung des Bezugs des vom HAN-Hersteller in TT genutzten Erdgases fällt nicht unter die in Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung aufgeführten Verzerrungen des Rohstoffangebots.
  - Das angebliche Verbot der Ausfuhr von Erdgas ohne vorherige Genehmigung in den USA könnte zwar unter die in Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung aufgeführten Verzerrungen des Rohstoffangebots fallen, doch das verwendete Ausfuhrlizenzsystem scheint automatischer Natur zu sein, und die Lizenzgebühr ist zu vernachlässigen und hat keinen Einfluss auf den Ausfuhrpreis.
- (196) Daher wies die Kommission das Vorbringen einer diskriminierenden Behandlung bei der Anwendung von Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung in Bezug auf Russland vorläufig zurück.

### 6.1. Prüfung der angemessenen Spanne zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union im Falle von Trinidad und Tobago und den Vereinigten Staaten von Amerika

- (197) Die Kommission ermittelte zunächst den Zollsatz, der zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union erforderlich ist, wenn keine Verzerrungen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2a der Grundverordnung vorliegen. In diesem Fall würde die Schädigung beseitigt, wenn der Wirtschaftszweig der Union in der Lage wäre, seine Produktionskosten zu decken, einschließlich der Kosten, die durch multilaterale Umweltübereinkommen und die dazugehörigen Protokolle, deren Vertragspartei die Union ist, und die in Anhang Ia der Grundverordnung aufgeführten Übereinkommen der IAO entstehen, und einen angemessenen Gewinn zu erzielen (im Folgenden „Zielgewinnspanne“).
- (198) Gemäß Artikel 7 Absatz 2c der Grundverordnung berücksichtigte die Kommission bei der Ermittlung der Zielgewinnspanne folgende Faktoren: die Rentabilität vor dem Anstieg der Einfuhren aus dem untersuchten Land, das zur Deckung aller Kosten und Investitionen erforderliche Niveau der Rentabilität, Forschung und Entwicklung (FuE) und Innovationen sowie das unter normalen Wettbewerbsbedingungen zu erwartende Rentabilitätsniveau.
- (199) Wie aus Tabelle 2 hervorgeht, nahmen die Einfuhren aus den betroffenen Ländern 2016 rasant zu. Eine Gewinnspanne müsste zu diesem Zweck daher aus den Jahren davor abgeleitet werden. Um kein Jahr mit einem außerordentlichen Gewinn zu verwenden, wurde beschlossen, den gewogenen Durchschnitt des vom Wirtschaftszweig der Union im Zeitraum 2013-2015 erzielten Gewinns zugrunde zu legen. Die so ermittelte Zielgewinnspanne von 10 % wurde als ein gesunder Gewinn unter normalen Wettbewerbsbedingungen betrachtet.
- (200) Ein in die Stichprobe einbezogener Unionshersteller brachte vor, die Kommission müsse geplante Investitionen, die im Bezugszeitraum nicht umgesetzt worden seien, zur Zielgewinnspanne hinzuaddieren. Die Kommission prüfte dieses Vorbringen gemäß Artikel 7 Absatz 2c der Grundverordnung. Das betroffene Unternehmen war jedoch nicht in der Lage, diesen Einwand durch Unterlagen zu belegen, sodass er vorläufig abgelehnt wurde.
- (201) Gemäß Artikel 7 Absatz 2d der Grundverordnung prüfte die Kommission als letzten Schritt die künftigen Kosten aus multilateralen Umweltübereinkünften und den dazugehörigen Protokollen, deren Vertragspartei die Union ist, und den in Anhang Ia der Grundverordnung aufgeführten Übereinkommen der IAO, die dem Wirtschaftszweig der Union während der Anwendung der Maßnahme gemäß Artikel 11 Absatz 2 entstehen werden. Auf der Grundlage der verfügbaren Beweise ermittelte die Kommission zusätzliche Kosten in Höhe von 3,7 %, die zu dem nicht schädigenden Preis hinzugerechnet wurden. Ein Aktenvermerk zu der Frage, wie die Kommission diese zusätzlichen Kosten ermittelt hat, steht den interessierten Parteien im Dossier zur Einsichtnahme zur Verfügung.
- (202) Diese Kosten umfassten die zusätzlichen künftigen Kosten der Einhaltung des EU-Emissionshandelssystems (EU-EHS). Das EU-EHS ist ein Eckpfeiler der EU-Politik zur Einhaltung multilateraler Umweltübereinkommen. Diese zusätzlichen Kosten wurden auf der Grundlage der durchschnittlichen geschätzten zusätzlichen EU-Zertifikate (EUA) berechnet, die während der Dauer der Maßnahmen erworben werden müssen. Bei den bei der Berechnung herangezogenen EUA blieben kostenlose erhaltliche Zertifikate unberücksichtigt, und wie alle Produktionskosten wurden sie überprüft, um sicherzustellen, dass sie der betroffenen Ware korrekt zugeordnet werden. Die Kosten der EUA wurden extrapoliert, um der erwarteten Preisänderung während der Dauer der Maßnahmen Rechnung zu tragen. Die Quelle für diese prognostizierten Preise ist ein Auszug von Bloomberg New Energy Finance vom 8. Februar 2019. Der prognostizierte durchschnittliche Preis für EUA für diesen Zeitraum beträgt 24,14 EUR pro Tonne erzeugtem CO<sub>2</sub>.
- (203) Auf dieser Grundlage berechnete die Kommission einen für den Wirtschaftszweig der Union nicht schädigenden Preis der gleichartigen Ware.
- (204) Danach ermittelte die Kommission die Schadensbeseitigungsschwelle anhand eines Vergleichs des gewogenen durchschnittlichen Einfuhrpreises der mitarbeitenden ausführenden Hersteller in TT und den USA, wie er bei den Preisunterbietungsberechnungen ermittelt wurde, mit dem gewogenen durchschnittlichen nicht schädigenden Preis der gleichartigen Ware, die von den Unionsherstellern in der Stichprobe im Untersuchungszeitraum auf dem Unionsmarkt verkauft wurde. Eine sich aus diesem Vergleich ergebende Differenz wurde als Prozentsatz des gewogenen durchschnittlichen CIF-Einfuhrwerts ausgedrückt. Das Ergebnis dieser Berechnungen findet sich in der nachstehenden Tabelle:

Land	Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Zielpreisunterbietungsspanne (in %)
Trinidad und Tobago	Methanol Holdings (Trinidad) Limited	55,9	16,3
Trinidad und Tobago	alle übrigen Unternehmen	55,9	16,3

Land	Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Zielpreisunterbietungsspanne (in %)
Vereinigte Staaten von Amerika	CF Industries Holdings, Inc.	37,3	22,6
Vereinigte Staaten von Amerika	alle übrigen Unternehmen	37,3	22,6

## 6.2. Prüfung der angemessenen Spanne zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union im Falle Russlands

### 6.2.1. Vergleich zwischen der Dumpingspanne und der Zielpreisunterbietungsspanne

- (205) Nach Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung prüfte die Kommission zunächst bezüglich Russlands, ob die vorläufig festgestellte Dumpingspanne höher wäre als die für die Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union angemessene Spanne. Zu diesem Zweck wurde ein Vergleich des gewogenen durchschnittlichen Einfuhrpreises der mitarbeitenden ausführenden Hersteller in Russland mit dem in Abschnitt 6.1 genannten Zielpreis des Wirtschaftszweigs der Union vorgenommen. Das Ergebnis dieser Berechnungen findet sich in der nachstehenden Tabelle:

Land	Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Zielpreisunterbietungsspanne (in %)
Russland	PJSC Acron	31,9	12,5
Russland	Novomoskovsky Azot JSC	34,0	15,8
Russland	Nevinnomyssky Azot JSC	34,0	15,8
Russland	alle übrigen Unternehmen	34,0	13,6

- (206) Da die so berechnete Zielpreisunterbietungsspanne niedriger war als die Dumpingspanne, führte die Kommission die nach Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung erforderliche Prüfung durch.

## 6.3. Verzerrungen des Rohstoffangebots

- (207) Der Antragsteller legte im Antrag ausreichend Beweise dafür vor, dass in Russland hinsichtlich der betroffenen Ware Verzerrungen des Rohstoffangebots im Sinne des Artikels 7 Absatz 2a der Grundverordnung vorliegen. Den Beweisen im Antrag zufolge unterliegt Erdgas, auf das deutlich mehr als 17 % der Herstellungskosten der betroffenen Ware entfallen, in Russland einem Doppelpreissystem.
- (208) Daher prüfte die Kommission, wie in der Einleitungsbekanntmachung angekündigt, im Einklang mit Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung bei der Prüfung der angemessenen Höhe der Maßnahmen im Hinblick auf Russland die angeblichen Verzerrungen und etwaige sonstige Verzerrungen in Russland, die durch Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung abgedeckt sind.
- (209) Die Kommission ermittelte zunächst die wichtigsten Rohstoffe, die jeder der mitarbeitenden ausführenden Hersteller bei der Herstellung der betroffenen Ware verwendet hat. Als wichtigste Rohstoffe wurden die Rohstoffe betrachtet, die voraussichtlich mindestens 17 % der Produktionskosten der betroffenen Ware ausmachen.
- (210) Die Kommission stellte fest, dass Erdgas der wichtigste Rohstoff für die Herstellung der betroffenen Ware ist. Die Untersuchung bestätigte, dass darauf mehr als 17 % der HAN-Produktionskosten der beiden mitarbeitenden ausführenden Hersteller in Russland entfallen, wie in Artikel 7 Absatz 2a gefordert. Für beide Unternehmen machten die Gaskosten auf der Grundlage der von den Unternehmen gemeldeten Gaspreise und sonstigen übermittelten Informationen mehr als 50 % der Produktionskosten für HAN aus. Mit der in den Erwägungsgründen 52 bis 55, 59 und 60 beschriebenen Gaspreisberichtigung entfällt auf die Gaskosten ein Anteil an den gesamten HAN-Produktionskosten im Bereich von 70 % bis 85 %.
- (211) Anschließend prüfte die Kommission, ob bei dem bei der Herstellung der betroffenen Ware verwendeten Erdgas eine Verzerrung durch eine der in Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung aufgeführten Maßnahmen vorliegt: Doppelpreissysteme, Ausfuhrsteuern, Ausfuhrergänzungsabgaben, Ausfuhrquoten, Ausfuhrverbote, Finanzabgaben auf Ausfuhr, Lizenzanforderungen, Mindestausfuhrpreise, die Minderung oder Aufhebung der

Mehrwertsteuererstattung, Einschränkungen an der Zollabfertigungsstelle für Ausführende, Verzeichnisse qualifizierter Ausführende, die Pflicht, den heimischen Markt mit einem bestimmten Anteil der Produktion zu beliefern, unternehmensgebundene Schürfrechte. Zu diesem Zweck prüfte die Kommission die einschlägigen Vorschriften der Russischen Föderation, die Stellungnahmen der interessierten Parteien einschließlich der russischen Regierung, öffentlich verfügbare Berichte und Studien<sup>(16)</sup>, geprüfte Jahresabschlüsse der russischen Gasversorger und strategische Unterlagen der russischen Regierung.<sup>(17)</sup>

- (212) Die Kommission stellte fest, dass eine der in Artikel 7 Absatz 2a Unterabsatz 2 als Verzerrung des Rohstoffangebots genannten Maßnahmen, nämlich eine Ausfuhrsteuer (von 30 %) (18), vorlag und die Verkäufe von Erdgas in Russland im UZ beeinträchtigte.
- (213) Darüber hinaus wird dem Eigentümer des einheitlichen Gasversorgungssystems (im Folgenden „UGSS“) ein ausschließliches Recht zur Ausfuhr von Gas in gasförmigem Zustand gewährt. Darüber hinaus sieht das Gesetz vor, dass Eigentümer des UGSS nur ein staatlich kontrolliertes Unternehmen sein kann. Daher besitzt Gazprom die einzige Lizenz zur Ausfuhr von Erdgas. Die beschriebene Situation könnte entweder als „Lizenzanforderung“ oder als „Verzeichnis qualifizierter Ausführende“ betrachtet werden.
- (214) Schließlich verwies der Antragsteller auf das Erdgas-Doppelpreissystem als potenzielle Verzerrung des Rohstoffangebots. Die Untersuchung ergab in der Tat Belege, die auf ein Doppelpreissystem für Inlands- und Ausfuhrverkäufe von Erdgas in Russland auf der Grundlage der bei der Festlegung der regulierten Inlandspreise verwendeten Gaspreisformel hinweisen.
- (215) In dieser Hinsicht wird der Inlandspreis in Russland für den staatlichen Gasversorger Gazprom reguliert und für andere Anbieter nicht. Andere Anbieter außer Gazprom folgen jedoch genau dem von der russischen Regierung für Gazprom ermittelten Preis, wie bei den untersuchten ausführenden Herstellern, aber auch in öffentlich zugänglichen Informationen zu beobachten ist.<sup>(19)</sup> Je nach Jahr wird der Inlandspreis anhand einer Gaspreisformel oder durch Indexierung bestimmt. Der zu verwendende Index wird regelmäßig in einer Prognose der sozioökonomischen Entwicklung des russischen Ministeriums für wirtschaftliche Entwicklung<sup>(20)</sup> veröffentlicht. Mit der Gaspreisformel wird die angemessene Höhe des Inlandspreises berechnet, indem die Ausfuhrsteuer, die internationalen und inländischen Transportkosten und ein Verringerungskoeffizient von einem internationalen Erdgaspreis abgezogen werden. Die Kommission vertrat die Auffassung, dass die Auswirkungen des Doppelpreissystems auf den Verringerungskoeffizienten zurückgeführt werden können, der von den Auswirkungen der Ausfuhrsteuer unabhängig ist.
- (216) Die Kommission verglich den Erdgaspreis mit dem Preis auf dem repräsentativen internationalen Markt. Die Untersuchung bestätigte, dass der inländische Erdgaspreis in Russland erheblich niedriger ist, nämlich weniger als die Hälfte, als der entsprechend den Ausführungen in den Erwägungsgründen 59 und 60 berechnete Waidhaus-Preis.
- (217) Wie in Erwägungsgrund 55 Buchstabe d erläutert, betrachtete die Kommission den Waidhaus-Preis als angemessenen Referenzwert für den repräsentativen internationalen Marktpreis, um die Verzerrung des Inlandsmarktpreises für Erdgas in Russland zu bewerten.
- (218) Einer der russischen mitarbeitenden Hersteller behauptete, Erdgas sei nicht der Rohstoff für die HAN-Produktion und könne daher nicht Gegenstand der Analyse nach Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung sein. Darüber hinaus brachte die betreffende interessierte Partei vor, aus dem Antrag gehe nicht klar hervor, dass die Kosten für Erdgas die Schwelle von 17 % an den Gesamtproduktionskosten von HAN erreichten.
- (219) Wie in Erwägungsgrund 52 erläutert, entfallen auf Erdgas mehr als 50 % der Herstellungskosten der betroffenen Ware. Dass es zur Herstellung von Ammoniak – einem der ersten Produktionsschritte bei der betroffenen Ware – verwendet wird, wie in Erwägungsgrund 60 erklärt, ändert nichts daran, dass es ein notwendiger Rohstoff für die Herstellung der betroffenen Ware ist. Beide russischen HAN-Hersteller sind vollständig integrierte Chemiewerke, und sie profitieren daher bei der Herstellung der betroffenen Ware beide von den bei Erdgas festgestellten Verzerrungen. Das Vorbringen wird daher vorläufig zurückgewiesen.

<sup>(16)</sup> BP Statistical Review of World Energy 2018;

Russian Oil and Gas Sector Regulatory Regime: Legislative Overview (King und Spalding 2017).

<sup>(17)</sup> Forecasts of socio-economic development for years 2016 – 2036 (Ministerium für wirtschaftliche Entwicklung der Russischen Föderation).

<sup>(18)</sup> Erlass der Regierung der Russischen Föderation Nr. 754 vom 30. August 2013 über die Genehmigung der Höhe der Ausfuhrzölle auf Waren, die aus der Russischen Föderation in Länder ausgeführt werden, die keine Vertragsparteien der Abkommen über die Zollunion sind.

<sup>(19)</sup> In dem Jahresbericht 2017 stellte Novatek (ein unabhängiger Produzent und Anbieter von Erdgas) in seinen Risikomanagementüberlegungen fest, dass die Preisregulierung eine Gefahr darstelle. Novatek unterliege als unabhängiger Erdgasproduzent nicht der staatlichen Regulierung der Erdgaspreise. Dennoch würden die Preise des Unternehmens durch die von einem föderalen Gremium festgelegten Preise stark beeinflusst.

<sup>(20)</sup> Verfügbar unter <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/prognoz/> (zuletzt abgerufen am 4. März 2019).

- (220) Unter Berücksichtigung ihrer in den Erwägungsgründen 205 bis 215 dargelegten Bewertung gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass bei Erdgas Verzerrungen im Sinne des Artikels 7 Absatz 2a der Grundverordnung vorliegen.

#### 6.4. Interesse der Union nach Artikel 7 Absatz 2b der Grundverordnung

- (221) Nachdem die Kommission zu dem Schluss gekommen war, dass in Russland Verzerrungen des Rohstoffangebots im Sinne des Artikels 7 Absatz 2a der Grundverordnung vorliegen, prüfte sie, ob eindeutig der Schluss gezogen werden kann, dass die Festsetzung der Höhe der vorläufigen Zölle im Einklang mit Artikel 7 Absatz 2b der Grundverordnung im Interesse der Union liegt. Die Ermittlung des Unionsinteresses erfolgte auf der Grundlage aller sachdienlichen Informationen zu dieser Untersuchung einschließlich der Kapazitätsreserven im Ausfuhrland, des Wettbewerbs bei den Rohstoffen und der Auswirkungen auf die Lieferketten der Unternehmen der Union gemäß Artikel 7 Absatz 2b der Grundverordnung. Um diese Bewertung durchführen zu können, hat die Kommission in die Fragebögen spezifische Fragen an alle interessierten Parteien aufgenommen. Der Antragsteller und einige Hersteller, in deren Namen der Antrag gestellt worden war, beantworteten diese Fragen. Einige andere Parteien beantworteten diese Fragen, aber die meisten Antworten dieser wenigen Parteien waren unvollständig.

