I

(Veröffentlichungsbedürftige Rechtsakte)

VERORDNUNG (EG) Nr. 397/1999 DES RATES

vom 22. Februar 1999

zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in Taiwan und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 384/96 des Rates vom 22. Dezember 1995 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern [1], insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4,

auf Vorschlag der Kommission nach Konsultationen im Beratenden Ausschuß,

in Erwägung nachstehender Gründe:

A. VORLÄUFIGE MASSNAHMEN

(1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1833/98 der Kommission [2] (nachstehend „Verordnung über den vorläufigen Zoll" genannt) wurden vorläufige Antidumpingzölle auf die Einfuhren von Fahrrädern der KN-Codes 8712 00 10, 8712 00 30 und 8712 00 80 mit Ursprung in Taiwan in die Gemeinschaft eingeführt.

B. WEITERES VERFAHREN

(2) Nach der Einführung der vorläufigen Antidumpingzölle nahmen mehrere interessierte Parteien schriftlich Stellung.

(3) Die Parteien erhielten auf ihren Antrag hin Gelegenheit, von der Kommission gehört zu werden.

(4) Die Kommission holte alle weiteren für ihre endgültigen Feststellungen für notwendig erachteten Informationen ein und prüfte sie nach. In dem Betrieb des folgenden in der Gemeinschaft ansässigen Einführers, der mit keinem der ausführenden Hersteller in Taiwan geschäftlich verbunden ist, wurde ein Kontrollbesuch durchgeführt:

— Bikeurope BV, Utrecht, Niederlande.

(5) Alle Parteien wurden über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf deren Grundlage beabsichtigt wurde, die Einführung endgültiger Antidumpingzölle und die endgültige Vereinnahmung der Sicherheitsleistungen für die vorläufigen Zölle zu empfehlen. Nach dieser Unterrichtung wurde ihnen ferner eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt.

(6) Die mündlichen und schriftlichen Sachäußerungen der Parteien wurden geprüft, und gegebenenfalls wurden die endgültigen Feststellungen entsprechend geändert.

C. WARE UND GLEICHARTIGE WARE

(7) Da keine Stellungnahmen zur Definition der betroffenen Ware und der gleichartigen Ware eingingen, werden die Feststellungen unter den Randnummern 13 bis 19 der Verordnung über den vorläufigen Zoll bestätigt.

D. NEUE AUSFÜHRENDE HERSTELLER IN TAIWAN

(8) Wie in der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, beschloß die Kommission wegen der großen Anzahl von ausführenden Herstellern in Taiwan, gemäß Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 384/96 (nachstehend „Grundverordnung" genannt) eine Stichprobe auszuwählen. Zur Auswahl der Stichprobe von ausführenden Herstellern, die im Einvernehmen mit deren Verband erfolgte, wurden keine Argumente vorgebracht.

Einen Monat vor der Annahme der vorläufigen Maßnahmen meldeten sich mehrere ausführende Hersteller in Taiwan und beantragten, als neue ausführende Hersteller behandelt zu werden. Nach der Annahme der vorläufigen Maßnahmen prüfte

[1] ABl. L 56 vom 6. 3. 1996, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 905/98 (ABl. L 128 vom 30. 4. 1998, S. 18)

[2] ABl. L 238 vom 26. 8. 1998, S. 10.

die Kommission mit Hilfe eines speziellen Fragebogens, ob diese Unternehmen die betroffene Ware im Untersuchungszeitraum nicht in die Gemeinschaft ausgeführt hatten, ob sie nach diesem Zeitraum mit den Exporten in die Gemeinschaft begonnen hatten oder ob sie eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer erheblichen Warenmenge in die Gemeinschaft eingegangen waren und ob sie mit keinem der Ausführer oder Hersteller in Taiwan geschäftlich verbunden sind, deren Ware Gegenstand der Antidumpingmaßnahmen ist. Diejenigen ausführenden Hersteller, die nachwiesen, daß sie die vorgenannten Kriterien erfüllen, wurden als neue ausführende Hersteller eingestuft, so daß für sie die gleichen endgültigen Maßnahmen gelten sollten wie für die nicht in die Stichprobe einbezogenen kooperierenden ausführenden Hersteller, d. h. ein Antidumpingzoll, der gemäß Artikel 9 Absatz 6 der Grundverordnung berechnet wurde.

(9) In gleicher Weise sollten auch alle anderen neuen ausführenden Hersteller behandelt werden, die nach der Annahme der endgültigen Maßnahmen ausreichende Beweise dafür vorlegen, daß sie die vorgenannten Kriterien erfüllen.