##### 6.4.1. Kapazitätsreserven im Ausfuhrland

- (222) Was HAN betrifft, so wird es in der Union in der Regel an integrierten Chemiestandorten hergestellt, wie in den Erwägungsgründen 141 und 143 angemerkt. Daher hängen die Kapazitätsreserven in hohem Maße von der Konfiguration dieser integrierten Standorte und von der Kundenbasis des Herstellers ab. Jedes Unternehmen will die Rentabilität des Standorts insgesamt maximieren, und deshalb ist es schwierig, die Kapazitätsreserven genau zu bestimmen.
- (223) In Anbetracht dieser Tatsache und auf der Grundlage der in der Untersuchung eingeholten Informationen stellte die Kommission fest, dass die Kapazitätsreserven in Russland zwischen 330 000 und 750 000 Tonnen pro Jahr liegen, was zwischen 7 % und 16 % des in der Union verbrauchten HAN ausmacht. Diese Zahlen wurden auf der Grundlage der geprüften Kapazitätsangaben der beiden mitarbeitenden russischen ausführenden Hersteller, auf die der größte Teil der Produktion in Russland entfällt (tatsächliche Kapazitätsreserven, ungeachtet der „Pendelkapazitäten“) und der von den Antragstellern vorgelegten Informationen (potenzielle Kapazitätsreserven unter Berücksichtigung der „Pendelkapazitäten“) ermittelt.
- (224) Der russische HAN-Markt <sup>(21)</sup> ist relativ klein im Vergleich zur russischen HAN-Produktionskapazität <sup>(22)</sup>. Bei einer Produktion, die den Inlandsverbrauch deutlich übersteigt, ist Russland Nettoausführer von HAN.
- (225) 2017 führte Russland mehr als 100 000 Tonnen HAN in die Ukraine aus. Nach der Einführung von Antidumpingmaßnahmen gegenüber HAN mit Ursprung in Russland durch die Ukraine im Mai 2017 wurden diese Ausfuhren in andere interessantere Märkte, darunter der Unionsmarkt, umgelenkt.
- (226) Russlands Ausfuhrpotenzial ist offenkundig. Selbst wenn die „Pendelkapazitäten“ der russischen Hersteller als begrenzt angesehen werden, ist unbestreitbar, dass sich bei den Mengen der Einfuhren von HAN aus Russland in die Union seit August 2018 der Aufwärtstrend in Tabelle 2 fortsetzte (siehe auch Tabelle 1 in der Erfassungsverordnung). Ferner hat EuroChem auf Seite 9 seiner Vorlage vom 19. September 2018 eine Zunahme der russischen HAN-Ausfuhren 2018 und 2019 prognostiziert.

##### 6.4.2. Wettbewerb um Rohstoffe

- (227) Wie in Erwägungsgrund 54 erläutert, ergab die Untersuchung, dass die Gaspreise in Russland vom Staat durch föderale Gesetze geregelt werden und keine normalen Marktbedingungen widerspiegeln, unter denen die Preise vorrangig auf Produktionskosten und Gewinnerwartungen beruhen.
- (228) Acron legte eine Präsentation über den Wettbewerb auf dem russischen Gasmarkt (Gaspreis, Rentabilität der regulierten und nicht regulierten Preise, Bezugsquellen) vor, die 2016 von der russischen Regierung außerhalb dieser Untersuchung ausgearbeitet worden war. Die Kommission war jedoch nicht der Auffassung, dass diese Präsentation, die in den Erwägungsgründen 56 und 57 behandelt wird, die im vorstehenden Erwägungsgrund genannten Feststellungen untergräbt.
- (229) Die Regulierung des russischen Gasmarkts führt zu einem unfairen Vorteil für russische HAN-Hersteller, da sie aufgrund der in den Erwägungsgründen 209 bis 217 erläuterten inländischen Regelungen von künstlich niedrig gehaltenen Gaspreisen auf dem Inlandsmarkt profitieren. Die durch diese russischen Bestimmungen verursachten Preisdiskriminierungen wirken sich negativ auf die Unionshersteller aus, da sie für das gleiche Gas deutlich höhere Preise zahlen als die russischen Hersteller.

<sup>(21)</sup> Seite 9 der offenen Fassung des Antrags enthält eine Grafik mit dem Titel „World UAN market (2015)“ (Weltmarkt für HAN (2015)). Auf den russischen HAN-Markt entfällt nur ein Bruchteil unter „others“ (Sonstige) (1 705 000 Tonnen).

<sup>(22)</sup> 3 280 000 Tonnen im Jahr 2018 laut der offenen Fassung der Beschwerde, Seite 94.

(230) Die Kommission ist der Auffassung, dass sich diese Situation in naher Zukunft nicht ändern wird. <sup>(23)</sup>

#### 6.4.3. Auswirkungen auf die Lieferketten der Unternehmen der Union

- (231) Den Ergebnissen der Untersuchung zufolge dürften die Auswirkungen auf die Lieferketten begrenzt sein. Die meisten Parteien, einschließlich der Einführer, gaben an, die Endverwender, d. h. die Landwirte, seien die einzigen, die von Preiserhöhungen infolge der Maßnahmen betroffen seien, da es in der Lieferkette keine zwischengeschalteten Parteien gebe, die Zölle absorbieren könnten. Da HAN ein flüssiges und ziemlich homogenes Grunderzeugnis ist, wird es aus mehreren Quellen stammend in Tanks gemischt, und die meisten Akteure in der Lieferkette kennen die Herkunft des gekauften und verwendeten HAN nicht. Insgesamt ist somit nicht zu erwarten, dass sich die Lieferketten erheblich verändern, wenn Maßnahmen eingeführt werden. Die Unionshersteller werden auch weiterhin HAN produzieren, während die Einfuhren aus Russland (sowie den anderen untersuchten Ländern) angesichts des erwarteten Anstiegs der Nachfrage nach HAN und der Tatsache, dass die Unionshersteller in begrenztem Umfang auf andere Produkte umstellen können, voraussichtlich anhalten werden.
- (232) Den Ergebnissen der Untersuchung zufolge wären die Auswirkungen auf die Landwirte in der Union insgesamt begrenzt. Die Kommission stellte fest, dass HAN in der Union weniger als 1 % der gesamten Kosten in der Landwirtschaft ausmacht. Eine Preiserhöhung, die sich möglicherweise aus den Maßnahmen ergibt, dürfte daher keine wesentlichen Auswirkungen auf den Agrarsektor in der Union insgesamt haben.
- (233) Da HAN als Düngemittel in sehr verschiedenen Gegebenheiten eingesetzt wird und seine Verwendung bei den einzelnen Anbaupflanzen, von Region zu Region usw. sehr unterschiedlich ist, untersuchte die Kommission separat die Auswirkungen auf landwirtschaftliche Betriebe in Frankreich (Hauptweizenanbau in der Union), die auf Weichweizen (Hauptanbaupflanze, für die HAN verwendet wird) spezialisiert sind und HAN als einzige Quelle für die Stickstoffdüngung verwenden.
- (234) In diesen spezialisierten Landwirtschaftsbetrieben machten Düngemittel im Jahr 2013 21,94 % der Kosten aus. <sup>(24)</sup> Nach Schätzungen der Kommission entfielen auf HAN in der Saison 2017/2018 bis zu 10 % der gesamten Produktionskosten. <sup>(25)</sup> Ausgehend vom höchsten eingeführten vorläufigen Antidumpingzoll würde dies einen Anstieg der Produktionskosten um höchstens 3 % <sup>(26)</sup> bedeuten, wenn die Maßnahmen im gleichen Umfang weitergegeben würden. Daher kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen – selbst für diese landwirtschaftlichen Betriebe – keine unverhältnismäßigen Auswirkungen hätten. Darüber hinaus bauen viele landwirtschaftliche Betriebe in der Union (einschließlich Frankreich) mehrere Pflanzen an.

#### 6.4.4. Schlussfolgerung

- (235) Nach Bewertung aller sachdienlichen Informationen für diese Untersuchung kam die Kommission hinsichtlich Russlands vorläufig zu dem Schluss, dass es im Interesse der Union liegt, den Betrag der vorläufigen Zölle nach Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung festzusetzen.
- (236) Insbesondere stellte die Kommission zunächst fest, dass es in Russland im Hinblick auf die betroffene Ware Verzerrungen des Rohstoffangebots gibt. Zweitens kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass Russland über Kapazitätsreserven verfügt, die zur Steigerung der Ausfuhren in die Union genutzt werden können. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass die russischen Hersteller beim Erdgas aufgrund der Regulierung auf dem russischen Markt einen unfairen Vorteil gegenüber den Unionsherstellern haben. Außerdem kam die Kommission zu dem Schluss, dass die Maßnahmen die Lieferkette in Europa nicht beeinträchtigen würden. Im Einzelnen kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass eine begrenzte Zahl von Landwirten in der Union zwar von den Maßnahmen betroffen sein könnte, die Auswirkungen aber begrenzt und insgesamt nicht unverhältnismäßig wären. Schließlich vertrat die Kommission die Auffassung, dass die Einfuhren von HAN anhalten würden und es daher durch die Maßnahmen nicht zu Störungen des Angebots käme. Die Einfuhren aus den betroffenen Ländern, deren Marktanteil im Untersuchungszeitraum 37 % betrug, werden angesichts des erwarteten Anstiegs der

<sup>(23)</sup> So werden beispielsweise auf Seite 45 des Berichts der Direktoren der Grupa Azoty Azotowe Pulawy S. A. für 2018 relativ stabile Erdgaspreise in der Union bis 2020 erwartet. Dieser Bericht ist im offenen Dossier verfügbar (t18.010219).

<sup>(24)</sup> Dem Bericht „EU Cereal farms report base on 2013 FADN date“ der GD AGRI (S. 44) zufolge entfielen in einem auf Weichweizen spezialisierten landwirtschaftlichen Betrieb in Frankreich im Jahr 2013 286 EUR/ha auf Düngemittel aller Art. 21,94 % ergibt sich aus der Division von 286 EUR durch die Summe der Betriebskosten (1 003 EUR/ha) und der Abschreibungen (298 EUR/ha).

<sup>(25)</sup> Dem Bericht „EU Cereal farms report base on 2013 FADN date“ der GD AGRI (S. 44) zufolge entfielen in einem auf Weichweizen spezialisierten landwirtschaftlichen Betrieb in Frankreich im Jahr 2013 286 EUR/ha auf Düngemittel aller Art. Es wurde daher davon ausgegangen, dass in einem solchen landwirtschaftlichen Betrieb die Kosten für HAN bis zu 200 EUR/ha betragen (70 % von 286 EUR/ha, da Stickstoffdüngemittel 70 % des gesamten Düngemiteleinsatzes in der EU ausmachen), was 13 % der gesamten Produktionskosten im Jahr 2013 entspricht. Dieser Prozentsatz ging nach 2013 zurück. Angesichts des Rückgangs der Preise für stickstoffhaltige Düngemittel in Frankreich seit 2013, wie im „Agreste Bilan conjoncturel 2017 – Décembre 2017“ (siehe <http://agreste.agriculture.gouv.fr/conjoncture/bilans-annuels-conjoncturels/>) veröffentlicht, kann realistischlicherweise davon ausgegangen werden, dass HAN in der Saison 2017/18 in einem auf Weichweizen spezialisierten landwirtschaftlichen Betrieb in Frankreich, in dem ausschließlich HAN als Quelle für Stickstoffdüngemittel verwendet wird, bis zu 10 % der gesamten Produktionskosten ausmacht.

<sup>(26)</sup> Dieser Prozentsatz läge bei 5 %, wenn er anhand der Daten in Fußnote 24 berechnet würde.

Nachfrage nach HAN und der Tatsache, dass die Unionshersteller in begrenztem Umfang auf andere Produkte umstellen können, voraussichtlich anhalten. In jedem Fall können die Unionshersteller dank ihrer Kapazitätsreserven HAN in erheblichen Mengen produzieren.

- (237) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission zu dem Schluss, dass im Falle Russlands ein unterhalb der Dumpingspanne liegender Zoll zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht ausreichend wäre. Die Unionshersteller werden nicht nur durch Dumping geschädigt; sie leiden im Vergleich zu den ausführenden Herstellern in Russland auch unter zusätzlichen Handelsverzerrungen. Um den Handel angemessen zu schützen, muss daher die Höhe der Maßnahmen im Falle Russlands der vorläufig festgestellten Dumpingspanne entsprechen.

## 7. UNIONSINTERESSE

- (238) Nach Artikel 21 der Grundverordnung prüfte die Kommission, ob sich eindeutig der Schluss ziehen lässt, dass im vorliegenden Fall die Einführung von Maßnahmen gegenüber den Einfuhren aus Russland, Trinidad und Tobago und den USA trotz der Feststellung des schädigenden Dumpings dem Interesse der Union zuwiderliefe. Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wurde allen betroffenen Interessen Rechnung getragen, darunter den Interessen des Wirtschaftszweigs der Union, der Einführer, der Verwender und sonstiger relevanter Wirtschaftsbeteiligter.

### 7.1. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (239) In der gesamten Union sind 20 HAN-Hersteller bekannt. Unionshersteller, auf die 80 % der Produktionsmenge der Union entfallen, arbeiteten bei der Untersuchung mit. Zwei Unternehmen oder Unternehmensgruppen, auf die 30 % der HAN-Produktion in der Union entfallen, sprachen sich dagegen aus.
- (240) Das Fehlen von Maßnahmen dürfte auf den Wirtschaftszweig der Union erhebliche negative Auswirkungen durch niedrigere Verkaufsmengen und weiteren Preisdruck haben und somit die Rentabilität und die Investitionen senken. Die Maßnahmen würden es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen, sein Potenzial auf einem Unionsmarkt zu nutzen, der gleiche Wettbewerbsbedingungen bietet, verloren gegangene Marktanteile zurückzugewinnen und die Rentabilität wieder auf ein Niveau zu bringen, das als nachhaltig angesehen wird.

### 7.2. Interesse der unabhängigen Einführer

- (241) Drei unabhängige Einführer übermittelten Antworten auf den Fragebogen. Nur zwei von ihnen stimmten der weiteren Mitarbeit bei der Untersuchung zu.
- (242) Bei einem der beiden mitarbeitenden Einführer, einer im Namen ihrer Mitglieder handelnden Vereinigung von Genossenschaften, entfiel ein geringer Teil der Tätigkeiten auf HAN. Der andere Einführer, der stärker auf HAN angewiesen ist, passt seine Verkaufspreise in Abhängigkeit von der Entwicklung des HAN-Markts an. Die beiden mitarbeitenden Einführer bieten ein breites Spektrum an Dienstleistungen und/oder Waren an und haben mehrere Bezugsquellen.
- (243) Mögliche negative Folgen, die sich für die Einführer in der Union aus den Maßnahmen ergeben, können nicht schwerer wiegen als die positiven Auswirkungen für den Wirtschaftszweig der Union. Mit den Maßnahmen sollen gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden, von denen alle Beteiligten profitieren können. Außerdem bieten Einführer im Allgemeinen ein breites Spektrum an Düngemitteln und/oder Dienstleistungen an und haben mehrere Bezugsquellen. Die meisten Parteien, einschließlich beider mitarbeitender Einführer, gaben an, die Endverwender von HAN, d. h. die Landwirte, seien diejenigen, die letztlich von Preiserhöhungen – wenn es überhaupt dazu kommt – infolge der Maßnahmen betroffen seien.

### 7.3. Interesse der Verwender

- (244) Elf Parteien, die die Interessen der Verwender vertraten, beantworteten den Fragebogen, allerdings mit begrenzten überprüfbaren Daten.
- (245) Verbände, die einschlägige Genossenschaften und/oder Landwirte in der Union (COPA-COGECA), Frankreich (COOP de France), Irland (Irischer Bauernverband) und Finnland (MTK) vertreten, führten an, die Maßnahmen würden sich negativ auf die HAN-Verwender, d. h. die Landwirte, auswirken. Eine beträchtliche Anzahl französischer Genossenschaften, Vereinigungen und Gruppen von Genossenschaften und Einkaufsplattformen, die im Auftrag von Landwirten deren Bedarf kaufen, äußerten sich zu den negativen Auswirkungen, die die Maßnahmen auf französische Landwirte haben könnten. Die mitarbeitenden ausführenden Hersteller, eine Reihe unabhängiger Einführer und verschiedene Wirtschaftsbeteiligte in Frankreich und Spanien vertraten eine ähnliche Auffassung.
- (246) Ein großer französischer Zwischenhändler im Bereich der Agrarlebensmittel und Düngemittel führte an, etwaige Antidumpingmaßnahmen müssten niedrig angesetzt sein.
- (247) Einige Parteien brachten vor, es gebe für Landwirte (und/oder andere Wirtschaftsbeteiligte) nur begrenzt Substitutionsgüter oder überhaupt nicht, da die Produktion von Stickstoffdüngern in der Union nicht ausreichend sei. Nichts im Dossier weist jedoch auf einen Mangel an Stickstoffdüngern in der Union hin; im Allgemeinen gibt es zahlreiche Bezugsmöglichkeiten für Stickstoffdüngemittel, z. B. Kalkammonsalpeter, Ammoniumnitrat oder Harnstoff.