E. DUMPING

1. Normalwert

1. *Methode zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts*

(10) Da nach der Annahme der vorläufigen Maßnahmen keine Argumente zur Methode für die rechnerische Ermittlung des Normalwerts vorgebracht wurden, werden die Feststellungen unter den Randnummern 27 bis 31 der Verordnung über den vorläufigen Zoll bestätigt.

2. *Produktionskosten*

(11) Nach der Annahme der vorläufigen Maßnahmen erhob ein Unternehmen Einwände gegen die Heranziehung der in seinen Büchern ausgewiesenen Herstellkosten zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts. Es beantragte, daß statt dessen die in seinen Antworten auf den Fragebogen angegebenen Herstellkosten verwendet werden sollten, da diese genauer seien. Ferner machte es geltend, daß bestimmte Zölle, die nur im Fall des Verkaufs der Ware auf dem Inlandsmarkt anfielen, in seinen Büchern zusammen mit den Fertigungsgemeinkosten auf alle Waren aufgeteilt würden, so daß für die Dumpingberechnungen eine andere Kostenverteilungsmethode angewendet werden müsse.

(12) Bei der Untersuchung im Betrieb wurde festgestellt, daß die modellspezifischen Herstellkosten in den Büchern des Unternehmens sehr viel detaillierter ausgewiesen waren, als dies im Fragebogen gefordert worden war. Die Untersuchung ergab ferner, daß die in der Antwort auf den Fragebogen angegebenen Herstellkosten erheblich von den in den Büchern des Unternehmens ausgewiesenen Kosten abwichen. Generell unterschätzte das Unternehmen in seiner Antwort auf den Fragebogen die Herstellkosten der in die Gemeinschaft ausgeführten Modelle und überschätzte die Herstellkosten der Inlandsmodelle.

Das Unternehmen begründete in keiner Weise, warum die in der Antwort auf den Fragebogen angegebenen Kosten die mit der Herstellung der Ware verbundenen Kosten besser widerspiegeln würden als die in seinen Büchern ausgewiesenen Kosten. Was die gleichzeitige Aufteilung bestimmter Zölle und der Fertigungsgemeinkosten anbetrifft, so ließ sich anhand der Antworten auf den Fragebogen der Kommission und der bei der Untersuchung im Betrieb eingeholten Informationen nicht klären, wie das Unternehmen diese Zölle in seinen Büchern behandelte und den einzelnen Modellen zurechnete. Daher wurde der Schluß gezogen, daß die aus den Büchern des Unternehmens hervorgehenden modellspezifischen Herstellkosten für die rechnerische Ermittlung des Normalwerts verwendet werden sollten.

(13) Ein anderes Unternehmen behauptete, die Kommission hätte bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts die in der Antwort auf den Fragebogen gewählte Verteilungsmethode für die Fertigungslöhne und die Fertigungsgemeinkosten nicht ablehnen sollen. Es machte geltend, daß es für diese Kosten keine spezielle Verteilungsmethode anwende und daher gezwungen gewesen sei, für die Dumpinguntersuchung eine solche Verrechnungsmethode einzuführen. Die Untersuchung ergab jedoch, daß das Unternehmen traditionell eine bestimmte Verteilungsmethode für Fertigungslöhne und Fertigungsgemeinkosten anwandte. Außerdem wurde festgestellt, daß die bei der Beantwortung des Fragebogens ad hoc gewählte Verteilungsmethode im Vergleich zu der traditionellen Kostenverteilung in den Büchern des Unternehmens systematisch zu einer Anhebung der Kosten bei Modellen mit hohen Herstellkosten und einer Verringerung der Kosten bei Modellen mit niedrigen Herstellkosten führte. Bei der ad hoc gewählten Verteilungsmethode wurden die Fertigungslöhne und die Fertigungsgemeinkosten auf der Grundlage verschiedener Faktoren wie beispielsweise der Größe oder der Art der verwendeten Teile zugerechnet. Das Unternehmen legte jedoch keine Beweise dafür vor, daß die Fertigungslöhne und die Fertigungsgemeinkosten auf dieser Ad-hoc-Grundlage in angemessenerer Weise zugerechnet wurden als bei der traditionellen Verteilungsmethode. Daher wurde die Auffassung vertreten, daß eine Abweichung von der traditionellen Verteilungsmethode des Unternehmens nicht gerechtfertigt war und daß die Herstellkosten bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts nach dieser Methode berechnet werden sollten.

2. **Ausfuhrpreis**

(14) Da nach der Annahme der vorläufigen Maßnahmen keine Argumente zur Ermittlung des Ausfuhrpreises vorgebracht wurden, werden die Feststellungen in der Verordnung über den vorläufigen Zoll bestätigt.

3. **Vergleich**

(15) Ein ausführender Hersteller machte geltend, bestimmte Zahlungen an ein geschäftlich verbundenes Unternehmen mit dem Ziel, dessen Zahlungsunfähigkeit zu verhindern, seien zu Unrecht als Provisionen vom Ausfuhrpreis abgezogen worden.

(16) Die Untersuchung im Betrieb ergab, daß der betreffende ausführende Hersteller tatsächlich einige Provisionen gezahlt hatte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit bestimmten Exportverkäufen in die Gemeinschaft standen und in der Antwort auf den Fragebogen nicht angegeben worden waren. Außerdem ist festzustellen, daß der ausführende Hersteller in der Antwort auf den Fragebogen nicht auf die Existenz des geschäftlich verbundenen Unternehmens, das die Provisionen erhielt und an den Exportverkäufen in die Gemeinschaft beteiligt war, hingewiesen hatte, obwohl im Fragebogen ausdrücklich danach gefragt worden war. Daher wurde der Antrag abgelehnt, und die Provisionen wurden von den entsprechenden Ausfuhrpreisen abgezogen.

(17) Zu den in der Verordnung über den vorläufigen Zoll beschriebenen Berichtigungen zur Gewährleistung eines fairen Vergleichs wurden keine weiteren Argumente vorgebracht, so daß die Feststellungen in der Verordnung über den vorläufigen Zoll bestätigt werden.

4. **Dumpingspannen**

1. *Methodik*

(18) Wie in der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, wurde der gewogene durchschnittliche rechnerisch ermittelte Normalwert der einzelnen Modelle auf der Stufe ab Werk mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausfuhrpreis je Modell verglichen. Da die Dumpingberechnungen nicht geändert wurden, werden die vorläufigen Dumpingspannen wie nachstehend beschrieben bestätigt.

2. *Dumpingspannen für die Unternehmen der Stichprobe*

(19) Der Vergleich des Normalwerts mit dem Ausfuhrpreis ergab nach den gebührenden Berichtigungen das Vorliegen von Dumping bei allen in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen. Die für die einzelnen Modelle ermittelten Dumpingspannen waren unterschiedlich hoch, so daß die Kommission eine gewogene durchschnittliche Dumpingspanne für jeden ausführenden Hersteller berechnete. Angesichts der sehr unterschiedlichen Ausfuhrpreise der einzelnen Modelle wurden die Zahlen auf der Grundlage der Ausfuhrmengen gewogen. Die endgültigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz der cif-Einfuhrpreise frei Grenze der Gemeinschaft, unverzollt, erreichen folgende Werte:

— Fritz Jou Manufacturing Co., Ltd: 10,2 %,

— Giant Manufacturing Co., Ltd: 2,4 %,

— Merida Industry Co., Ltd: 2,5 %,

— Ming Cycle Ind. Co., Ltd: 2,5 %,

— Overlord Industries Corp: 18,2 %.

3. *Dumpingspanne für die nicht in die Stichprobe einbezogenen kooperierenden Unternehmen*

(20) Für die nicht in die Stichprobe einbezogenen kooperierenden Unternehmen wurde gemäß Artikel 9 Absatz 6 der Grundverordnung die durchschnittliche Dumpingspanne der Unternehmen der Stichprobe zugrunde gelegt, die auf der Grundlage des Volumens ihrer Ausfuhren in die Gemeinschaft gewogen wurde. Ausgedrückt als Prozentsatz des cif-Einfuhrpreises frei Grenze der Gemeinschaft, unverzollt, beträgt diese endgültige Dumpingspanne 5,4 %.

4. *Dumpingspanne für die nichtkooperierenden Unternehmen*

(21) Für die nichtkooperierenden Unternehmen wurde die Dumpingspanne gemäß Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen ermittelt. Da die Bereitschaft zur Mitarbeit groß war, wird es als angemessen angesehen, für die nichtkooperierenden Unternehmen die höchste Dumpingspanne zugrunde zu legen, die für ein Unternehmen der Stichprobe ermittelt wurde. Würde nämlich davon ausgegangen, daß die Dumpingspanne für die nichtkooperierenden ausführenden Hersteller niedriger ist als die, die für einen kooperierenden ausführenden Hersteller ermittelt wurde, so würde die Verweigerung der Mitarbeit belohnt und der Umgehung Vorschub geleistet.

Diese endgültige Dumpingspanne, ausgedrückt als Prozentsatz des cif-Einfuhrpreises frei Grenze der Gemeinschaft, unverzollt, beträgt somit 18,2 %.