- (248) Einige Stellungnahmen bezogen sich auf die große Bedeutung der HAN-Kosten in einem landwirtschaftlichen Betrieb (obwohl die Quantifizierung von Partei zu Partei erheblich variierte) und/oder es wurde darauf hingewiesen, dass die Landwirte seit Jahren unter verschiedenen Schwierigkeiten (z. B. schlechte Ernte 2016, niedrige Verkaufspreise, schlechte Wetterbedingungen oder starke Konkurrenz auf dem Markt) litten und Arbeitsplätze auf dem Spiel stünden. Nach Auffassung dieser Parteien würden Antidumpingmaßnahmen einige Landwirte zwingen, die Produktion einzustellen, und/oder zur weiteren Verschlechterung der Lage eines Sektors führen, der Kosten nicht weitergeben kann und in einem globalisierten Markt wettbewerbsfähig bleiben muss. Für einige Parteien stünden Antidumpingmaßnahmen im Zielkonflikt mit der Gemeinsamen Agrarpolitik, die die Einkommen und die Wettbewerbsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe dann nicht hinreichend sichern könne.
- (249) Die Kommission wies diese Argumente zurück. Die Kommission erkennt zwar an, dass die Auswirkungen je nach Art des landwirtschaftlichen Betriebs oder der landwirtschaftlichen Methoden unterschiedlich sein können, stellte jedoch fest, dass HAN weniger als 1 % der gesamten landwirtschaftlichen Kosten in der Union ausmacht. Eine Preiserhöhung, die sich möglicherweise aus den Maßnahmen ergibt, dürfte daher keine wesentlichen Auswirkungen auf den Agrarsektor in der Union insgesamt haben.
- (250) Da HAN als Düngemittel in sehr verschiedenen Gegebenheiten eingesetzt wird und seine Verwendung bei den einzelnen Anbaupflanzen, von Region zu Region usw. sehr unterschiedlich ist, prüfte die Kommission die möglichen Auswirkungen der Maßnahmen auf landwirtschaftliche Betriebe in Frankreich (Hauptweizenanbauland in der Union), die auf Weichweizen (Hauptanbaupflanze, für die HAN verwendet wird) spezialisiert sind und HAN als einzige Quelle für die Stickstoffdüngung verwenden.
- (251) In diesen spezialisierten Landwirtschaftsbetrieben machte HAN im Jahr 2013 15,4 % der Kosten aus.<sup>(27)</sup> Nach Schätzungen der Kommission entfielen auf HAN in der Saison 2017/2018 bis zu 10 % der gesamten Produktionskosten.<sup>(28)</sup> Ausgehend vom höchsten eingeführten vorläufigen Antidumpingzoll würde dies einen Anstieg der Produktionskosten um etwa 3 %<sup>(29)</sup> bedeuten, wenn die Maßnahmen im gleichen Umfang weitergegeben würden. Daher sollte eine mögliche Preiserhöhung infolge der eingeführten Maßnahmen auch im schlimmsten Fall keine unverhältnismäßig großen Auswirkungen auf die landwirtschaftlichen Betriebe haben – unter anderem angesichts der Instrumente, die den Landwirten zur Verfügung stehen, um sich HAN zu angemessenen Preisen zu sichern (z. B. Bündelung der Käufe über Einkaufsplattformen oder Versicherungen zur Absicherung von Margenrisiken). Darüber hinaus bauen viele landwirtschaftliche Betriebe in der Union mehrere Pflanzen an.
- (252) Was die Behauptung zu den Auswirkungen auf die Beschäftigung in landwirtschaftlichen Betrieben betrifft, so ist darauf hinzuweisen, dass die Landwirtschaft in der Union jetzt und auf Jahre hinaus technologieintensiver wird; die Zahl der Arbeitskräfte ist zurückgegangen – eine Tendenz, die sich fortsetzen dürfte.<sup>(30)</sup> Die Auswirkungen der Antidumpingmaßnahmen dürften im Vergleich zu diesen Entwicklungen begrenzt sein.
- (253) Ungeachtet der vorstehenden vorläufigen Feststellungen ermutigt die Kommission die Parteien, die sich noch nicht geäußert haben, zum Interesse der Verwender Stellung zu nehmen. Diese Bemerkungen und alle anderen Elemente, die der Kommission im Anschluss an vorläufige Maßnahmen innerhalb der gesetzten Fristen vorgelegt werden, werden im endgültigen Stadium sorgfältig geprüft.

#### 7.4. Sonstige Faktoren

- (254) In diesem Abschnitt werden andere Stellungnahmen zusammengefasst, die von mehreren interessierten Parteien übermittelt wurden. Diese Parteien sind ausführende Hersteller, Einführer, Verbände, die einschlägige Genossenschaften vertreten, und/oder Landwirte in der Union, vor allem in Frankreich und Irland, sowie französische Genossenschaften, Vereinigungen und Gruppen von Genossenschaften und Einkaufsplattformen, die im Auftrag von Landwirten deren Bedarf kaufen, und verschiedene Wirtschaftsbeteiligte aus Frankreich, Spanien und anderen Ländern der Europäischen Union.

<sup>(27)</sup> Dem Bericht „EU Cereal farms report base on 2013 FADN date“ der GD AGRI (S. 44) zufolge entfielen in einem auf Weichweizen spezialisierten landwirtschaftlichen Betrieb in Frankreich im Jahr 2013 286 EUR/ha auf Düngemittel. 15,4 % ergibt sich aus der Division von 286 EUR durch die Summe der Betriebskosten (1 003 EUR/ha) und der Abschreibungen (298 EUR/ha).

<sup>(28)</sup> Dem Bericht „EU Cereal farms report base on 2013 FADN date“ der GD AGRI (S. 44) zufolge entfielen in einem auf Weichweizen spezialisierten landwirtschaftlichen Betrieb in Frankreich im Jahr 2013 286 EUR/ha auf Düngemittel. Es wurde daher davon ausgegangen, dass in einem solchen landwirtschaftlichen Betrieb die Kosten für HAN bis zu 200 EUR/ha betragen (70 % von 286 EUR/ha, da Stickstoffdüngemittel 70 % des gesamten Düngemiteleinsatzes in der EU ausmachen), was 13 % der gesamten Produktionskosten im Jahr 2013 entspricht. Dieser Prozentsatz ging nach 2013 zurück. Angesichts des Rückgangs der Preise für stickstoffhaltige Düngemittel in Frankreich seit 2013, wie im „Agreste Bilan conjoncturel 2017 – Décembre 2017“ (siehe <http://agreste.agriculture.gouv.fr/conjoncture/bilans-annuels-conjoncturels/>) veröffentlicht, kann realistischerweise davon ausgegangen werden, dass HAN in der Saison 2017/18 in einem auf Weichweizen spezialisierten landwirtschaftlichen Betrieb in Frankreich, in dem ausschließlich HAN als Quelle für Stickstoffdüngemittel verwendet wird, bis zu 10 % der gesamten Produktionskosten ausmacht.

<sup>(29)</sup> Dieser Prozentsatz läge bei 5 %, wenn er anhand der Daten in Fußnote 23 berechnet würde.

<sup>(30)</sup> EU Agricultural outlook for the agricultural markets and income 2017-2030, Europäische Kommission, 2017, S. 68 u. a.

- (255) Einige Parteien sprachen sich gegen Maßnahmen aus, da Einfuhren notwendig seien, in der Union nicht genügend HAN produziert werde, die Kluft zwischen Angebot und Nachfrage größer werde und die Unionshersteller von HAN andere Waren mit größerer Wertschöpfung bevorzugen würden. Die Kommission wies diese Argumente zurück. Insgesamt gibt es genug Bezugsquellen für HAN. Dass es in der Union nur eine begrenzte HAN-Produktion gibt, die Nachfrage nach HAN in der Union zunimmt und einige traditionelle HAN-Bezugsquellen in der Union verschwinden (z. B. ein Unternehmen in Frankreich, das zuvor HAN hergestellt hat und dann vollständig auf andere Düngemittel umstieg), rechtfertigt keine Dumpingpraktiken. Die Untersuchung zeigte die Vorteile, die sich ergeben, wenn mehrere Bezugsquellen in der Union<sup>(31)</sup> einschließlich lokaler HAN-Hersteller erhalten bleiben, anstatt die Abhängigkeit von Drittländern mit unfairen Handelspraktiken und/oder Verzerrungen des Rohstoffangebots und/oder einem höheren CO<sub>2</sub>-Fußabdruck<sup>(32)</sup> zu erhöhen. Sie ergab ferner, dass die HAN-Hersteller in der Union über die Kapazitäten und die Möglichkeit verfügen, die HAN-Produktion zu steigern, wenn gleiche Wettbewerbsbedingungen sichergestellt werden.
- (256) Einige Parteien brachten vor, die Maßnahmen würden die Verwendung von HAN verringern, ein Düngemittel, das weniger negative Auswirkungen auf die Umwelt habe als andere Düngemittel, was zu einem Zielkonflikt mit dem Umweltschutz führe. Die Kommission wies dieses Vorbringen zurück. Selbst wenn HAN vielfältige agronomische Vorteile hat, ist es für die Umwelt nicht neutral und verursacht grundsätzlich eine höhere Ammoniakfreisetzung als Düngemittel auf Nitrat-Basis.
- (257) Einige Parteien brachten vor, andere Wirtschaftsbeteiligte würden die Folgen spüren, es gebe in der Union weniger Arbeitsplätze bei HAN-Herstellern als in anderen Bereichen, die Ernährungssicherheit stehe auf dem Spiel (da die Landwirte aufgrund der Maßnahmen weniger HAN verwenden würden, was wiederum niedrigere Erträge und folglich eine geringere Pflanzenproduktion zur Folge habe) und alle Stickstoffdüngemittel würden teurer (sodass die normale Kluft zwischen den verschiedenen Düngemitteltypen bestehen bleibe). Die Kommission wies diese Argumente zurück. Es gibt keine zuverlässigen Schätzungen zur Zahl der mit HAN verbundenen Arbeitsplätze bei den betroffenen Wirtschaftsbeteiligten; bei den Unionsherstellern hingegen gibt es nach geprüften Zahlen mehr als 1 000 mit HAN zusammenhängende Arbeitsplätze. Sechs Parteien, die die Interessen verschiedener Wirtschaftsbeteiligter vertreten, beantworteten den Fragebogen, allerdings mit begrenzten überprüfbaren Daten. Was die Lebensmittelsicherheit angeht, so sollen mit den Maßnahmen gleiche Wettbewerbsbedingungen geschaffen werden, von denen alle Beteiligten profitieren können. Aus dem Dossier geht in keiner Weise hervor, dass etwaige Preiserhöhungen für HAN erhebliche Auswirkungen auf die Preise anderer Düngemittel hätten.

#### 7.5. Schlussfolgerung zum Unionsinteresse

- (258) In Anbetracht des vorstehenden Sachverhalts gelangte die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass es in dieser Phase der Untersuchung keine zwingenden Gründe für die Annahme gibt, dass es dem Unionsinteresse zuwiderliefe, Maßnahmen gegenüber den HAN-Einfuhren mit Ursprung in den betroffenen Ländern einzuführen.

#### 8. VORLÄUFIGE ANTIDUMPINGMAßNAHMEN

- (259) Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen der Kommission zu Dumping, Schädigung, Schadensursache und Unionsinteresse sollten vorläufige Maßnahmen eingeführt werden, um eine weitere Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die gedumpte Einfuhren zu verhindern.
- (260) Auf die Einfuhren von Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat in wässriger oder ammoniakalischer Lösung mit Ursprung in Trinidad und Tobago und den Vereinigten Staaten von Amerika sollten nach Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung, der sogenannten Regel des niedrigeren Zolls, vorläufige Antidumpingmaßnahmen eingeführt werden. Die Kommission verglich die Schadens- mit den Dumpingspannen (Erwägungsgrund 208). Die Zollsätze wurden in Höhe der niedrigeren der beiden Spannen festgesetzt.
- (261) Auf die Einfuhren von Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat in wässriger oder ammoniakalischer Lösung mit Ursprung in Russland sollten nach Artikel 7 Absatz 2b der Grundverordnung vorläufige Antidumpingmaßnahmen eingeführt werden. Die Kommission prüfte, ob ein Zoll, der niedriger ist als die Dumpingspanne, ausreichend wäre, um die Schädigung zu beseitigen. Nachdem sie in Bezug auf die betroffene Ware Verzerrungen des Rohstoffangebots im Sinne von Artikel 7 Absatz 2a der Grundverordnung – unter anderem in Form einer Ausfuhrsteuer von 30 % – festgestellt hatte, kam die Kommission zu dem Schluss, dass es im Unionsinteresse wäre, gemäß Artikel 7 Absatz 2b der Grundverordnung die Zölle in Höhe der Dumpingspanne festzusetzen, da ein Zoll unterhalb der Dumpingspanne zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht ausreichend wäre.

<sup>(31)</sup> Der Irische Bauernverband bestätigt, dass die Preise, die die irischen Landwirte für ihre Düngemittel zahlen, zu den weltweit höchsten Preisen gehören (t18.010593). Der Antragsteller stellt dies in Verbindung mit dem Verschwinden des lokalen Düngemittelherstellers vor Jahren (t18.011682).

<sup>(32)</sup> Der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von Ammoniumnitrat in der EU beträgt 1,1 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent je Tonne des Produkts, 2,3 in den USA und 2,6 in Russland. Quelle: „Growing together“, Fertilizers Europe, 2018.

- (262) Auf dieser Grundlage sollten folgende vorläufige Antidumpingzölle, ausgedrückt als Prozentsatz des CIF-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, eingeführt werden:

Land	Unternehmen	Dumpingspanne (in %)	Schadensspanne (in %)	Vorläufiger Antidumpingzoll
Russland	PJSC Acron	31,9	31,9	31,9
Russland	Novomoskovsky Azot JSC	34,0	34,0	34,0
Russland	Nevinnomyssky Azot JSC	34,0	34,0	34,0
Russland	alle übrigen Unternehmen	34,0	34,0	34,0
Trinidad und Tobago	Methanol Holdings (Trinidad) Limited	55,9	16,3	16,3
Trinidad und Tobago	alle übrigen Unternehmen	55,9	16,3	16,3
Vereinigte Staaten von Amerika	CF Industries Holdings, Inc.	37,3	22,6	22,6
Vereinigte Staaten von Amerika	alle übrigen Unternehmen	37,3	22,6	22,6

- (263) Die in dieser Verordnung festgesetzten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze wurden anhand der Feststellungen dieser Untersuchung ermittelt. Mithin spiegeln sie die Lage der betreffenden Unternehmen während dieser Untersuchung wider. Diese Zollsätze gelten ausschließlich für die Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in den betroffenen Ländern, die von den namentlich genannten juristischen Personen hergestellt wurden. Einfuhren der betroffenen Ware, die von anderen, nicht im verfügbaren Teil dieser Verordnung ausdrücklich genannten Unternehmen (einschließlich der mit den ausdrücklich genannten Unternehmen verbundenen Unternehmen) hergestellt werden, sollten dem für „alle übrigen Unternehmen“ geltenden Zollsatz unterliegen. Für sie sollte keiner der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle gelten.
- (264) Ein Unternehmen kann die Anwendung dieser unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze beantragen, falls es später seinen Namen ändert. Der Antrag ist an die Kommission <sup>(33)</sup> zu richten. Der Antrag muss alle relevanten Informationen enthalten, aus denen hervorgeht, dass die Änderung nicht das Recht des Unternehmens berührt, in den Genuss des für ihn geltenden Zollsatzes zu kommen. Wenn die Umfirmierung des Unternehmens dieses Recht nicht berührt, wird eine Bekanntmachung über diese Änderung im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.
- (265) Zur Minimierung des Umgehungsrisikos, das aufgrund der sehr unterschiedlichen Zollsätze besteht, sind besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung der Erhebung der unternehmensspezifischen Antidumpingzölle erforderlich. Die Unternehmen, für die ein unternehmensspezifischer Antidumpingzoll gilt, müssen den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorlegen. Die Rechnung muss den Vorgaben in Artikel 1 Absatz 3 entsprechen. Auf Einfuhren, für die keine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, sollte der für „alle übrigen Unternehmen“ geltende Antidumpingzoll erhoben werden.
- (266) 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.

## 9. ZOLLAMTLICHE ERFASSUNG

- (267) Wie in Abschnitt 1.2 erwähnt, veranlasste die Kommission die zollamtliche Erfassung der Einfuhren von Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat in wässriger oder ammoniakalischer Lösung. Die zollamtliche Erfassung erfolgte im Hinblick auf eine etwaige rückwirkende Erhebung von Zöllen nach Artikel 10 Absatz 4 der Grundverordnung.
- (268) Angesichts der Feststellungen im vorläufigen Stadium sollte die zollamtliche Erfassung der Einfuhren eingestellt werden.
- (269) In diesem Stadium des Verfahrens wurde keine Entscheidung über eine mögliche rückwirkende Anwendung von Antidumpingmaßnahmen getroffen. Ein solcher Beschluss wird im endgültigen Stadium getroffen.

<sup>(33)</sup> Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion H, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgique/België.

## 10. AUSKÜNFTE IM VORLÄUFIGEN STADIUM

- (270) Im Einklang mit Artikel 19a der Grundverordnung unterrichtete die Kommission die interessierten Parteien über die geplante Einführung der vorläufigen Zölle. Diese Auskünfte wurden auch über die Website der GD HANDEL der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Den interessierten Parteien wurden drei Arbeitstage eingeräumt, um zur Richtigkeit der Berechnungen, über die sie unterrichtet worden waren, Stellung zu nehmen.
- (271) Stellungnahmen gingen von Fertilizers Europe und den vier ausführenden Herstellern ein. Die Kommission berücksichtigte die Stellungnahmen, die sich nach ihrer Auffassung auf Schreibfehler bezogen, und berichtigte die Spannen dementsprechend.

## 11. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

- (272) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Verwaltung wird die Kommission die interessierten Parteien auffordern, innerhalb von 15 Tagen schriftlich Stellung zu nehmen und/oder innerhalb von fünf Tagen eine Anhörung vor der Kommission und/oder dem Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren zu beantragen.
- (273) Die Feststellungen zur Einführung vorläufiger Zölle sind vorläufiger Natur und können im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung geändert werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

### Artikel 1

- Auf die Einfuhren von Mischungen von Harnstoff und Ammoniumnitrat in wässriger oder ammoniakalischer Lösung mit Ursprung in Russland, Trinidad und Tobago und den Vereinigten Staaten von Amerika, die derzeit unter dem KN-Code 3102 80 00 eingereicht werden, wird ein vorläufiger Antidumpingzoll eingeführt.
- Für die in Absatz 1 beschriebene und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellte Ware gelten folgende vorläufige Antidumpingzollsätze auf den Nettopreis frei Grenze der Union, unverzollt:

Land	Unternehmen	Vorläufiger Antidumpingzoll (in %)	TARIC-Zusatzcode
Russland	PJSC Acron	31,9	C500
Russland	Novomoskovsky Azot JSC	34,0	C501
Russland	Nevinnomyssky Azot JSC	34,0	C504
Russland	alle übrigen Unternehmen	34,0	C999
Trinidad und Tobago	Methanol Holdings (Trinidad) Limited	16,3	C502
Trinidad und Tobago	alle übrigen Unternehmen	16,3	C999
Vereinigte Staaten von Amerika	CF Industries Holdings, Inc.	22,6	C503
Vereinigte Staaten von Amerika	alle übrigen Unternehmen	22,6	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 deren Wortlaut wie folgt lautet: „*Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung aufgeführten und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] [betroffene Ware] von [Name und Anschrift des Unternehmens] ([TARIC-Zusatzcode]) in [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. Die Überführung der in Absatz 1 genannten Ware in den zollrechtlich freien Verkehr in der Union ist von der Leistung einer Sicherheit in Höhe des vorläufigen Zolls abhängig.