F. **DEFINITION DES WIRTSCHAFTSZWEIGS DER GEMEINSCHAFT, STICHPROBENAUSWAHL**

(22) Die „Taiwanese Bicycle Exporters' Association" (nachstehend „TBEA" genannt) und die „European Bicycle Importers' Association" (nachstehend „EBIA" genannt) machten geltend, daß nur neun europäische Hersteller in die Stichprobe einbezogen worden waren und daß sechs von ihnen zu größeren Unternehmensgruppen von Fahrradherstellern gehören. Im übrigen hätten nur vier von ihnen in ausreichender Weise an der Untersuchung mitgearbeitet. Ferner hätten kleine unabhängige Fahrradhersteller entweder abgelehnt, die Untersuchung zu unterstützen, oder nur in begrenztem Maße daran mitgearbeitet. Daher behaupteten TBEA und EBIA, daß die für die Schadensuntersuchung ausgewählten Unternehmen für den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft nicht repräsentativ seien, sondern lediglich die Interessen großer Konzerne vertreten.

(23) Was die Repräsentativität des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft oder die Unterstützung durch die Industrie in der Gemeinschaft anbetrifft, so wurde bei der vorläufigen Untersuchung (siehe Randnummer 43 der Verordnung über den vorläufigen Zoll) gemäß Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 4 der Grundverordnung festgestellt, daß Hersteller, auf die 60 % der Gemeinschaftsproduktion entfielen, den Antrag ausdrücklich unterstützten und somit die Einleitung dieser Untersuchung befürworteten.

Weder große noch kleine Hersteller erhoben ausdrücklich Einwände gegen die Untersuchung. Somit können keine Zweifel am Standpunkt aller Gemeinschaftshersteller zur Einleitung dieser Untersuchung aufkommen.

(24) Wie unter den Randnummern 46 und 47 der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, wurden für die Stichprobe gemäß Artikel 17 der Grundverordnung Gemeinschaftshersteller ausgewählt, die insbesondere in bezug auf Unternehmensgröße, Integration von Produktionsstufen und Warensortiment einen repräsentativen Durchschnitt bildeten und ein großes Produktionsvolumen aufwiesen. EBIA und TBEA legten im Rahmen ihrer obengenannten Stellungnahme keine Beweise dafür vor, daß die nach dieser Methode ausgewählte Stichprobe nicht angemessen war.

(25) Schließlich sollte auch darauf hingewiesen werden, daß alle in die Stichprobe einbezogenen Gemeinschaftshersteller den Fragebogen der Kommission und die diesbezüglichen Mängelschreiben beantworteten. Außerdem arbeiteten sie uneingeschränkt an den Untersuchungen in den Betrieben mit. Daher ist die Behauptung unbegründet, die Mitarbeit einiger Gemeinschaftshersteller an der Untersuchung sei nicht ausreichend gewesen.

(26) Aufgrund der vorgenannten Tatsachen und Erwägungen bestätigt der Rat die Feststellungen zur Repräsentativität des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft unter Randnummer 45 der Verordnung über den vorläufigen Zoll. Außerdem wird bestätigt, daß die in die Stichprobe einbezogenen neun Unternehmen, auf die 40 % des gesamten Produktionsvolumens des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft entfallen, für den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft repräsentativ sind.

G. **SCHÄDIGUNG**

1. **Methode für die Schadensermittlung**

(27) Wie unter Randnummer 48 der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, wurde die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft anhand zweier Kategorien von Informationen bewertet. Die erste Kategorie von Informationen bezieht sich auf die allgemeinen Schadensindikatoren für den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft wie Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Lagerbestände, Verkäufe, Marktanteil, Investitionen und Beschäftigung. Die Informationen der zweiten Kategorie betreffen bestimmte leistungsbezogene Indikatoren für den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft — insbesondere Rentabilität, Preise, Preisentwicklung und Preisunterbietung — und wurden von den in die Stichprobe einbezogenen Gemeinschaftsherstellern eingeholt.

1. *Globale Schadensindikatoren*

(28) Auf der Grundlage verschiedener Dokumente wie Pressemitteilungen, Auszügen aus den nichtvertraulichen Antworten auf den Fragebogen der Kommission sowie der Jahresberichte europäischer Unternehmensgruppen wie Monark, Atag und Derby, zu denen einige in die Stichprobe einbezogene Hersteller gehören, behaupteten TBEA und EBIA, diese namhaften Konzerne hätten ihren Umsatz, ihr Produktionsvolumen und ihre Rentabilität deutlich steigern können. Dies steht im Widerspruch zu den vorläufigen Schadensfeststellungen.

(29) In diesem Zusammenhang sollte betont werden, daß TBEA und EBIA zum Nachweis der angeblichen Steigerung des Produktionsvolumens, des Umsatzes oder der Rentabilität in erster Linie Informationen vorlegten, die sich auf die Entwicklung auf Konzernebene und nicht speziell auf die betroffene Ware bezogen. Diesbezüglich wird die Auffassung vertreten, daß solche Informationen die vorläufigen Feststellungen zu den globalen Schadensindikatoren für den gesamten Wirtschaftszweig der Gemeinschaft, die sich auf die Entwicklung bei der betroffenen Ware beziehen und die Lage aller einzelnen Unternehmen innerhalb dieser Konzerne widerspiegeln, nicht entkräften können.