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

*Artikel 2*

1. Stellungnahmen interessierter Parteien zu dieser Verordnung sind innerhalb von 15 Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung an die Kommission zu übermitteln.
2. Anhörungen bei der Kommission sind von interessierten Parteien innerhalb von fünf Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu beantragen.
3. Anhörungen beim Anhörungsbeauftragten für Handelsverfahren sind von interessierten Parteien innerhalb von fünf Kalendertagen nach Inkrafttreten dieser Verordnung zu beantragen. Anträge, die nach Ablauf dieser Frist eingereicht wurden, werden vom Anhörungsbeauftragten geprüft, der über ihre Annahme entscheiden kann.

*Artikel 3*

1. Die Zollbehörden werden angewiesen, die zollamtliche Erfassung der Einfuhren nach Artikel 1 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/455 der Kommission vom 20. März 2019 <sup>(34)</sup> („Erfassungsverordnung“) einzustellen.
2. Angaben über Waren, die innerhalb von drei Wochen vor dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung in den zollrechtlich freien Verkehr in der Union übergeführt wurden, werden bis zum Inkrafttreten etwaiger endgültiger Maßnahmen oder bis zur Einstellung dieses Verfahrens aufbewahrt.

*Artikel 4*

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

Artikel 1 gilt für einen Zeitraum von sechs Monaten.

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

Brüssel, den 10. April 2019

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

---

<sup>(34)</sup> ABl. L 79 vom 21.3.2019, S. 9.

# BESCHLÜSSE

## BESCHLUSS (EU) 2019/577 DES RATES

vom 8. April 2019

### zur Ernennung eines von der Republik Zypern vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

auf Vorschlag der zyprischen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 26. Januar 2015, 5. Februar 2015 und 23. Juni 2015 die Beschlüsse (EU) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (EU) 2015/190 <sup>(2)</sup> und (EU) 2015/994 <sup>(3)</sup> zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis 25. Januar 2020 erlassen. Am 26. Juli 2016 wurde mit dem Beschluss (EU) 2016/1233 des Rates <sup>(4)</sup> Herr Stavros YEROLATSITES als Nachfolger von Herrn Kyriakos CHATZITTOFIS zum stellvertretenden Mitglied ernannt. Am 5. Mai 2017 wurde mit dem Beschluss (EU) 2017/799 des Rates <sup>(5)</sup> Herr Kyprianos ANDRONIKOU als Nachfolger von Herrn Stavros YEROLATSITES zum stellvertretenden Mitglied ernannt.
- (2) Infolge des Ablaufs der Amtszeit von Herrn Kyprianos ANDRONIKOU ist der Sitz eines stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

Ernannt wird zum stellvertretenden Mitglied des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit:

— Herr Kyriacos XYDIAS, *Mayor of Yermasoyia Municipality*.

#### Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 8. April 2019.

*Im Namen des Rates*

*Die Präsidentin*

F. MOGHERINI

---

<sup>(1)</sup> Beschluss (EU) 2015/116 des Rates vom 26. Januar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 20 vom 27.1.2015, S. 42).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU) 2015/190 des Rates vom 5. Februar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 31 vom 7.2.2015, S. 25).

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2015/994 des Rates vom 23. Juni 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 159 vom 25.6.2015, S. 70).

<sup>(4)</sup> Beschluss (EU) 2016/1233 des Rates vom 26. Juli 2016 zur Ernennung eines von der Republik Zypern vorgeschlagenen Mitglieds und eines von der Republik Zypern vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen (ABl. L 202 vom 28.7.2016, S. 41).

<sup>(5)</sup> Beschluss (EU) 2017/799 des Rates vom 5. Mai 2017 zur Ernennung von drei von der Republik Zypern vorgeschlagenen Mitgliedern und zwei von der Republik Zypern vorgeschlagenen stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen (ABl. L 120 vom 11.5.2017, S. 20).

**BESCHLUSS (EU) 2019/578 DES RATES****vom 8. April 2019****zur Ernennung eines vom Königreich Dänemark vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

auf Vorschlag der dänischen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 26. Januar, 5. Februar und 23. Juni 2015 die Beschlüsse (EU) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (EU) 2015/190 <sup>(2)</sup> und (EU) 2015/994 <sup>(3)</sup> zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis 25. Januar 2020 erlassen. Am 4. Juni 2018 wurde mit dem Beschluss (EU) 2018/839 des Rates <sup>(4)</sup> Herr Marc PERERA CHRISTENSEN als Nachfolger von Herrn Per NØRHAVE zum stellvertretenden Mitglied ernannt.
- (2) Infolge des Ablaufs der Amtszeit von Herrn Marc PERERA CHRISTENSEN ist der Sitz eines stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Ernannt wird zum stellvertretenden Mitglied des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d.h. bis zum 25. Januar 2020:

— Herr Søren WINDELL, *Councillor, Municipality of Odense*.*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 8. April 2019.

*Im Namen des Rates**Die Präsidentin*

F. MOGHERINI

---

<sup>(1)</sup> Beschluss (EU) 2015/116 des Rates vom 26. Januar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (Abl. L 20 vom 27.1.2015, S. 42).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU) 2015/190 des Rates vom 5. Februar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (Abl. L 31 vom 7.2.2015, S. 25).

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2015/994 des Rates vom 23. Juni 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (Abl. L 159 vom 25.6.2015, S. 70).

<sup>(4)</sup> Beschluss (EU) 2018/839 des Rates vom 4. Juni 2018 zur Ernennung von zwei vom Königreich Dänemark vorgeschlagenen Mitgliedern und sechs vom Königreich Dänemark vorgeschlagenen stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen (Abl. L 141 vom 7.6.2018, S. 7).

**BESCHLUSS (EU) 2019/579 DES RATES****vom 8. April 2019****zur Ernennung eines vom Großherzogtum Luxemburg vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds  
des Ausschusses der Regionen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

auf Vorschlag der luxemburgischen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 26. Januar 2015, 5. Februar 2015 und 23. Juni 2015 die Beschlüsse (EU) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (EU) 2015/190 <sup>(2)</sup> und (EU) 2015/994 <sup>(3)</sup> zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis 25. Januar 2020 erlassen. Am 13. Juli 2018 wurde mit dem Beschluss (EU) 2018/1015 des Rates <sup>(4)</sup> Frau Cécile HEMMEN als Nachfolgerin von Herrn Pierre WIES zum stellvertretenden Mitglied ernannt.
- (2) Infolge des Ablaufs des Mandats, auf dessen Grundlage Frau Cécile HEMMEN (*Maire de la Commune de Weiler-la-Tour*) vorgeschlagen worden war, ist der Sitz eines stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Ernannt wird zum stellvertretenden Mitglied des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2020:

— Frau Cécile HEMMEN, *Conseillère communale de la Commune de Weiler-la-Tour* (Mandatsänderung).*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 8. April 2019.

*Im Namen des Rates**Die Präsidentin*

F. MOGHERINI

---

<sup>(1)</sup> Beschluss (EU) 2015/116 des Rates vom 26. Januar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 20 vom 27.1.2015, S. 42).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU) 2015/190 des Rates vom 5. Februar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 31 vom 7.2.2015, S. 25).

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2015/994 des Rates vom 23. Juni 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 159 vom 25.6.2015, S. 70).

<sup>(4)</sup> Beschluss (EU) 2018/1015 des Rates vom 13. Juli 2018 zur Ernennung von zwei vom Großherzogtum Luxemburg vorgeschlagenen Mitgliedern und drei vom Großherzogtum Luxemburg vorgeschlagenen stellvertretenden Mitgliedern des Ausschusses der Regionen (ABl. L 181 vom 18.7.2018, S. 85).

**BESCHLUSS (EU) 2019/580 DES RATES****vom 8. April 2019****zur Ernennung von zwei von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen Mitgliedern und einem von der Bundesrepublik Deutschland vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglied des Ausschusses der Regionen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

auf Vorschlag der deutschen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 26. Januar 2015, 5. Februar 2015 und 23. Juni 2015 die Beschlüsse (EU) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (EU) 2015/190 <sup>(2)</sup> und (EU) 2015/994 <sup>(3)</sup> zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis 25. Januar 2020 erlassen.
- (2) Infolge des Ablaufs der Amtszeit von Frau Babette WINTER ist der Sitz eines Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden.
- (3) Infolge des Ablaufs des Mandats, auf dessen Grundlage Frau Marion WALSMANN (*Mitglied des Thüringer Landtags*) vorgeschlagen worden war, ist der Sitz eines Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden.
- (4) Infolge der Ernennung von Herrn Dieter LAUINGER zum Mitglied des Ausschusses der Regionen ist der Sitz eines stellvertretenden Mitglieds frei geworden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Folgende Personen werden im Ausschuss der Regionen für die verbleibende Amtszeit, d. h. bis zum 25. Januar 2020, ernannt:

a) zu Mitgliedern:

- Herr Dieter LAUINGER, *Minister für Migration, Justiz und Verbraucherschutz*,
- Frau Marion WALSMANN, *Mitglied des Erfurter Stadtrats* (Mandatsänderung),

b) zum stellvertretenden Mitglied:

- Herr Malte KRÜCKELS, *Staatssekretär für Medien und Bevollmächtigter des Freistaates Thüringen beim Bund*.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 8. April 2019.

*Im Namen des Rates**Die Präsidentin*

F. MOGHERINI

---

<sup>(1)</sup> Beschluss (EU) 2015/116 des Rates vom 26. Januar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 20 vom 27.1.2015, S. 42).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU) 2015/190 des Rates vom 5. Februar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 31 vom 7.2.2015, S. 25).

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2015/994 des Rates vom 23. Juni 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 159 vom 25.6.2015, S. 70).

**BESCHLUSS (EU) 2019/581 DES RATES****vom 8. April 2019****zur Ernennung eines von der Hellenischen Republik vorgeschlagenen stellvertretenden Mitglieds  
des Ausschusses der Regionen**

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 305,

auf Vorschlag der griechischen Regierung,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 26. Januar, 5. Februar und 23. Juni 2015 die Beschlüsse (EU) 2015/116 <sup>(1)</sup>, (EU) 2015/190 <sup>(2)</sup> und (EU) 2015/994 <sup>(3)</sup> zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis 25. Januar 2020 erlassen.
- (2) Infolge des Ablaufs der Amtszeit von Herrn Petros SOULAS ist der Sitz eines stellvertretenden Mitglieds des Ausschusses der Regionen frei geworden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Ernannt wird zum stellvertretenden Mitglied des Ausschusses der Regionen für die verbleibende Amtszeit:

— Herr Konstantinos TZANAKOULIS, *Municipal Councillor of Larissa*.*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Geschehen zu Luxemburg am 8. April 2019.

*Im Namen des Rates**Die Präsidentin*

F. MOGHERINI

---

<sup>(1)</sup> Beschluss (EU) 2015/116 des Rates vom 26. Januar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 20 vom 27.1.2015, S. 42).

<sup>(2)</sup> Beschluss (EU) 2015/190 des Rates vom 5. Februar 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 31 vom 7.2.2015, S. 25).

<sup>(3)</sup> Beschluss (EU) 2015/994 des Rates vom 23. Juni 2015 zur Ernennung der Mitglieder des Ausschusses der Regionen und ihrer Stellvertreter für den Zeitraum vom 26. Januar 2015 bis zum 25. Januar 2020 (ABl. L 159 vom 25.6.2015, S. 70).

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2019/582 DER KOMMISSION****vom 3. April 2019**

**zur Bestätigung oder Änderung der vorläufigen Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von neuen leichten Nutzfahrzeugen für das Kalenderjahr 2017 und für die Volkswagen-Emissionsgemeinschaft, einschließlich ihrer Mitglieder, für die Kalenderjahre 2014, 2015 und 2016 gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019) 2342)*

**(Nur der deutsche, der englische, der estnische, der französische, der italienische, der niederländische, der schwedische, der tschechische und der ungarische Text sind verbindlich)**

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 6,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 muss die Kommission jedes Jahr für jeden Hersteller von leichten Nutzfahrzeugen in der Europäischen Union die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen berechnen. Auf der Grundlage dieser Berechnung stellt die Kommission fest, ob die Hersteller und Emissionsgemeinschaften ihre Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beachtet haben.
- (2) Die genauen Daten, die für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen heranzuziehen sind, beruhen auf den in den Mitgliedstaaten im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeugen. Erfolgt die Typgenehmigung von leichten Nutzfahrzeugen in einem Mehrstufenverfahren, so ist der Hersteller des Basisfahrzeugs für die CO<sub>2</sub>-Emissionen des vervollständigten Fahrzeugs verantwortlich.
- (3) Alle Mitgliedstaaten übermittelten der Kommission die Werte für 2017 im Einklang mit Artikel 8 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011. Stellte die Kommission bei der Überprüfung der Daten fest, dass bestimmte Daten fehlten oder offensichtlich falsch waren, so setzte sie sich mit den betreffenden Mitgliedstaaten in Verbindung und nahm vorbehaltlich der Zustimmung dieser Mitgliedstaaten eine entsprechende Anpassung oder Vervollständigung der Daten vor. Konnte mit einem Mitgliedstaat keine Einigung erzielt werden, wurden die vorläufigen Daten dieses Mitgliedstaats nicht angepasst.
- (4) Am 17. Mai 2018 veröffentlichte die Kommission die vorläufigen Daten und teilte 65 Herstellern die vorläufige Berechnung ihrer durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und ihrer Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen im Jahr 2017 mit. Die Hersteller wurden gebeten, die Daten zu überprüfen und der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Eingang der Mitteilung etwaige Fehler zu melden. 23 Hersteller teilten Fehler mit.
- (5) Im Fall der übrigen 42 Hersteller, die keine Fehler in den Datensätzen mitgeteilt oder nicht geantwortet haben, sollten die vorläufigen Daten und die vorläufigen Berechnungen der durchschnittlichen spezifischen Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen bestätigt werden.
- (6) Die Kommission hat die von den Herstellern mitgeteilten Fehler und die Gründe für ihre Berichtigung überprüft und den Datensatz bestätigt oder angepasst.
- (7) Im Fall von Aufzeichnungen ohne entsprechende Fahrzeug-Identifizierungsnummern, bei denen Identifikationsparameter wie Typ, Variante, Version oder Typgenehmigungsnummer fehlten oder falsch waren, sollte der Umstand berücksichtigt werden, dass die Hersteller diese Aufzeichnungen nicht überprüfen oder berichtigen können. Daher sollte für diese Aufzeichnungen eine Fehlermarge für die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Masse gelten.
- (8) Die Fehlermarge sollte berechnet werden als die Differenz zwischen dem Abstand zum vorgegebenen Ziel für die spezifischen Emissionen (ausgedrückt als die durchschnittlichen Emissionen abzüglich der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen), wobei die Zulassungen, die von den Herstellern nicht überprüft werden können, in die Berechnung einmal einbezogen und einmal nicht einbezogen werden. Ungeachtet dessen, ob diese Differenz positiv oder negativ ist, sollte die Fehlermarge den Abstand zur Zielvorgabe für den Hersteller stets verringern.

<sup>(1)</sup> ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.

- (9) Gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 sollte gelten, dass ein Hersteller die Zielvorgabe für seine spezifischen Emissionen gemäß Artikel 4 der Verordnung erfüllt, wenn die in diesem Beschluss angegebenen durchschnittlichen Emissionen geringer sind als der Zielwert der spezifischen Emissionen (ausgedrückt als negativer Abstand zum Zielwert). Übersteigen die durchschnittlichen Emissionen die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, so ist eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zu erheben, sofern der betreffende Hersteller nicht von dieser Zielvorgabe ausgenommen ist oder einer Emissionsgemeinschaft angehört, die die Zielvorgabe für ihre spezifischen Emissionen erfüllt.
- (10) Am 3. November 2015 gab der Volkswagen-Konzern eine Erklärung ab, nach der bei der Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Werte im Rahmen der Typp Genehmigung einiger Fahrzeuge Unregelmäßigkeiten festgestellt worden waren. Nach einer eingehender Untersuchung wurden ausreichende Klarstellungen getroffen, um die vorläufigen Daten zur Volkswagen-Emissionsgemeinschaft und ihren Mitgliedern Audi AG, Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, Quattro GmbH, Seat S.A., Skoda Auto A.S. und Volkswagen AG für die Kalenderjahre 2014, 2015, 2016 und 2017 bestätigen oder ändern zu können.
- (11) Die Werte für die mit diesem Beschluss bestätigte oder geänderte Leistung eines Herstellers könnten korrigiert werden, wenn die zuständigen nationalen Behörden bestätigen, dass Unregelmäßigkeiten bei den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten aufgetreten sind, anhand deren ermittelt wurde, ob der Hersteller die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einhält —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### *Artikel 1*

- (1) Die für das Kalenderjahr 2017 bestätigten oder geänderten Werte für die Leistungen der Hersteller sind für jeden Hersteller leichter Nutzfahrzeuge und für jede Emissionsgemeinschaft von Herstellern leichter Nutzfahrzeuge in Anhang I enthalten.
- (2) Die für die Kalenderjahre 2014, 2015 und 2016 bestätigten oder geänderten Werte für die Leistung der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft und ihrer Mitglieder Audi AG, Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, Quattro GmbH, Seat S.A., Skoda Auto A.S. und Volkswagen AG sind in Anhang II dieses Beschlusses enthalten.