Die vorgenannten Konzerne sind nämlich nicht nur im Fahrradgeschäft tätig. Der Fahrradanteil am Gesamtgeschäft schwankt je nach Konzern etwa zwischen 27 % und 70 %. Außerdem wird daran erinnert, daß sich der Gesamtanteil dieser drei Gruppen am Fahrradmarkt in der Gemeinschaft nach den Feststellungen der Kommission im Untersuchungszeitraum auf rund 28 % belief. Im übrigen können Aquisitionen zwar zu einem Anstieg der Produktion, des Verkaufswerts und des Umsatzes innerhalb eines Konzerns insgesamt führen, zumal dann, wenn bei der Bewertung der wirtschaftlichen Indikatoren die Einbeziehung eines neuen Unternehmens in den Konzern nicht berücksichtigt wird, jedoch werden sie durch die Verringerung der Zahl der unabhängigen Unternehmen kompensiert. Diese Annahme steht nicht im Widerspruch zu der Tatsache, daß einzelne Unternehmen des Konzerns und der Konzern selbst während des gesamten Bezugszeitraums möglicherweise einen Rückgang der Produktion, des Verkaufsvolumens, des Umsatzes und der Gewinne verzeichneten.

Daher kann die Schlußfolgerung von TBEA und EBIA, daß sich das Gesamtergebnis dieser Konzerne im Bereich der betroffenen Ware verbessert hat, nicht akzeptiert werden.

(30) Da es sich bei den Angaben von TBEA und EBIA nicht um schlüssige und stichhaltige Beweise handelt, mit denen die eingehende Analyse der Kommission unter den Randnummern 58 bis 73 der Verordnung über den vorläufigen Zoll entkräftet oder in Frage gestellt werden könnte, werden die Feststellungen unter diesen Randnummern im Rahmen der endgültigen Sachaufklärung bestätigt.

2. *Leistungsbezogene Schadensindikatoren*

(31) TBEA und EBIA machten geltend, die Kommission hätte zur Beurteilung der Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft die Konzerne, zu denen die Unternehmen der Stichprobe gehören, insgesamt untersuchen müssen und nicht nur Informationen von einzelnen Konzernmitgliedern einholen dürfen. Sie behaupteten, die Auswahl eines oder zweier Unternehmen innerhalb eines Konzerns ermögliche nicht, die Gesamtlage dieses Konzerns zu analysieren und den Auswirkungen der konzerninternen Verkäufe, d. h. der Verkäufe zwischen geschäftlich verbundenen Parteien, Rechnung zu tragen. Nach Auffassung von TBEA und EBIA sind die Schadensfeststellungen daher fehlerhaft.

(32) Wie unter Randnummer 5 der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, wurde wegen der großen Zahl von Gemeinschaftsherstellern, die den Antrag ausdrücklich unterstützten, ein Stichprobenverfahren angewandt, so daß gemäß den Feststellungen unter den Randnummern 46 und 47 der Verordnung über den vorläufigen Zoll eine repräsentative Auswahl von antragstellenden Gemeinschaftsherstellern untersucht wurde.

Die von TBEA und EBIA befürwortete Untersuchung ganzer Konzerne anstelle einzelner Unternehmen innerhalb dieser Konzerne hätte es erforderlich gemacht, sehr viel mehr Unternehmen als die tatsächlich geprüften neun Unternehmen zu untersuchen, und hätte folglich im Widerspruch zu dem Grund gestanden, aus dem in dieser Untersuchung gemäß Artikel 17 der Grundverordnung ein Stichprobenverfahren angewandt wurde.

(33) Bei der Durchführung dieser Untersuchung wurde gewährleistet, daß alle außergewöhnlichen, betriebsfremden oder finanziellen Leistungen oder alle Nebentätigkeiten, die nicht direkt mit der betroffenen Ware im Zusammenhang standen, bei der Bewertung der individuellen Faktoren, auf deren Grundlage die vorläufigen Schlußfolgerungen zur Schädigung gezogen wurden, unberücksichtigt blieben. Mit diesem Vorgehen wurde verhindert, daß Erträge eines Unternehmens auf ein anderes Unternehmen desselben Konzerns übertragen oder dem Fahrradgeschäft überhöhte Gemeinkosten zugewiesen werden konnten.

(34) Ferner wurde gewährleistet, daß nur solche Indikatoren, die eine unabhängige Geschäftsbeziehung zwischen Unternehmen desselben Konzerns widerspiegelten, bei der Ermittlung der leistungsbezogenen Schadensindikatoren des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft berücksichtigt wurden.

(35) Folglich haben TBEA und EBIA keinen Grund, den Schluß zu ziehen, daß die Schadensfeststellungen fehlerhaft sind. Daher werden die vorläufigen Feststellungen für alle leistungsbezogenen Schadensindikatoren bestätigt.

2. **Ermittlung der Preisunterbietungsspannen**

(36) TBEA und EBIA erhoben Einwände gegen die Methode der Kommission zur Ermittlung der vorläufigen Preisunterbietungsspannen (siehe Randnummern 54 bis 57 der Verordnung über den vorläufigen Zoll). Sie behaupteten, diese Spannen seien überhöht, da die Kommission den negativen Betrag nicht mit dem positiven Betrag verrechnet habe, um den die Preise der taiwanischen Ausführer diejenigen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft unterboten. Die tatsächliche Preisunterbietungsspanne und der Umfang des Wettbewerbs lassen sich ihrer Auffassung nach nur ermitteln, wenn in die Berechnungen der Betrag einbezogen werde, um den der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft die Preise der taiwanischen Ausführer unterboten habe.

(37) Zur Ermittlung der Preisunterbietungsspannen verglich die Kommission die gewogenen durchschnittlichen Nettoverkaufspreise der gedumpten eingeführten Fahrräder aus Taiwan auf Modellgrundlage mit den gewogenen Nettoverkaufspreisen der vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft hergestellten und auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauften Fahrräder. Entgegen der Behauptung von TBEA und EBIA ermöglichte diese Berechnung, den Betrag, um den der Preis eines bestimmten taiwanischen Modells denjenigen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft überstieg, bei den einzelnen Transaktionen zu berücksichtigen.

3. **Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft**

(38) TBEA und EBIA vertraten die Auffassung, die Feststellungen der Kommission unter Randnummer 70 der Verordnung über den vorläufigen Zoll, wonach trotz der Bemühungen der in die Stichprobe einbezogenen Gemeinschaftshersteller um Umstrukturierung und Kostensenkung seit 1995 keine Gewinne mehr erzielt wurden, stünden mit den Feststellungen der Kommission zum — durchweg positiven — Preistrend nicht im Einklang.

(39) Wie bereits unter Randnummer 83 der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, ist darauf hinzuweisen, daß nicht bei allen vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft hergestellten und verkauften Modellen während des gesamten Bezugszeitraums ein positiver Preistrend bzw. ein Preisanstieg zu beobachten war. Gemäß den Feststellungen unter Randnummer 83 der Verordnung über den vorläufigen Zoll gingen vielmehr in den Mitgliedstaaten, auf die sich die Verkäufe von Fahrrädern aus Taiwan konzentrieren, d. h. im Vereinigten Königreich, in Frankreich und in Deutschland, die Preise für Mountainbikes (MTB) um bis zu 12 % zurück. Im übrigen ist der Schluß unzulässig, daß der allgemeine Trend bei Preisen und Kosten automatisch auch für die Rentabilität gilt. Eine Schlußfolgerung zur Rentabilität setzt eine Analyse unter Berücksichtigung anderer wirtschaftlicher Faktoren als nur der Preisentwicklung voraus. Im vorliegenden Zusammenhang handelt es sich bei diesen Faktoren um Größenvorteile, Produktionsstückkosten und Warensortiment.

(40) Gemäß den Feststellungen unter den Randnummern 65 und 66 der Verordnung über den vorläufigen Zoll gingen die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft an unabhängige Abnehmer auf dem Gemeinschaftsmarkt zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum volumenmäßig um 22 % (etwa 1,8 Mio. Stück) und wertmäßig um 14 % zurück, was zu deutlich geringeren Größenvorteilen und steigenden Produktionsstückkosten führte. Trotz gewisser Kosteneinsparungen im Zuge von Umstrukturierungsmaßnahmen kam es somit angesichts der beiden oben beschriebenen Trends im Fall der meisten Fahrradmodelle zu einem Anstieg der Produktionsstückkosten. Diese Entwicklung wurde dadurch verstärkt, daß der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft, wie unter Randnummer 67 der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, höherwertige Fahrräder herstellte, was mit höheren Produktionskosten und höheren Verkaufspreisen einherging. Insgesamt wirkte sich die oben beschriebene Situation nachteilig auf die Rentabilität aus.

(41) Aufgrund der angespannten Lage auf dem Gemeinschaftsmarkt und des Preisdrucks reichten die Senkung der indirekten Kosten und die Anhebung der Verkaufspreise nicht aus, um den Anstieg der direkten Kosten und der Produktionsstückkosten auszugleichen.