#### *Artikel 2*

Dieser Beschluss ist im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 an folgende einzelne Hersteller oder Emissionsgemeinschaften gerichtet:

1. Alfa Romeo S.P.A.  
Corso Settembrini 40  
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47  
10135 Turin  
Italien
2. Alke Srl  
Via Vigonovese 123  
35127 Padua  
Italien
3. Audi AG  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
4. Automobiles Citroën  
7, rue Henri Sainte-Claire Deville  
92500 Rueil-Malmaison  
Frankreich
5. Automobiles Peugeot  
7, rue Henri Sainte-Claire Deville  
92500 Rueil-Malmaison  
Frankreich

6. AVTOVAZ JSC  
in der EU vertreten durch  
CS ATUOLADA  
211 Konevova  
130 00 Prag 3  
Tschechische Republik
7. BLUECAR SAS  
31–32 quai de Dion Bouton  
92800 Puteaux  
Frankreich
8. Bayerische Motoren Werke AG  
Petuelring 130  
80788 München  
Deutschland
9. BMW M GmbH  
Petuelring 130  
80788 München  
Deutschland
10. FCA US LLC  
in der EU vertreten durch  
Fiat Chrysler Automobiles  
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47  
Corso Settembrini 40  
10135 Turin  
Italien
11. Automobile Dacia S.A.  
Guyancourt  
1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Frankreich
12. Daimler AG  
F403 EA/R  
70546 Stuttgart  
Deutschland
13. DFSK MOTOR CO., LTD.  
in der EU vertreten durch  
Giotti Victoria Srl  
Sr.l. Via Pissana 11/a  
50021 Barberino Val D' Elsa (Firenze)  
Italien
14. Esagono Energia S.r.l.  
Via Puecher 9  
20060 Pozzuolo Martesana (MI)  
Italien
15. FCA Italy SpA  
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47  
Corso Settembrini 40  
10135 Turin  
Italien

16. Ford Motor Company of Australia Ltd.  
in der EU vertreten durch  
Ford Werke GmbH  
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Köln  
Deutschland
17. Ford Motor Company  
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Köln  
Deutschland
18. Ford Werke GmbH  
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Köln  
Deutschland
19. Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation  
in der EU vertreten durch  
Daimler AG  
F403 EA/R  
70546 Stuttgart  
Deutschland
20. Mitsubishi Fuso Truck Europe SA  
in der EU vertreten durch  
Daimler AG  
F403 EA/R  
70546 Stuttgart  
Deutschland
21. LLC Automobile Plant Gaz  
Poe 2  
Lähte Tartumaa  
60502  
Estland
22. General Motors Holdings LLC  
in der EU vertreten durch  
Adam Opel GmbH  
Bahnhofplatz 1 IPC 39–12  
65423 Rüsselsheim  
Deutschland
23. GAC Gonow Auto Co., Ltd.  
in der EU vertreten durch  
Autorimessa Monte Mario SRL  
Via della Muratella, 797  
00054 Maccarese (RM)  
Italien

24. Goupil Industrie S.A.  
Route de Villeneuve  
47320 Bourran  
Frankreich
25. Great Wall Motor Company Ltd.  
in der EU vertreten durch  
Great Wall Motor Europe Technical Center GmbH  
Otto-Hahn-Str. 5  
63128 Dietzenbach  
Deutschland
26. Honda Motor Co., Ltd.  
in der EU vertreten durch  
Honda Motor Europe Ltd.  
Cain Road  
Bracknell  
Berkshire  
RG12 1HL  
Vereinigtes Königreich
27. Honda of the UK Manufacturing Ltd.  
Honda Motor Europe Ltd.  
Cain Road  
Bracknell  
Berkshire  
RG12 1HL  
Vereinigtes Königreich
28. Hyundai Motor Company  
in der EU vertreten durch  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
29. Hyundai Assan Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.  
in der EU vertreten durch  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
30. Hyundai Motor Manufacturing Czech S.r.o.  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
31. Isuzu Motors Limited  
in der EU vertreten durch  
Isuzu Motors Europe NV  
Bist 12  
2630 Aartselaar  
Belgien

- 
32. IVECO SpA  
Via Puglia 35  
10156 Turin  
Italien
33. Jaguar Land Rover Limited  
Abbey Road  
Whitley  
Coventry  
CV3 4LF  
Vereinigtes Königreich
34. KIA Motors Corporation  
  
in der EU vertreten durch  
  
Kia Motors Europe GmbH  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/Main  
Deutschland
35. KIA Motors Slovakia S.r.o.  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/Main  
Deutschland
36. LADA Automobile GmbH  
Erlengrund 7–11  
21614 Buxtehude  
Deutschland
37. Magyar Suzuki Corporation Ltd.  
2500 Esztergom  
Schweidel Jozsef U52  
Ungarn
38. Mahindra & Mahindra Ltd.  
  
in der EU vertreten durch  
  
Mahindra Europe S.r.l.  
Via Cancelliera 35  
00040 Ariccia (Roma)  
Italien
39. MAN Truck & Bus AG  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
40. Mazda Motor Corporation  
  
in der EU vertreten durch  
  
Mazda Motor Europe GmbH  
European R&D Centre  
Hiroshimastr. 1  
61440 Oberursel/Ts  
Deutschland

41. M.F.T.B.C.  
in der EU vertreten durch  
Daimler AG  
F403 EA/R  
70546 Stuttgart  
Deutschland
42. Mitsubishi Motors Corporation MMC  
in der EU vertreten durch  
Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SG Born  
Niederlande
43. Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Niederlande
44. Mitsubishi Motors Thailand Co., Ltd. MMTh  
in der EU vertreten durch  
Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SG Born  
Niederlande
45. Nissan International SA  
in der EU vertreten durch  
Renault Nissan Representation Office  
Av des Arts/Kunstlaan 40  
1040 Bruxelles/Brussel  
Belgien
46. Adam Opel GmbH  
Bahnhofsplatz 1 IPC 39–12  
65423 Rüsselsheim  
Deutschland
47. LADA Automobile GmbH  
Bahnhofsplatz 1 IPC 39–12  
65423 Rüsselsheim  
Deutschland
48. Dr Ing hc F Porsche AG  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
49. Piaggio & C SpA  
Viale Rinaldo Piaggio 25  
56025 Pontedera (PI)  
Italien

- 
50. Renault S.A.S.  
Guyancourt  
1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Frankreich
51. Renault Trucks  
99 Route de Lyon  
TER L10 0 01  
69802 Saint-Priest Cedex  
Frankreich
52. Romanital Srl  
Via delle Industrie, 107  
90040 Isola delle Femmine PA  
Italien
53. SAIC MAXUS Automotive Co. Ltd.  
in der EU vertreten durch  
SAIC Luc, S.a.r.l.  
President Building  
37A avenue J.F. Kennedy  
1855 Luxemburg  
Luxemburg
54. Seat SA  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
55. SFL Technologies GmbH  
Innovationspark 2  
8152 Stallhofen  
Österreich
56. Skoda Auto AS  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
57. SsangYong Motor Company  
in der EU vertreten durch  
SsangYong Motor Europe Office  
Herriotstraße 1  
60528 Frankfurt/Main  
Deutschland
58. StreetScooter GmbH  
Jülicher Straße 191  
52070 Aachen  
Deutschland
59. Subaru Corporation  
in der EU vertreten durch  
Subaru Europe NV/SA  
Leuvensesteenweg 555 B/8  
1930 Zaventem  
Belgien

60. Suzuki Motor Corporation  
in der EU vertreten durch  
Magyar Suzuki Corporation Ltd.  
2500 Esztergom  
Schweidel Jozsef U52  
Ungarn
61. Tesla Motors Ltd.  
in der EU vertreten durch  
Tesla Motors NL  
7-9 Atlasstraat  
5047 RG Tilburg  
Niederlande
62. Toyota Motor Europe NV/SA  
Avenue du Bourget/Bourgetlaan 60  
1140 Bruxelles/Brussel  
Belgien
63. Univers Ve Helem  
14 rue Federico Garcia Lorca  
32000 Auch  
Frankreich
64. Volkswagen AG  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
65. Volvo Car Corporation  
VAK Gebäude Assar Gabriellssons väg  
405 31 Göteborg  
Schweden
66. Emissionsgemeinschaft für: Daimler AG  
F403 EA/R  
70546 Stuttgart  
Deutschland
67. Emissionsgemeinschaft für: FCA Italy SpA  
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47  
Corso Settembrini 40  
10135 Turin  
Italien
68. Emissionsgemeinschaft für: Ford Werke GmbH  
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Köln  
Deutschland
69. Emissionsgemeinschaft für: General Motors  
Bahnhofplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Deutschland

70. Emissionsgemeinschaft für: Hyundai  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
71. Emissionsgemeinschaft für: Kia  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/Main  
Deutschland
72. Emissionsgemeinschaft für: Mitsubishi Motors  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SG Born  
Niederlande
73. Emissionsgemeinschaft für: Renault  
1 Avenue du Golf  
78288  
Guyancourt Cedex  
Frankreich
74. Emissionsgemeinschaft für: Volkswagen Group LCV  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland

Brüssel, den 3. April 2019

*Für die Kommission*  
Miguel ARIAS CAÑETE  
*Mitglied der Kommission*

---

## ANHANG I

Tabelle 1

**Gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Hersteller für das Kalenderjahr 2017**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
ALFA ROMEO SPA		8	137,375	161,283	- 23,908	- 23,908	1 558,50	137,375
ALKE SRL	DMD	1	0,000				1 030,00	0,000
AUDI AG	P8	1 275	133,705	179,293	- 45,588	- 45,588	1 752,16	133,773
AUTOMOBILES CITROËN		158 465	130,881	167,142	- 36,261	- 36,261	1 621,51	131,273
AUTOMOBILES PEUGEOT		169 852	132,590	169,521	- 36,931	- 36,931	1 647,09	133,040
AVTOVAZ JSC	P7	272	215,967	135,884	80,083	80,013	1 285,40	215,967
BLUECAR SAS	DMD	21	0,000				1 325,00	0,000
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	DMD	94	150,979				1 870,16	150,979
BMW M GMBH	DMD	411	146,029				1 904,06	146,029
FCA US LLC	P2	157	220,541	201,360	19,181	19,181	1 989,44	220,541
AUTOMOBILE DACIA SA	P7	26 775	117,858	135,230	- 17,372	- 17,372	1 278,37	117,858
DAIMLER AG	P1	147 953	187,603	212,680	- 25,079	- 25,079	2 111,16	187,604
DFSK MOTOR CO LTD	DMD	353	179,759				1 243,27	179,759
ESAGONO ENERGIA SRL	DMD	19	0,000				1 225,74	0,000
FCA ITALY SPA	P2	143 889	149,154	174,813	- 25,659	- 25,659	1 703,99	149,154
FORD MOTOR COMPANY OF AUSTRALIA LIMITED	P3	38 381	214,276	227,258	- 12,982	- 12,982	2 267,91	214,276
FORD MOTOR COMPANY	P3	9	159,111	199,459	- 40,348	- 40,348	1 969,00	159,111
FORD-WERKE GMBH	P3	242 012	156,630	193,916	- 37,286	- 37,286	1 909,40	156,630
MITSUBISHI FUSO TRUCK & BUS CORPORATION	P1	446	242,807	264,642	- 21,835	- 21,835	2 669,89	242,807
MITSUBISHI FUSO TRUCK EUROPE SA	P1	31	236,806	274,345	- 37,539	- 37,539	2 774,23	236,806
LLC AUTOMOBILE PLANT GAZ	DMD	37	285,000				2 256,89	285,000
GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC	P4	344	163,282	178,428	- 15,146	- 15,146	1 742,86	163,282

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
GONOW AUTO CO LTD	DMD	51	184,647				1 358,33	184,647
GOUPIL INDUSTRIE SA	DMD	349	0,000				1 123,89	0,000
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	DMD	57	202,439				1 771,93	202,439
HONDA MOTOR CO LTD	DMD	14	112,571				1 335,21	112,571
HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD	DMD	21	141,429				1 660,14	141,429
HYUNDAI MOTOR COMPANY	P9	2 775	209,458	223,768	- 14,310	- 14,310	2 230,39	209,458
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE	P9	1	112,000	122,176	- 10,176	- 10,176	1 138,00	112,000
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO	P9	83	111,590	147,043	- 35,453	- 35,453	1 405,39	111,590
ISUZU MOTORS LIMITED		9 887	195,044	204,716	- 9,672	- 9,672	2 025,53	195,044
IVECO SPA		23 369	203,007	239,767	- 36,760	- 36,760	2 402,42	203,020
JAGUAR LAND ROVER LIMITED	DMD	387	157,755				1 995,43	157,755
KIA MOTORS CORPORATION	P5	1 295	124,415	155,643	- 31,228	- 31,228	1 497,86	124,511
KIA MOTORS SLOVAKIA SRO	P5	312	124,160	150,401	- 26,241	- 26,241	1 441,49	124,160
LADA AUTOMOBILE GMBH	DMD	3	216,000				1 285,00	216,000
MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD	DMD	2	115,000				1 370,00	115,000
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	DMD	310	210,958				1 973,90	210,958
MAN TRUCK & BUS AG	P8	1 485	197,790	220,221	- 22,431	- 22,438	2 192,25	197,790
MAZDA MOTOR CORPORATION	DMD	105	136,905				1 546,78	136,905
MFTBC	P1	36	239,250	265,401	- 26,151	- 26,151	2 678,05	239,250
MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC	P6/D	330	184,176	195,000	- 10,824	- 10,824	1 887,06	184,176
MITSUBISHI MOTORS EUROPE BV MME	P6/D	205	217,210	195,000	22,210	22,210	2 217,08	217,210
MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH	P6/D	20 576	185,501	195,000	- 9,499	- 9,499	1 895,76	185,501
NISSAN INTERNATIONAL SA		55 137	158,636	191,852	- 33,216	- 33,216	1 887,20	162,648

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
ADAM OPEL GMBH	P4	65 538	159,798	180,693	- 20,895	- 20,895	1 767,22	159,798
OPEL AUTOMOBILE GMBH		17 373	168,923	189,777	- 20,854	- 20,854	1 864,89	168,923
PIAGGIO & C SPA	D	2 980	151,640	155,000	- 3,360	- 3,360	1 087,29	153,319
DR ING HCF PORSCHE AG	P8	53	186,774	206,254	- 19,480	- 19,480	2 042,06	186,774
RENAULT SAS	P7	223 583	149,683	177,514	- 27,831	- 27,832	1 733,03	151,064
RENAULT TRUCKS		9 126	208,652	229,287	- 20,635	- 20,635	2 289,73	208,652
ROMANITAL SRL	DMD	48	166,354				1 272,60	166,354
SAIC MAXUS AUTOMOTIVE CO LTD	DMD	159	231,595				2 200,75	237,421
SEAT SA	P8	354	109,263	128,576	- 19,313	- 19,315	1 206,82	109,263
SFL TECHNOLOGIES GMBH	DMD	5	0,000				1 631,40	0,000
SKODA AUTO AS	P8	4 209	110,631	133,165	- 22,534	- 22,548	1 256,16	110,631
SSANGYONG MOTOR COMPANY	D	1 000	192,914	210,000	- 17,086	- 17,086	2 071,59	192,914
STREETSCOOTER GMBH		3 808	0,000	159,554	- 159,554	- 159,554	1 539,91	0,000
SUBARU CORPORATION	DMD	52	161,192				1 643,60	161,192
SUZUKI MOTOR CORPORATION	DMD	14	162,714				1 132,14	162,714
TESLA MOTORS LTD	DMD	1	0,000				2 427,00	0,000
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA		38 266	168,452	196,264	- 27,812	- 27,990	1 934,64	168,452
UNIVERS VE HELEM	DMD	5	0,000				1 138,40	0,000
VOLKSWAGEN AG	P8	192 470	159,987	189,446	- 29,459	- 29,502	1 861,33	160,011
VOLVO CAR CORPORATION	DMD	852	121,619				1 691,41	121,964

Tabelle 2

**Gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Emissionsgemeinschaften für das Kalenderjahr 2017**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaft	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
DAIMLER AG	P1	148 466	187,791	212,862	- 25,072	- 25,072	2 113,12	187,793
FCA ITALY SPA	P2	144 046	149,232	174,842	- 25,610	- 25,610	1 704,3	149,232

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaft	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
FORD-WERKE GMBH	P3	280 402	164,521	198,481	– 33,960	– 33,960	1 958,48	164,521
GENERAL MOTORS	P4	65 882	159,816	180,681	– 20,865	– 20,865	1 767,09	159,816
HYUNDAI	P9	2 859	206,583	221,506	– 14,923	– 14,923	2 206,06	206,583
KIA	P5	1 607	124,366	154,625	– 30,259	– 30,259	1 486,91	124,443
MITSUBISHI MOTORS	P6/D	21 111	185,788	195,000	– 9,212	– 9,212	1 898,74	185,788
RENAULT	P7	250 630	146,382	172,951	– 26,569	– 26,570	1 683,97	147,587
VW GROUP PC	P8	199 846	158,978	188,321	– 29,343	– 29,385	1 849,24	159,002

Erläuterungen zu den Tabellen 1 und 2:

Spalte A:

Tabelle 1: „Name des Herstellers“: der Name, der der Kommission vom Hersteller mitgeteilt wurde, oder, falls keine Mitteilung erfolgt ist, der bei der Zulassungsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats eingetragene Name.

Tabelle 2: „Name der Emissionsgemeinschaft“: der vom Vertreter der Emissionsgemeinschaft angegebene Name.

Spalte B:

„D“: Gewährung einer Ausnahme für einen Hersteller kleiner Stückzahlen gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 für das Kalenderjahr 2017.

„DMD“: De-minimis-Ausnahme, d. h. ein Hersteller, auf den zusammen mit allen mit ihm verbundenen Unternehmen im Jahr 2017 weniger als 1000 Neuzulassungen entfielen, braucht gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 keine Zielvorgabe für spezifische Emissionen einzuhalten.

„P“: Der Hersteller ist Mitglied einer gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 gebildeten (und in Tabelle 2 aufgeführten) Emissionsgemeinschaft, und die über deren Bildung getroffene Vereinbarung ist für das Kalenderjahr 2017 gültig.

Spalte C:

„Zahl der Zulassungen“: die Gesamtzahl der in einem Kalenderjahr in den Mitgliedstaaten zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge, ohne Zulassungen, die Aufzeichnungen betreffen, bei denen die Werte für die Masse oder für die CO<sub>2</sub>-Emissionen fehlen oder die der Hersteller nicht identifizieren kann. Darüber hinaus sind Änderungen der Zahl der von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Zulassungen nicht möglich.

Spalte D:

„Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (100 %)“: die auf Basis von 100 % der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (in g CO<sub>2</sub>/km), wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen. Die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen Emissionssenkungen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen in Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ergeben.

Spalte E:

„Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“: das auf Basis der durchschnittlichen Masse aller einem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge und nach der Formel gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 berechnete Emissionsziel.