(42) Die Entwicklung der vorgenannten wirtschaftlichen Faktoren erklärt, warum die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft während des gesamten Bezugszeitraums trotz des Anstiegs der Verkaufspreise und bestimmter Kosteneinsparungen negativ blieb. Die Feststellungen unter Randnummer 70 der Verordnung über den vorläufigen Zoll werden bestätigt.

4. **Schlußfolgerung zur Schädigung**

(43) Die Feststellungen, die zu der vorläufigen Schlußfolgerung führten, daß sich die Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft im gesamten Bezugszeitraum verschlechterte, wurden unter Berücksichtigung aller Sachäußerungen von TBEA und EBIA überprüft. Diese Überprüfung bestätigte, daß alle vorläufig ermittelten Schadensindikatoren für den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft, d. h. Produktion (− 20 %), Produktionskapazität (− 18 %) und Kapazitätsauslastung (− 3 %), Verkaufsvolumen (− 22 %) und Verkaufswert (− 14 %), Marktanteil gemessen am Volumen (− 7 %) und gemessen am Wert (− 4 %), Rentabilität (negativ) und Beschäftigung (− 15 %), korrekt waren. Diese Feststellungen werden daher ebenso bestätigt wie die Schlußfolgerung, daß dem Wirtschaftszweig der Gemeinschaft eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 der Grundverordnung verursacht wurde.

Auf der Grundlage der vorgenannten Tatsachen und Erwägungen werden die vorläufigen Feststellungen und Schlußfolgerungen zur Schädigung unter den Randnummern 74 bis 77 der Verordnung über den vorläufigen Zoll bestätigt.

H. **SCHADENSURSACHE**

1. **Auswirkungen der gedumpten Einfuhren auf den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft**

1. *Volumen der Einfuhren aus Taiwan*

(44) TBEA und EBIA behaupteten, daß zahlreiche Fahrräder, die aus Taiwan eingeführt wurden, nicht direkt mit den vom Wirtschaftszweig der Gemein-

schaft hergestellten Fahrrädern konkurrierten, da bei der Ermittlung der Preisunterbietungsspannen nicht alle aus Taiwan eingeführten Fahrräder mit den in der Gemeinschaft hergestellten Fahrrädern verglichen worden seien, so daß sich die betreffenden Fahrräder nicht nachteilig auf den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft ausgewirkt haben könnten.

(45) Außerdem behaupteten TBEA und EBIA, die aus Taiwan eingeführten Fahrräder hätten keine Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft verursacht. Zwar habe sich im Bezugszeitraum die Zahl der aus Taiwan eingeführten Fahrräder erhöht, doch sei dieser Anstieg sehr gering gewesen und habe den Rückgang der Gesamteinfuhren nach der Einführung von Antidumpingzöllen auf die Einfuhren aus der Volksrepublik China, Malaysia, Indonesien und Thailand keineswegs aufgewogen. Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum verringerten sich die Einfuhren aus anderen Ländern als Taiwan um rund 1 000 000 Stück, während sich die Einfuhren aus Taiwan im gleichen Zeitraum nur um 550 000 Stück erhöhten. Daher kamen TBEA und EBIA zu dem Schluß, daß der Druck der Einfuhren in der Gemeinschaft im Bezugszeitraum deutlich nachließ.

(46) Was das erste Argument anbetrifft, so kann aufgrund der Tatsache, daß nicht alle Modelle der betroffenen Ware für den Vergleich zur Ermittlung der Preisunterbietungsspannen herangezogen wurden, nicht der Schluß gezogen werden, daß diese Modelle nicht vergleichbar sind oder auf dem Gemeinschaftsmarkt nicht konkurrieren. Die Untersuchung ergab vielmehr, daß alle in Taiwan und in der Gemeinschaft angebotenen Fahrräder trotz der Vielzahl der potentiellen Varianten die gleichen grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften und Verwendungen haben und daß alle Fahrräder daher als eine einzige Ware angesehen werden sollten.

(47) Was das zweite Argument zu den Auswirkungen der umfangreichen Einfuhren aus Taiwan anbetrifft, so wurde unter Randnummer 79 der Verordnung über den vorläufigen Zoll festgestellt, daß Taiwan mit einem Anteil von 55 % der Einfuhren im Untersuchungszeitraum bei weitem der größte Ausführer von Fahrräder in die Gemeinschaft war. Dieses Ergebnis wurde erzielt, obwohl der Verbrauch auf dem Gemeinschaftsmarkt seit 1994 kontinuierlich zurückging: Gemessen in Stückzahlen schrumpfte der Gemeinschaftsmarkt um 16 %. Während der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft wie auch andere Marktteilnehmer in der Gemeinschaft einen Rückgang des Verkaufsvolumens hinnehmen mußten (− 22 %), konnten die taiwanischen Ausführer als einzige weiterhin ihr Exportvolumen steigern (+ 25 %), als sie ihre Verkaufspreise zwischen 1995 und 1996 kontinuierlich senkten (− 19 %). Während sich die Zahl der vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft verkauften Fahrräder um rund 1,8 Mio. Stück verringerte, erhöhten sich die Einfuhren aus Taiwan um 300 000 Stück, was 55 % des Gesamtanstiegs im Bezugszeitraum insgesamt ausmachte. Unter Berücksichtigung der Feststellungen unter Randnummer 81 der Verordnung über den vorläufigen Zoll wirkten sich unter diesen Umständen die gedumpten Billigfahrräder aus Taiwan nachteilig auf den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft aus.