## Spalte F:

„Abstand zum vorgegebenen Ziel“: die Differenz zwischen den in Spalte D angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der in Spalte E angegebenen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen. Ist der Wert in Spalte F positiv, so bedeutet dies, dass die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen über dem Zielwert liegen.

## Spalte G:

„Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel“: Unterscheiden sich die Angaben in dieser Spalte von den Angaben in Spalte F, so wurden die Werte in Spalte F um eine Fehlermarge angepasst. Die Fehlermarge wird nach folgender Formel berechnet:

Fehler = Absolutwert von  $[(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$

AC1 = durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte D);

TG1 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte E);

AC2 = durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge;

TG2 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge.

## Spalte H:

„Durchschnittliche Masse“: Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (in Kilogramm) der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge.

## Spalte I:

„Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen (100 %)“: die auf Basis von 100 % der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen, allerdings ohne Berücksichtigung von Emissionsreduktionen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ergeben.

---

## ANHANG II

Tabelle 1

**Gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Hersteller, die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft VOLKSWAGEN GROUP LCV sind, für das Kalenderjahr 2016**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (80 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
AUDI AG	P9	610	137,399	191,687	- 54,288	- 54,288	1 885,43	144,943
DR ING HCF PORSCHE AG	P9	96	180,487	210,465	- 29,978	- 29,978	2 087,34	189,656
QUATTRO GmbH	P9	2	189,000	166,072	22,928	22,928	1 610,00	189,000
SEAT SA	P9	952	103,075	126,562	- 23,487	- 23,487	1 185,16	107,797
SKODA AUTO AS	P9	5 188	103,349	130,968	- 27,619	- 27,619	1 232,54	108,373
VOLKSWAGEN AG	P9	190 987	152,518	183,040	- 30,522	- 30,571	1 792,45	165,863

Tabelle 2

**Gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Emissionsgemeinschaft VOLKSWAGEN GROUP LCV für das Kalenderjahr 2016**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaft	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (80 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
VOLKSWAGEN GROUP LCV	P9	197 835	150,346	181,442	- 31,096	- 31,153	1 775,27	164,024

Tabelle 3

**Gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Hersteller, die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft VOLKSWAGEN GROUP LCV sind, für das Kalenderjahr 2015**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (75 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
AUDI AG	P8	940	128,279	177,884	- 49,605	- 49,605	1 737,01	140,181
DR ING HCF PORSCHE AG	P8	115	181,209	215,896	- 34,687	- 34,687	2 145,74	192,417
QUATTRO GmbH	P8	5	223,000	204,667	18,333	18,333	2 025,00	223,000
SEAT SA	P8	1 264	99,069	126,760	- 27,691	- 27,691	1 187,29	104,435

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (75 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
SKODA AUTO AS	P8	5 458	110,886	133,291	- 22,405	- 22,422	1 257,52	118,741
VOLKSWAGEN AG	P8	168 339	167,921	188,905	- 20,984	- 20,984	1 855,52	181,173

Tabelle 4

**Gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Emissionsgemeinschaft VOLKSWAGEN GROUP LCV für das Kalenderjahr 2015**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaft	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (75 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
VOLKSWAGEN GROUP LCV	P8	176 121	164,509	186,696	- 22,187	- 22,190	1 831,76	178,477

Tabelle 5

**Gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Hersteller, die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft VOLKSWAGEN GROUP LCV sind, für das Kalenderjahr 2014**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (70 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
AUDI AG	P8	2 653	137,151	175,118	- 37,967	- 37,967	1 707,27	147,383
DR ING HCF PORSCHE AG	P8	216	191,166	218,989	- 27,823	- 27,823	2 179,00	203,032
QUATTRO GmbH	P8	12	231,500	197,847	33,653	33,653	1 951,67	237,333
SEAT SA	P8	1 530	98,730	127,899	- 29,169	- 29,169	1 199,54	104,810
SKODA AUTO AS	P8	9 409	115,061	137,318	- 22,257	- 22,427	1 300,82	124,157
VOLKSWAGEN AG	P8	185 710	164,086	185,477	- 21,391	- 21,391	1 818,66	179,637

Tabelle 6

**Gemäß Artikel 8 Absatz 6 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Emissionsgemeinschaft VOLKSWAGEN GROUP LCV für das Kalenderjahr 2014**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaft	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (70 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
VOLKSWAGEN GROUP LCV	P8	199 530	159,447	182,664	- 23,217	- 23,218	1 788,41	176,047

Erläuterungen zu den Tabellen 1, 2, 3, 4, 5 und 6:

Spalte A:

Tabellen 1, 3 und 5: „Name des Herstellers“: der Name, der der Kommission vom Hersteller mitgeteilt wurde, oder, falls keine Mitteilung erfolgt ist, der bei der Zulassungsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats eingetragene Name.

Tabellen 2, 4 und 6: „Name der Emissionsgemeinschaft“: der vom Vertreter der Emissionsgemeinschaft angegebene Name.

Spalte B:

„P“: Der Hersteller ist Mitglied einer gemäß Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 gebildeten Emissionsgemeinschaft, und die über deren Bildung getroffene Vereinbarung ist für dieses Kalenderjahr gültig.

Spalte C:

„Zahl der Zulassungen“: die Gesamtzahl der in einem Kalenderjahr in den Mitgliedstaaten zugelassenen neuen leichten Nutzfahrzeuge, ohne Zulassungen, die Aufzeichnungen betreffen, bei denen die Werte für die Masse oder für die CO<sub>2</sub>-Emissionen fehlen oder die der Hersteller nicht identifizieren kann. Darüber hinaus sind Änderungen der Zahl der von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Zulassungen nicht möglich.

Spalte D:

Tabellen 1 und 2: „Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (80 %)“: die gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 auf Basis der 80 % emissionsärmsten Fahrzeuge in der Herstellerflotte berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen. Die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen Emissionssenkungen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen (Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011) oder über Ökoinnovationen (Artikel 12 der Verordnung) ergeben.

Tabellen 3 und 4: „Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (75 %)“: die gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 auf Basis der 75 % emissionsärmsten Fahrzeuge in der Herstellerflotte berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen. Die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen Emissionssenkungen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen (Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011) oder über Ökoinnovationen (Artikel 12 der Verordnung) ergeben.

Tabellen 5 und 6: „Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (70 %)“: die gemäß Artikel 4 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 auf Basis der 70 % emissionsärmsten Fahrzeuge in der Herstellerflotte berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (CO<sub>2</sub>/km), wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen. Die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen Emissionssenkungen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen in Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ergeben.

Spalte E:

„Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“: das auf Basis der durchschnittlichen Masse aller einem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge und nach der Formel gemäß Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 berechnete Emissionsziel.

Spalte F:

„Abstand zum vorgegebenen Ziel“: die Differenz zwischen den in Spalte D angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der in Spalte E angegebenen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen. Ist der Wert in Spalte F positiv, so bedeutet dies, dass die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen über dem Zielwert liegen.

## Spalte G:

„Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel“: Unterscheiden sich die Angaben in dieser Spalte von den Angaben in Spalte F, so wurden die Werte in Spalte F um eine Fehlermarge angepasst. Die Fehlermarge wird nach folgender Formel berechnet:

Fehler = Absolutwert von  $[(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$

AC1 = durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte D);

TG1 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte E);

AC2 = durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge;

TG2 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge.

## Spalte H:

„Durchschnittliche Masse“: Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (in Kilogramm) der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge.

## Spalte I:

„Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen (100 %)“: die auf Basis von 100 % der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen, allerdings ohne Berücksichtigung von Emissionsreduktionen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen gemäß Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ergeben.

---

**DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2019/583 DER KOMMISSION****vom 3. April 2019**

**zur Bestätigung oder Änderung der vorläufigen Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für Hersteller von Personenkraftwagen für das Kalenderjahr 2017 und für bestimmte Hersteller, die Mitglieder der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft sind, für die Kalenderjahre 2014, 2015 und 2016 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2019) 2359)*

**(Nur der tschechische, der deutsche, der englische, der französische, der italienische, der ungarische, der niederländische und der schwedische Text sind verbindlich)**

**(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. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 muss die Kommission jedes Jahr für jeden Hersteller von Personenkraftwagen in der Union und für jede Emissionsgemeinschaft die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen berechnen. Auf der Grundlage dieser Berechnung stellt die Kommission fest, ob die Hersteller und die Emissionsgemeinschaften ihre Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen beachtet haben.
- (2) Die genauen Daten, die für die Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen heranzuziehen sind, beruhen auf den in den Mitgliedstaaten im vorangegangenen Kalenderjahr zugelassenen neuen Personenkraftwagen.
- (3) Alle Mitgliedstaaten übermittelten der Kommission die Werte für 2017. Stellte die Kommission bei der Überprüfung der Daten fest, dass bestimmte Daten fehlten oder offensichtlich falsch waren, so setzte sie sich mit den betreffenden Mitgliedstaaten in Verbindung und nahm vorbehaltlich der Zustimmung dieser Mitgliedstaaten eine entsprechende Anpassung oder Vervollständigung der Daten vor. Konnte mit einem Mitgliedstaat keine Einigung erzielt werden, wurden die vorläufigen Daten dieses Mitgliedstaats nicht angepasst.
- (4) Am 23. April 2018 veröffentlichte die Kommission die vorläufigen Daten und teilte 91 Herstellern die vorläufige Berechnung ihrer durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und ihrer Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen im Jahr 2017 mit. Die Hersteller wurden gebeten, die Daten zu überprüfen und der Kommission innerhalb von drei Monaten nach Eingang der Mitteilung etwaige Fehler zu melden. 35 Hersteller teilten innerhalb der gesetzten Frist Fehler mit.
- (5) Im Fall der übrigen 56 Hersteller, die keine Fehler in den Datensätzen mitgeteilt oder nicht geantwortet haben, sollten die vorläufigen Daten und die vorläufigen Berechnungen der durchschnittlichen spezifischen Emissionen und der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen bestätigt werden. Bei zwei Herstellern fielen alle Fahrzeuge, die in den vorläufigen Datensätzen enthalten waren, nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 443/2009.
- (6) Die Kommission hat die von den Herstellern mitgeteilten Fehler und die Gründe für ihre Berichtigung überprüft und je nach Fall den vorläufigen Datensatz bestätigt oder angepasst.
- (7) Im Fall von Aufzeichnungen, bei denen Identifikationsparameter wie Typ, Variante, Version oder Typgenehmigungsnummer fehlten oder falsch waren, sollte der Umstand berücksichtigt werden, dass die Hersteller diese Aufzeichnungen nicht überprüfen oder berichtigen können. Daher sollte für diese Aufzeichnungen eine Fehlermarge für die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Masse gelten.
- (8) Die Fehlermarge sollte berechnet werden als die Differenz zwischen dem Abstand zum vorgegebenen Ziel für die spezifischen Emissionen (ausgedrückt als die durchschnittlichen Emissionen abzüglich der Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen), wobei die Zulassungen, die von den Herstellern nicht überprüft werden können, in die Berechnung einmal einbezogen und einmal nicht einbezogen werden. Ungeachtet dessen, ob diese Differenz positiv oder negativ ist, sollte die Fehlermarge den Abstand zur Zielvorgabe für den Hersteller stets verringern.

<sup>(1)</sup> ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

- (9) Gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 sollte gelten, dass ein Hersteller die Zielvorgabe für seine spezifischen Emissionen gemäß Artikel 4 der Verordnung erfüllt, wenn die in diesem Beschluss angegebenen durchschnittlichen Emissionen geringer sind als der Zielwert der spezifischen Emissionen (ausgedrückt als negativer Abstand zum Zielwert). Übersteigen die durchschnittlichen Emissionen die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen, so ist eine Abgabe wegen Emissionsüberschreitung zu erheben, sofern der betreffende Hersteller nicht von dieser Zielvorgabe ausgenommen ist oder einer Emissionsgemeinschaft angehört, die die Zielvorgabe für ihre spezifischen Emissionen erfüllt. Auf dieser Grundlage sollte erachtet werden, dass die Hersteller Société des Automobiles Alpine SAS, Automobili Lamborghini S.p.A. und Mazda Motor Corporation ihre Zielvorgaben für die spezifischen Emissionen für das Jahr 2017 überschreiten.
- (10) Am 3. November 2015 gab der Volkswagen-Konzern eine Erklärung ab, nach der bei der Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Werte im Rahmen der Typgenehmigung einiger Fahrzeuge Unregelmäßigkeiten festgestellt worden waren. Nach einer eingehenden Untersuchung wurden ausreichende Klarstellungen erzielt, um die vorläufigen Daten zu den Herstellern Audi AG, Audi Hungaria Motor Kft, Bugatti Automotive S.A.S, Quattro GmbH, Seat S.A., Skoda Auto A.S. und Volkswagen AG für die Kalenderjahre 2014, 2015, 2016 und 2017 bestätigen oder ändern zu können. Der Hersteller Dr. Ing h.c. F. Porsche AG muss für ein Fahrzeugmodell weitere Klarstellungen zu möglichen Unregelmäßigkeiten bei den in der Typgenehmigung angegebenen CO<sub>2</sub>-Emissions- und Kraftstoffverbrauchswerten liefern. Infolgedessen können für die Volkswagen-Emissionsgemeinschaft und ihr Mitglied Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG die Werte für diese Kalenderjahre weder bestätigt noch geändert werden.
- (11) Im Einklang mit Artikel 12 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission<sup>(?)</sup> hat die Kommission die durch Verweis auf den Durchführungsbeschluss 2013/341/EU der Kommission<sup>(?)</sup> und den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 der Kommission<sup>(\*)</sup> zertifizierten CO<sub>2</sub>-Einsparungen einer Ad-hoc-Überprüfung unterzogen. Die Ergebnisse der Überprüfung waren hinsichtlich der durch Verweis auf den Durchführungsbeschluss 2013/341/EU zertifizierten CO<sub>2</sub>-Einsparungen zufriedenstellend. Was allerdings den Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 anbelangt, so überstiegen die zertifizierten CO<sub>2</sub>-Einsparungen von zwei in Fahrzeuge der Daimler AG eingebauten effizienten Generatoren die Einsparungen, die sich aus der Überprüfung durch die Kommission ergaben, um 9 % bzw. 23 %. Die Kommission unterrichtete die Daimler AG über die festgestellten Abweichungen und forderte den Hersteller auf, den Nachweis zu erbringen, dass die zertifizierten CO<sub>2</sub>-Einsparungen richtig sind.
- (12) Auf der Grundlage der Angaben der Daimler AG stellte die Kommission fest, dass die Differenz bei den Einsparungen darauf zurückzuführen war, wie die Prüfmethode gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 für die Zwecke der Zertifizierung angewandt wurde. Konkret wurden die effizienten Generatoren vor der Zertifizierungsprüfung eingefahren, obwohl die im Durchführungsbeschluss genannte Prüfmethode ein spezielles Einfahren der effizienten Generatoren außerhalb der Zertifizierungsprüfung weder vorschreibt noch zulässt.
- (13) Aus Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 folgt, dass durch den Einsatz innovativer Technologien erzielte CO<sub>2</sub>-Einsparungen nur dann bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen eines Herstellers berücksichtigt werden, wenn sie — nach einer Prüfmethode, mit der sich nachprüfbar, wiederholbar und vergleichbare Ergebnisse erzielen lassen — einen überprüften Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten. Da die zertifizierten CO<sub>2</sub>-Einsparungen von zwei in Fahrzeuge der Daimler AG eingebauten effizienten Generatoren nicht durch die Überprüfung auf der Grundlage der im Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 genannten Prüfmethode bestätigt wurden, sollten die diesen Ökoinnovationen zugeordneten zertifizierten CO<sub>2</sub>-Einsparungen in Höhe von insgesamt 0,292 g CO<sub>2</sub>/km bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen der Daimler AG nicht berücksichtigt werden.
- (14) Die Werte für die mit diesem Beschluss bestätigte oder geänderte Leistung eines Herstellers könnten korrigiert werden, wenn die zuständigen nationalen Behörden bestätigen, dass Unregelmäßigkeiten bei den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten aufgetreten sind, anhand deren ermittelt wurde, ob der Hersteller die Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einhält —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

#### Artikel 1

- (1) Die für das Kalenderjahr 2017 bestätigten oder geänderten Werte für die Leistungen der Hersteller sind für jeden Hersteller von Personenkraftwagen und für jede Emissionsgemeinschaft von Herstellern von Personenkraftwagen in Anhang I enthalten.

(?) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission vom 25. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19).

(\*) Durchführungsbeschluss 2013/341/EU der Kommission vom 27. Juni 2013 über die Genehmigung des Wechselstromgenerators „Valeo Efficient Generation Alternator“ als innovative Technologie zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 179 vom 29.6.2013, S. 98).

(\*) Durchführungsbeschluss (EU) 2015/158 der Kommission vom 30. Januar 2015 über die Genehmigung von zwei hocheffizienten Generatoren der Robert Bosch GmbH als innovative Technologie zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 26 vom 31.1.2015, S. 31).

(2) Die für die Kalenderjahre 2014, 2015 und 2016 bestätigten oder geänderten Werte für die Leistung der Audi AG, Audi Hungaria Motor Kft, Bugatti Automotive S.A.S, Quattro GmbH, Seat S.A., Skoda Auto A.S. und Volkswagen AG sind in Anhang II enthalten.

#### Artikel 2

Dieser Beschluss ist an folgende einzelne Hersteller oder im Einklang mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 gebildete Emissionsgemeinschaften gerichtet:

1. Adidor Voitures SAS  
2/4 Rue Hans List  
78290 Croissy-sur-Seine  
Frankreich
2. Alfa Romeo S.P.A.  
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47  
Corso Settembrini 40  
10135 Turin  
Italien
3. Alpina Burkard Bovensiepen GmbH & Co. KG  
Alpenstraße 35-37  
86807 Buchloe  
Deutschland
4. Société des Automobiles Alpine SAS  
1 Avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Frankreich
5. Aston Martin Lagonda Ltd.  
Gaydon Engineering Centre  
Banbury Road  
Gaydon Warwickshire  
CV35 0DB  
Vereinigtes Königreich
6. Audi AG  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
7. Audi Hungaria Motor Kft.  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
8. Automobiles Citroën  
7, rue Henri Sainte-Claire Deville  
92500 Rueil-Malmaison  
Frankreich
9. Automobiles Peugeot  
7, rue Henri Sainte-Claire Deville  
92500 Rueil-Malmaison  
Frankreich

10. AVTOVAZ JSC  
in der EU vertreten durch  
CS AUTOLADA  
211 Konevova  
130 00 Prag 3  
Tschechische Republik
11. Bee Bee Automotive  
182 RT Beaugé  
72700 Rouillon  
Frankreich
12. Bentley Motors Ltd.  
Pyms Lane  
Crewe  
Cheshire  
CW1 3PL  
Vereinigtes Königreich
13. BLUECAR SAS  
31–32 quai de Dion Bouton  
92800 Puteaux  
Frankreich
14. Bayerische Motoren Werke AG  
Petuelring 130  
80788 München  
Deutschland
15. BMW M GmbH  
Petuelring 130  
80788 München  
Deutschland
16. Bugatti Automobiles S.A.S  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
17. BYD AUTO INDUSTRY COMPANY LIMITED  
in der EU vertreten durch  
BYD Europe B.V.  
's-Gravelandseweg 256  
3125 BK Schiedam  
Niederlande
18. Caterham Cars Ltd.  
2 Kennet Road Dartford  
Kent  
DA1 4QN  
Vereinigtes Königreich
19. Chevrolet Italia S.p.A.  
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Deutschland

## 20. FCA US LLC

in der EU vertreten durch

Fiat Chrysler Automobiles  
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47  
Corso Settembrini 40  
10135 Turin  
Italien

## 21. CNG-Technik GmbH

Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Köln  
Deutschland

## 22. Automobile Dacia S.A.

Guyancourt  
1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Frankreich

## 23. Daimler AG

F403 EA/R  
70546 Stuttgart  
Deutschland

## 24. Donkervoort Automobielen BV

Pascallaan 96  
8218 NJ Lelystad  
Niederlande

## 25. Dr Motor Company Srl

S, S. 85, Venafrana km 37,500  
86070 Macchia d'Isernia  
Italien

## 26. Ferrari S.p.A.

Via Emilia Est 1163  
41122 Modena  
Italien

## 27. FCA Italy S.p.A.

Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47  
Corso Settembrini 40  
10135 Turin  
Italien

## 28. Ford India Private Ltd.

in der EU vertreten durch

Ford Werke GmbH  
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Köln  
Deutschland

- 
29. Ford Motor Company  
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Köln  
Deutschland
30. Ford Werke GmbH  
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Köln  
Deutschland
31. General Motors Holdings LLC  
in der EU vertreten durch  
  
KnowMotive  
Bouwhuispad 1  
8121 PX Olst  
Niederlande
32. GM Korea Company  
in der EU vertreten durch  
  
Adam Opel GmbH  
Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Deutschland
33. Great Wall Motor Company Ltd.  
in der EU vertreten durch  
  
Great Wall Motor Europe Technical Center GmbH  
Otto-Hahn-Str. 5  
63128 Dietzenbach  
Deutschland
34. Honda Automobile (China) Co., Ltd.  
in der EU vertreten durch  
  
Honda Motor Europe Ltd.  
Cain Road  
Bracknell  
Berkshire  
RG12 1HL  
Vereinigtes Königreich
35. Honda Motor Co., Ltd.  
in der EU vertreten durch  
  
Honda Motor Europe Ltd.  
Cain Road  
Bracknell  
Berkshire  
RG12 1HL  
Vereinigtes Königreich

36. Honda Turkiye A.S.  
in der EU vertreten durch  
Honda Motor Europe Ltd.  
Cain Road  
Bracknell  
Berkshire  
RG12 1HL  
Vereinigtes Königreich
37. Honda of the UK Manufacturing Ltd.  
Honda Motor Europe Ltd.  
Cain Road  
Bracknell  
Berkshire  
RG12 1HL  
Vereinigtes Königreich
38. Hyundai Motor Company  
in der EU vertreten durch  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
39. Hyundai Assan Otomotiv Sanayi Ve Ticaret A.S.  
in der EU vertreten durch  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
40. Hyundai Motor Manufacturing Czech S.r.o.  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
41. Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
42. Hyundai Motor India Ltd.  
in der EU vertreten durch  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
43. Jaguar Land Rover Ltd.  
Abbey Road  
Whitley  
Coventry CV3 4LF  
Vereinigtes Königreich

44. KIA Motors Corporation  
in der EU vertreten durch  
  
Kia Motors Europe GmbH  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/Main  
Deutschland
45. KIA Motors Slovakia S.r.o.  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/Main  
Deutschland
46. Koenigsegg Automotive AB  
Valhall Park  
262 74 Angelholm  
Schweden
47. KTM-Sportmotorcycle AG  
Stallhofnerstraße 3  
5230 Mattighofen  
Österreich
48. LADA Automobile GmbH  
Erlengrund 7-11  
21614 Buxtehude  
Deutschland
49. Automobili Lamborghini S.p.A.  
via Modena 12  
40019 Sant'Agata Bolognese (BO)  
Italien
50. Lotus Cars Ltd.  
Hethel Norwich  
Norfolk  
NR14 8EZ  
Vereinigtes Königreich
51. Magyar Suzuki Corporation Ltd.  
2500 Esztergom  
Schweidel Jozsef U52  
Ungarn
52. Mahindra & Mahindra Ltd.  
in der EU vertreten durch  
  
Mahindra Europe S.r.l.  
Via Cancelliera 35  
00040 Ariccia (Roma)  
Italien
53. MAN Truck & Bus AG  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland

## 54. Maruti Suzuki India Ltd.

in der EU vertreten durch

Magyar Suzuki Corporation Ltd.  
2500 Esztergom  
Schweidel Jozsef U52  
Ungarn

## 55. Maserati S.p.A.

Viale Ciro Menotti 322  
41122 Modena  
Italien

## 56. Mazda Motor Corporation

in der EU vertreten durch

Mazda Motor Europe GmbH  
European R&D Centre  
Hiroshimastr. 1  
61440 Oberursel/Ts.  
Deutschland

## 57. McLaren Automotive Ltd.

Chertsey Road  
Woking  
Surrey GU21 4YH  
Vereinigtes Königreich

## 58. Mercedes-AMG GmbH

F403 EA/R  
70546 Stuttgart  
Deutschland

## 59. MG Motor UK Ltd.

International HQ  
Q Gate  
Low Hill Lane  
Birmingham  
B31 2BQ  
Vereinigtes Königreich

## 60. Mitsubishi Motors Corporation MMC

in der EU vertreten durch:

Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Niederlande

## 61. Mitsubishi Motors Europe B.V. MME

Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Niederlande

## 62. Mitsubishi Motors Thailand Co., Ltd. MMTh

in der EU vertreten durch

Mitsubishi Motors Europe B.V. MME  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Niederlande

## 63. Morgan Technologies Ltd.

Pickersleigh Road Malvern Link  
Worcestershire  
WR14 2LL  
Vereinigtes Königreich

## 64. Nissan International SA

in der EU vertreten durch

Renault Nissan Representation Office  
Av des Arts/Kunstlaan 40  
1040 Bruxelles/Brussel  
Belgien

## 65. Noble Automotive Ltd

24a Centurion Way  
Meridian Business Park  
Leicester LE19 1WH  
Vereinigtes Königreich

## 66. Adam Opel GmbH

Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Deutschland

## 67. LADA Automobile GmbH

Bahnhofsplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Deutschland

## 68. Pagani Automobili S.p.A.

Via dell' Artigianato 5  
41018 San Cesario sul Panaro (Modena),  
Italien

## 69. Perodua UK Limited

Dorney House  
46-48a High Street  
Buckinghamshire  
SL1 7JP  
Vereinigtes Königreich

## 70. PGO Automobiles

ZA de la Pyramide  
30380 Saint Christol les Alès  
Frankreich

## 71. Dr Ing. h.c. F. PORSCHE AG

Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland

- 
72. PSA Automobiles SA  
2-10 boulevard de l'Europe  
78300 Paris  
Frankreich
73. Quattro GmbH  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
74. Radical Motorsport Ltd  
24 Ivatt Way Business Park  
Westwood  
Peterborough  
PE3 7PG  
Vereinigtes Königreich
75. Renault S.A.S.  
Guyancourt  
1 avenue du Golf  
78288 Guyancourt Cedex  
Frankreich
76. Renault Trucks  
99 Route de Lyon  
TER L10 0 01  
69802 Saint-Priest Cedex  
Frankreich
77. Rolls-Royce Motor Cars Ltd.  
Petuelring 130  
80788 München  
Deutschland
78. Seat SA  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
79. Secma S.A.S.  
Rue Denfert Rochereau  
59580 Aniche  
Frankreich
80. Skoda Auto AS  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
81. SsangYong Motor Company  
  
in der EU vertreten durch  
  
SsangYong Motor Europe Office  
Herriotstraße 1  
60528 Frankfurt/Main  
Deutschland

- 
82. Subaru Cooperation  
in der EU vertreten durch  
Subaru Europe NV/SA  
Leuvensesteenweg 555 B/8  
1930 Zaventem  
Belgien
83. Suzuki Motor Corporation  
in der EU vertreten durch  
Magyar Suzuki Corporation Ltd.  
2500 Esztergom  
Schweidel Jozsef U52  
Ungarn
84. Suzuki Motor Thailand Co. Ltd.  
in der EU vertreten durch  
Magyar Suzuki Corporation Ltd.  
2500 Esztergom  
Schweidel Jozsef U52  
Ungarn
85. Tecno Meccanica Imola SPA  
in der EU vertreten durch  
Via Selice Provinciale 42/E  
40026 Imola  
Bologna  
Italien
86. Tesla Motors Ltd.  
in der EU vertreten durch  
Tesla Motors NL  
7-9 Atlasstraat  
5047 RG Tilburg  
Niederlande
87. Toyota Motor Europe NV/SA  
Avenue du Bourget/Bourgetlaan 60  
1140 Bruxelles/Brussel  
Belgien
88. Volkswagen AG  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland
89. Volvo Car Corporation  
VAK Building  
Assar Gabrielssons väg  
405 31 Göteborg  
Schweden
90. Emissionsgemeinschaft für: BMW GROUP  
Petuelring 130  
80788 München  
Deutschland

91. Emissionsgemeinschaft für: Daimler AG  
F403 EA/R  
70546 Stuttgart  
Deutschland
92. Emissionsgemeinschaft für: FCA Italy S.p.A.  
Corso Settembrini 40  
Tor 8 — Gebäude 6-1. Etage — B15N Colonna N47  
10135 Turin  
Italien
93. Emissionsgemeinschaft für: Ford Werke GmbH  
Werk Niehl, Imbert-Gebäude 479  
Henry-Ford-Straße 1  
50735 Köln  
Deutschland
94. Emissionsgemeinschaft für: General Motors  
Bahnhofplatz 1 IPC 39-12  
65423 Rüsselsheim  
Deutschland
95. Emissionsgemeinschaft für: Honda Motor Europe Ltd.  
470 London Road Slough  
Berkshire SL3 8QY  
Vereinigtes Königreich
96. Emissionsgemeinschaft für: Hyundai  
Hyundai Motor Europe GmbH  
Kaiserleipromenade 5  
63067 Offenbach  
Deutschland
97. Emissionsgemeinschaft für: Kia  
Theodor-Heuss-Allee 11  
60486 Frankfurt/Main  
Deutschland
98. Emissionsgemeinschaft für: Mitsubishi Motors  
Mitsubishi Avenue 21  
6121 SH Born  
Niederlande
99. Emissionsgemeinschaft für: Renault  
1 Avenue du Golf  
78288  
Guyancourt Cedex  
Frankreich
100. Emissionsgemeinschaft für: Suzuki  
Suzuki-Allee 7  
64625 Bensheim  
Deutschland
101. Emissionsgemeinschaft für: Tata Motors Ltd., Jaguar Cars Ltd., Land Rover  
Abbey Road  
Whitley  
Coventry CV3 4LF  
Vereinigtes Königreich

102. VW Group PC  
Postfach 011/1882  
38436 Wolfsburg  
Deutschland

Brüssel, den 3. April 2019

*Für die Kommission*  
Miguel ARIAS CAÑETE  
*Mitglied der Kommission*

---

## ANHANG I

Tabelle 1

**Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Hersteller für das Kalenderjahr 2017**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	CO <sub>2</sub> -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
ADIDOR VOITURES SAS	DMD	42	159,000				1 300,00		159,000
ALFA ROMEO SPA	P3	82 132	120,506	133,388	- 12,882	- 12,884	1 466,54		120,506
ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN GmbH E CO KG	DMD	486	179,021				1 874,76		179,021
SOCIETE DES AUTOMOBILES ALPINE		7	137,000	119,425	17,575	17,575	1 161,00		137,000
ASTON MARTIN LAGONDA LTD	D	2 174	289,245	299,000	- 9,755	- 9,755	1 873,04		289,245
AUDI AG	P13	776 701	124,527	137,686	- 13,159	- 13,159	1 560,59		124,527
AUDI HUNGARIA MOTOR KFT	P13	7 743	145,060	129,957	15,103	15,103	1 391,47		145,060
AUTOMOBILES CITROËN		626 876	105,584	122,062	- 16,478	- 16,478	1 218,71		105,584
AUTOMOBILES PEUGEOT		949 417	104,533	123,476	- 18,943	- 18,943	1 249,64		104,533
AVTOVAZ JSC	P10	3 767	171,997	121,641	50,356	50,356	1 209,50		171,997
BEE BEE AUTOMOTIVE	DMD	4	0,000				763,50		0,000
BENTLEY MOTORS LTD	D	3 439	267,428	287,000	- 19,572	- 19,572	2 514,71		267,428
BLUECAR SAS	DMD	340	0,000				1 455,68		0,000
BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG	P1	965 330	120,794	138,061	- 17,267	- 17,267	1 568,78	0,173	120,967
BMW M GmbH	P1	17 246	160,703	141,478	19,225	19,225	1 643,57	0,205	160,908
BUGATTI AUTOMOBILES SAS	P13	13	517,769	160,949	356,820	356,820	2 069,62		517,769
BYD AUTO INDUSTRY COMPANY LIMITED	DMD	1	0,000				2 495,00		0,000
CATERHAM CARS LIMITED	DMD	119	141,975				620,76		141,975
CHEVROLET ITALIA SPA	P5	2	119,000	107,040	11,960	11,960	890,00		119,000

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	CO <sub>2</sub> -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
FCA US LLC	P3	104 206	141,530	140,371	1,159	1,157	1 619,33		141,530
CNG-TECHNIK GmbH	P4	517	162,714	137,815	24,899	24,899	1 563,40		162,714
AUTOMOBILE DACIA SA	P10	456 291	117,496	121,287	- 3,791	- 3,792	1 201,74		117,496
DAIMLER AG	P2	959 295	126,672	139,684	- 13,304	- 13,306	1 604,30	0,087	126,759
DONKERVOORT AUTOMOBIELEN BV	DMD	6	178,000				865,00		178,000
DR MOTOR COMPANY SRL	DMD	410	151,634				1 257,80		151,634
FERRARI SPA	D	2 578	282,772	290,000	- 7,228	- 7,228	1 732,75		282,772
FCA ITALY SPA	P3	789 688	116,079	120,190	- 4,111	- 4,112	1 177,74		116,079
FORD INDIA PRIVATE LIMITED	P4	35 037	113,770	114,631	- 0,861	- 0,861	1 056,10		113,770
FORD MOTOR COMPANY	P4	19 185	205,214	149,988	55,226	55,219	1 829,77		205,214
FORD- WERKE GmbH	P4	969 899	119,360	130,121	- 10,761	- 10,764	1 395,05		119,360
GENERAL MOTORS HOLDINGS LLC	P5	2 478	260,976	151,809	109,167	109,167	1 869,62		260,976
GM KOREA COMPANY	P5	6	139,500	136,166	3,334	3,334	1 527,33		139,500
GREAT WALL MOTOR COMPANY LIMITED	DMD	2	214,500				1 735,50		214,500
HONDA AUTOMOBILE CHINA CO LTD	P6	1	125,000	117,643	7,357	7,357	1 122,00		125,000
HONDA MOTOR CO LTD	P6	72 149	119,922	124,126	- 4,204	- 4,204	1 263,86	0,062	119,984
HONDA TURKIYE AS	P6	766	138,168	128,157	10,011	10,011	1 352,07	0,174	138,342
HONDA OF THE UK MANUFACTURING LTD	P6	58 701	135,935	135,678	0,257	0,257	1 516,64	0,003	135,938
HYUNDAI MOTOR COMPANY	P7	89 118	115,397	133,556	- 18,159	- 18,159	1 470,21		115,397
HYUNDAI ASSAN OTOMOTIV SANAYI VE TICARET AS	P7	172 602	113,695	115,302	- 1,607	- 1,607	1 070,77		113,695
HYUNDAI MOTOR MANUFACTURING CZECH SRO	P7	235 459	131,628	132,985	- 1,357	- 1,357	1 457,71		131,628
HYUNDAI MOTOR EUROPE GmbH	P7	256	111,055	134,884	- 23,829	- 23,829	1 499,28		111,055

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	CO <sub>2</sub> -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
HYUNDAI MOTOR INDIA LTD	P7	3	134,667	114,703	19,964	19,964	1 057,67		134,667
JAGUAR LAND ROVER LIMITED	P12/ND	229 124	151,667	178,025	- 26,358	- 26,358	1 953,18		151,667
KIA MOTORS CORPORATION	P8	299 233	113,941	127,350	- 13,409	- 13,409	1 334,42		113,941
KIA MOTORS SLOVAKIA SRO	P8	156 263	132,944	132,392	0,552	0,552	1 444,74		132,944
KOENIGSEGG AUTOMOTIVE AB	DMD	3	381,000				1 442,00		381,000
KTM-SPORTMOTORCYCLE AG	DMD	27	191,667				886,11		191,667
LADA AUTOMOBILE GmbH	DMD	917	216,000				1 285,15		216,000
AUTOMOBILI LAMBORGHINI SPA	D	897	320,896	316,000	4,896	4,815	1 682,85		320,896
LOTUS CARS LIMITED	D	704	204,964	225,000	- 20,036	- 20,036	1 150,01		204,964
MAGYAR SUZUKI CORPORATION LTD	P11/ND	111 790	121,564	123,114	- 1,550	- 1,552	1 221,97		121,564
MAHINDRA & MAHINDRA LTD	DMD	410	187,344				1 986,61		187,344
MAN TRUCK & BUS AG	P13	3	194,000	169,299	24,701	24,701	2 252,33		194,000
MARUTI SUZUKI INDIA LTD	P11/ND	19 780	100,060	123,114	- 23,054	- 23,054	957,15		100,060
MASERATI SPA	D	8 715	199,485	242,000	- 42,515	- 42,515	2 150,33		199,485
MAZDA MOTOR CORPORATION	ND	215 697	130,745	129,426	1,319	1,319	1 324,24	0,026	130,771
MCLAREN AUTOMOTIVE LIMITED	D	790	252,158	270,000	- 17,842	- 17,842	1 525,91		252,158
MERCEDES-AMG GmbH	P2	2 111	241,227	142,677	98,550	98,550	1 669,80		241,227
MG MOTOR UK LIMITED	D	4 385	128,122	146,000	- 17,878	- 17,878	1 301,50		128,122
MITSUBISHI MOTORS CORPORATION MMC	P9	75 724	125,682	138,791	- 13,109	- 13,109	1 584,76		125,682
MITSUBISHI MOTORS EUROPE BV MME	P9	9	135,000	127,377	7,623	7,623	1 335,00		135,000
MITSUBISHI MOTORS THAILAND CO LTD MMTH	P9	29 213	96,637	108,541	- 11,904	- 11,904	922,84		96,637

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	CO <sub>2</sub> -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
MORGAN TECHNOLOGIES LTD	DMD	415	194,535				1 083,06		194,535
NISSAN INTERNATIONAL SA		562 522	116,915	128,675	- 11,760	- 11,760	1 363,41		116,915
NOBLE AUTOMOTIVE LTD	D	2	335,500				1 416,00		335,500
ADAM OPEL GmbH	P5	748 316	123,837	127,333	- 3,496	- 3,496	1 334,05		123,837
OPEL AUTOMOBILE GmbH		168 684	123,572	127,263	- 3,691	- 3,691	1 332,52	0,006	123,578
PAGANI AUTOMOBILI SPA	DMD	2	343,000				1 340,00		343,000
PERODUA UK LIMITED	DMD	1	137,000				1 025,00		137,000
PGO AUTOMOBILES	DMD	3	202,333				1 281,67		202,333
PSA AUTOMOBILES SA		503	130,205	137,935	- 7,730	- 7,730	1 566,03		130,205
QUATTRO GmbH	P13	7 188	218,391	149,262	69,129	69,129	1 813,88		218,391
RADICAL MOTORSPORT LTD	DMD	7	343,000				1 148,00		343,000
RENAULT SAS	P10	1 171 619	106,280	126,441	- 20,161	- 20,162	1 314,53		106,280
RENAULT TRUCKS	DMD	25	169,800				2 200,84		169,800
ROLLS- ROYCE MOTOR CARS LTD	P1	600	329,247	181,831	147,416	147,416	2 526,56		329,247
SEAT SA	P13	386 597	117,749	124,835	- 7,086	- 7,087	1 279,38		117,749
SECMA SAS	DMD	50	133,560				686,86		133,560
SKODA AUTO AS	P13	660 580	115,948	126,105	- 10,157	- 10,255	1 307,18	0,023	115,971
SSANGYONG MOTOR COMPANY	ND	16 426	157,207	167,573	- 10,366	- 10,366	1 668,47		157,207
SUBARU CORPORATION	ND	28 951	160,390	164,616	- 4,226	- 4,226	1 594,90		160,390
SUZUKI MOTOR CORPORATION	P11/ND	78 324	114,500	123,114	- 8,614	- 8,614	964,30		114,500
SUZUKI MOTOR THAILAND CO LTD	P11/ND	23 258	96,756	123,114	- 26,358	- 26,358	882,16		96,756
TECNO MECCANICA IMOLA SPA	DMD	4	0,000				749,50		0,000

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	CO <sub>2</sub> -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
TESLA MOTORS LTD		17 780	0,000	172,304	- 172,304	- 172,304	2 318,09		0,000
TOYOTA MOTOR EUROPE NV SA		692 814	103,069	127,740	- 24,671	- 24,906	1 342,94		103,069
VOLKSWAGEN AG	P13	1 634 804	120,391	130,638	- 10,247	- 10,250	1 406,36		120,391
VOLVO CAR CORPORATION		277 748	124,437	146,260	- 21,823	- 21,823	1 748,19		124,437

Tabelle 2

**Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Emissionsgemeinschaften für das Kalenderjahr 2017**

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J
Name der Emissionsgemeinschaft	Emissionsgemeinschaft	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	CO <sub>2</sub> -Einsparungen aus Ökoinnovationen	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
BMW GROUP	P1	983 176	121,621	138,147	- 16,526	- 16,526	1 570,67	0,173	121,794
DAIMLER AG	P2	961 406	126,924	139,690	- 13,058	- 13,061	1 604,44	0,087	127,011
FCA ITALY SPA	P3	976 026	119,169	123,455	- 4,286	- 4,288	1 249,19		119,169
FORD- WERKE GmbH	P4	1 024 638	120,798	129,967	- 9,169	- 9,172	1 391,68		120,798
GENERAL MOTORS	P5	750 802	124,290	127,414	- 3,124	- 3,124	1 335,82		124,290
HONDA MOTOR EUROPE LTD	P6	131 617	127,170	129,301	- 2,131	- 2,131	1 377,11	0,036	127,206
HYUNDAI	P7	497 438	122,487	126,952	- 4,465	- 4,465	1 325,71		122,487
KIA	P8	455 496	120,460	129,080	- 8,620	- 8,620	1 372,27		120,460
MITSUBISHI MOTORS	P9	104 946	117,597	130,369	- 12,772	- 12,772	1 400,48		117,597
RENAULT	P10	1 631 677	109,568	124,989	- 15,421	- 15,422	1 282,75		109,568
SUZUKI POOL	P11/ND	233 152	114,892	123,114	- 8,222	- 8,223	1 079,05		114,892
TATA MOTORS LTD, JAGUAR CARS LTD, LAND ROVER	P12/ND	229 124	151,667	178,025	- 26,358	- 26,358	1 953,18		151,667
VW GROUP PC <sup>(1)</sup>	P13								

<sup>(1)</sup> Die Daten für die Emissionsgemeinschaft VW Group PC können für das Kalenderjahr 2017 weder bestätigt noch geändert werden.

*Erläuterungen zu den Tabellen 1 und 2:*

## Spalte A:

Tabelle 1: „Name des Herstellers“: der Name, der der Kommission vom Hersteller mitgeteilt wurde, oder, falls keine Mitteilung erfolgt ist, der bei der Zulassungsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats eingetragene Name.

Tabelle 2: „Name der Emissionsgemeinschaft“: der vom Vertreter der Emissionsgemeinschaft angegebene Name.

## Spalte B:

„D“: Gewährung einer Ausnahme für einen Hersteller kleiner Stückzahlen gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 für das Kalenderjahr 2017.

„ND“: Gewährung einer Ausnahme für einen Nischenhersteller gemäß Artikel 11 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 für das Kalenderjahr 2017;

„DMD“: De-minimis-Ausnahme, d. h. ein Hersteller, auf den zusammen mit allen mit ihm verbundenen Unternehmen im Jahr 2017 weniger als 1 000 Neuzulassungen entfielen, braucht gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 433/2009 keine Zielvorgabe für spezifische Emissionen einzuhalten.

„P“: Der Hersteller ist Mitglied einer gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 gebildeten (und in Tabelle 2 aufgeführten) Emissionsgemeinschaft, und die über deren Bildung getroffene Vereinbarung ist für das Kalenderjahr 2017 gültig.

## Spalte C:

„Zahl der Zulassungen“: die Gesamtzahl der in einem Kalenderjahr in den Mitgliedstaaten zugelassenen neuen Personenkraftwagen, ohne Zulassungen, die Aufzeichnungen betreffen, bei denen die Werte für die Masse und/oder die CO<sub>2</sub>-Emissionen fehlen oder die der Hersteller nicht identifizieren kann. Darüber hinaus sind Änderungen der Zahl der von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Zulassungen nicht möglich.

## Spalte D:

„Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (100 %)“: die auf Basis von 100 % der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (in g CO<sub>2</sub>/km), wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen. Die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen Emissionssenkungen, die sich aus dem Einsatz innovativer Technologien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ergeben (vgl. Anmerkung zu Spalte I).

## Spalte E:

„Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“: das auf Basis der durchschnittlichen Masse aller einem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge und nach der Formel gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 berechnete Emissionsziel.

## Spalte F:

„Abstand zum vorgegebenen Ziel“: die Differenz zwischen den in Spalte D angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der in Spalte E angegebenen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen. Ist der Wert in Spalte F positiv, so bedeutet dies, dass die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen über dem Zielwert liegen.

## Spalte G:

„Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel“: Unterscheiden sich die Angaben in dieser Spalte von den Angaben in Spalte F, so wurden die Werte in Spalte F um eine Fehlermarge angepasst. Die Fehlermarge gilt nur, wenn der Hersteller der Kommission Einträge mit dem Fehlercode B (Artikel 9 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010 der Kommission <sup>(1)</sup>) mitgeteilt hat. Die Fehlermarge wird nach folgender Formel berechnet:

$$\text{Fehler} = \text{Absolutwert von } [(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$$

AC1 = durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte D);

TG1 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte E);

<sup>(1)</sup> Verordnung (EU) Nr. 1014/2010 der Kommission vom 10. November 2010 über die Erfassung und Meldung von Daten über die Zulassung neuer Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 293 vom 11.11.2010, S. 15).

AC2 = durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge;

TG2 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge.

Spalte H:

„Durchschnittliche Masse“: Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (in Kilogramm) der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge.

Spalte I:

„CO<sub>2</sub>-Einsparungen aus Ökoinnovationen“: Emissionssenkungen, die bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Spalte D berücksichtigt und durch den Einsatz innovativer Technologien erzielt werden, die einen überprüften Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion leisten und gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 von der Kommission genehmigt wurden.

Spalte J:

„Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen (100 %)“: die auf Basis von 100 % der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen, allerdings ohne Berücksichtigung von Emissionssenkungen, die sich aus innovativen Technologien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ergeben.

—

## ANHANG II

Tabelle 1

**Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Hersteller, die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft VW GROUP PC sind, für das Kalenderjahr 2016**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
AUDI AG	P14	783 896	124,968	138,723	- 13,755	- 14,046	1 583,27	124,968
AUDI HUNGARIA MOTOR KFT	P14	9 950	144,517	130,000	14,517	14,017	1 392,40	144,517
BUGATTI AUTOMOBILES SAS	P14	7	568,143	157,376	410,767	396,747	1 991,43	568,143
QUATTRO GmbH	P14	9 275	214,612	147,126	67,486	67,465	1 767,14	214,612
SEAT SA	P14	340 155	115,849	123,936	- 8,087	- 8,088	1 259,70	115,849
SKODA AUTO AS	P14	627 533	111,894	124,918	- 13,024	- 13,189	1 281,20	111,894
VOLKSWAGEN AG	P14	1 651 339	118,551	130,216	- 11,665	- 11,754	1 397,13	118,551

Tabelle 2

**Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Hersteller, die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft VW GROUP PC sind, für das Kalenderjahr 2015**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche spezifische CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
AUDI AG	P14	717 933	126,245	139,941	- 13,696	- 13,696	1 589,53	126,834
AUDI HUNGARIA MOTOR KFT	P14	11 710	142,770	131,387	11,383	11,383	1 402,36	142,770
BUGATTI AUTOMOBILES SAS	P14	7	541,857	160,959	380,898	380,898	2 049,43	541,857
QUATTRO GmbH	P14	6 313	224,593	149,793	74,800	74,800	1 805,11	224,593
SEAT SA	P14	332 980	116,577	124,324	- 7,747	- 7,747	1 247,79	116,577
SKODA AUTO AS	P14	585 553	115,511	125,552	- 10,041	- 10,041	1 274,68	115,511
VOLKSWAGEN AG	P14	1 655 305	118,259	130,864	- 12,605	- 12,605	1 390,90	118,853

Tabelle 3

**Gemäß Artikel 8 Absatz 5 Unterabsatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 bestätigte oder angepasste Werte der Leistungen der Hersteller, die Mitglieder der Emissionsgemeinschaft VW GROUP PC sind, für das Kalenderjahr 2014**

A	B	C	D	E	F	G	H	I
Name des Herstellers	Emissionsgemeinschaften und Ausnahmen	Zahl der Zulassungen	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (80 %), berichtigt	Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen	Abstand zum vorgegebenen Ziel	Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel	Durchschnittliche Masse	Durchschnittliche CO <sub>2</sub> -Emissionen (100 %)
AUDI AG	P12	683 752	121,362	138,499	- 17,137	- 17,137	1 557,98	131,253
AUDI HUNGARIA MOTOR KFT	P12	5 018	145,034	131,858	13,176	13,176	1 412,66	151,730
BENTLEY MOTORS LTD	P12	2 249	285,434	181,668	103,766	103,670	2 502,60	301,128
BUGATTI AUTOMOBILES SAS	P12	17	552,846	160,388	392,458	392,458	2 036,94	558,647
AUTOMOBILI LAMBORGHINI SPA	P12	510	317,490	144,398	173,092	173,092	1 687,06	328,422
QUATTRO GmbH	P12	4 874	225,943	153,011	72,932	72,932	1 875,52	236,635
SEAT SA	P12	316 545	110,877	124,039	- 13,162	- 13,164	1 241,57	117,265
SKODA AUTO AS	P12	546 133	114,628	125,591	- 10,963	- 11,034	1 275,52	120,968
VOLKSWAGEN AG	P12	1 549 589	113,030	130,532	- 17,502	- 17,605	1 383,64	123,868

Erläuterungen zu den Tabellen 1, 2 und 3:

Spalte A:

„Name des Herstellers“: der Name, der der Kommission vom Hersteller mitgeteilt wurde, oder, falls keine Mitteilung erfolgt ist, der bei der Zulassungsbehörde des betreffenden Mitgliedstaats eingetragene Name.

Spalte B:

Der Hersteller ist Mitglied der gemäß Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 gebildeten Emissionsgemeinschaft VW GROUP PC (P12 oder P14), und die über deren Bildung getroffene Vereinbarung ist für die Kalenderjahre 2014, 2015 und 2016 gültig. Die vorläufigen Daten für die Emissionsgemeinschaft VW GROUP PC können jedoch für keines dieser Kalenderjahre bestätigt oder geändert werden.

Spalte C:

„Zahl der Zulassungen“: die Gesamtzahl der in einem Kalenderjahr in den Mitgliedstaaten zugelassenen neuen Personenkraftwagen, ohne Zulassungen, die Aufzeichnungen betreffen, bei denen die Werte für die Masse und/oder die CO<sub>2</sub>-Emissionen fehlen oder die der Hersteller nicht identifizieren kann. Darüber hinaus sind Änderungen der Zahl der von den Mitgliedstaaten mitgeteilten Zulassungen nicht möglich.

Spalte D:

Tabellen 1, 2 und 3 „Durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen (100 %)“: die auf Basis von 100 % der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen (in g CO<sub>2</sub>/km), wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen. Die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen umfassen Emissionssenkungen, die sich aus dem Einsatz innovativer Technologien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ergeben, und in den Tabellen 2 und 3 Emissionssenkungen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und aus der Verwendung von E85 im Einklang mit Artikel 6 der genannten Verordnung ergeben.

Tabelle 3 „Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen (80 %), berichtigt“: die gemäß Artikel 4 Absatz 2 dritter Gedankenstrich der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und Abschnitt 4 der Mitteilung der Kommission KOM(2010) 657 endg. <sup>(1)</sup> auf Basis der 80 % emissionsärmsten Fahrzeuge in der Herstellerflotte berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Spalte E:

„Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen“: das auf Basis der durchschnittlichen Masse aller einem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge und nach der Formel gemäß Anhang I der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 berechnete Emissionsziel.

Spalte F:

„Abstand zum vorgegebenen Ziel“: die Differenz zwischen den in Spalte D angegebenen durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen und der in Spalte E angegebenen Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen. Ist der Wert in Spalte F positiv, so bedeutet dies, dass die durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen über dem Zielwert liegen.

Spalte G:

„Angepasster Abstand zum vorgegebenen Ziel“: Unterscheiden sich die Angaben in dieser Spalte von den Angaben in Spalte F, so wurden die Werte in Spalte F um eine Fehlermarge angepasst. Die Fehlermarge gilt nur, wenn der Hersteller der Kommission Einträge mit dem Fehlercode B (Artikel 9 Absatz 3 der Verordnung (EU) Nr. 1014/2010) mitgeteilt hat. Die Fehlermarge wird nach folgender Formel berechnet:

Fehler = Absolutwert von  $[(AC1 - TG1) - (AC2 - TG2)]$

AC1 = durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte D);

TG1 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Einbeziehung der nicht identifizierbaren Fahrzeuge (gemäß Spalte E);

AC2 = durchschnittliche spezifische CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge;

TG2 = Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen bei Ausschluss der nicht identifizierbaren Fahrzeuge.

Spalte H:

„Durchschnittliche Masse“: Mittelwert der Masse in fahrbereitem Zustand (in Kilogramm) der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge.

Spalte I:

Tabellen 1, 2 und 3 „Durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Emissionen (100 %)“: die auf Basis von 100 % der dem Hersteller zugeordneten Fahrzeuge berechneten durchschnittlichen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, wobei diese gegebenenfalls die der Kommission vom betreffenden Hersteller mitgeteilten Fehler berücksichtigen. Für die Berechnung wurden Aufzeichnungen mit einem gültigen Wert sowohl für die Masse als auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen herangezogen, allerdings ohne Berücksichtigung von Emissionssenkungen, die sich aus innovativen Technologien gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 ergeben. Für die Kalenderjahre 2014 und 2015 (Tabellen 2 und 3) sind auch die Emissionssenkungen, die sich aus den Bestimmungen über Begünstigungen in Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 443/2009 und über die Verwendung von E85 in Artikel 6 der genannten Verordnung ergeben, von der Berechnung ausgeschlossen.

---

<sup>(1)</sup> Mitteilung der Kommission vom 10. November 2010 über die Überwachung und Meldung von Angaben über die Zulassung neuer Personenkraftwagen (KOM(2010) 657 endg.).









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



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

**DE**