2. *Entwicklung des Marktanteils*

(48) TBEA und EBIA behaupteten, die Entwicklung des Marktanteils der antragstellenden und der übrigen Gemeinschaftshersteller zeige, daß sich die Einfuhren aus Taiwan nicht nachteilig ausgewirkt hätten. 1994 belief sich der Marktanteil sämtlicher Gemeinschaftshersteller in der Gemeinschaft auf 70,4 %. Im Untersuchungszeitraum erreichte dieser Anteil nach einem leichten Rückgang um 2 Prozentpunkte immer noch 68 %. Diese Verringerung verdeckt jedoch angeblich die Tatsache, daß sich der Marktanteil einzelner Gemeinschaftshersteller erhöhte. Wie unter Randnummer 58 der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, kam es im Bezugszeitraum zu mehreren Konkursen und Betriebsstillegungen, so daß sich die Zahl der Gemeinschaftshersteller verringerte. Da die verbleibenden Hersteller einen ähnlich hohen Marktanteil hatten wie die vermutlich zahlreicheren Hersteller im Jahr 1994, kamen TBEA und EBIA zu dem Schluß, daß diese verbleibenden Hersteller ihren eigenen Marktanteil auf Kosten anderer europäischer Hersteller steigerten.

(49) Die von TBEA und EBIA befürwortete Konzentration auf den Marktanteil verzerrt in diesem besonderen Fall die Ergebnisse einer ordnungsgemäßen Analyse. Unter Randnummer 71 der Verordnung über den vorläufigen Zoll wurde festgestellt, daß der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum gemessen am Volumen 7 % und gemessen am Wert 4 % seines Marktanteils verlor. Während dieser Zeit gingen die Verkäufe um rund 1,8 Mio. Stück zurück. Der Marktanteil der übrigen Gemeinschaftshersteller, d. h. der Hersteller, die nicht zum Wirtschaftszweig der Gemeinschaft zählen, erhöhte sich sowohl volumenmäßig (+ 2 %) als auch wertmäßig (+ 5 %). Allerdings verzeichneten diese Hersteller im gleichen Zeitraum ebenfalls einen beträchtlichen Rückgang des Verkaufsvolumens (− 600 000 Stück).

Während dieser Zeit erreichte der volumenmäßige Anstieg des Marktanteils der taiwanischen Ausführer 50 % oder 5,8 Prozentpunkte und fiel somit dreimal so hoch aus wie bei den anderen

Gemeinschaftsherstellern. Zudem konnten die taiwanischen Ausführer ihre Verkäufe um 550 000 Stück steigern. Diese Feststellungen widerlegen somit eindeutig die Behauptungen von TBEA und EBIA zum Marktanteil. Aufgrund der vorgenannten Analyse kann der Schluß gezogen werden, daß der spektakuläre Anstieg des Marktanteils der taiwanischen Ausführer zu Lasten sowohl der antragstellenden als auch der nichtantragstellenden Gemeinschaftshersteller ging.

3. *Preisentwicklung im Wirtschaftszweig der Gemeinschaft*

(50) TBEA und EBIA verwiesen darauf, daß sich die Preise der vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft verkauften Fahrräder während des gesamten Bezugszeitraums positiv entwickelten und sich zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum insgesamt um 6 % erhöhten. Zwischen 1995 und 1996 stiegen die Preise um 11 % und zwischen 1996 und dem Untersuchungszeitraum nochmals um 2 %.

(51) Die allgemeine Preisentwicklung im Wirtschaftszweig der Gemeinschaft war zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum in der Tat positiv. Wie unter Randnummer 59 der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, war dieser Trend jedoch darauf zurückzuführen, daß der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft sein Warensortiment änderte und sich auf höherwertige Fahrräder konzentrierte. Dennoch ergab die Untersuchung ebenfalls, daß die Preissteigerungen zur Deckung der Produktionskosten im Wirtschaftszweig der Gemeinschaft nicht ausreichten, so daß die Rentabilität seit 1995 negativ blieb. Unter Randnummer 83 der Verordnung über den vorläufigen Zoll wurde im übrigen festgestellt, daß sich die Preise je nach Modell und je nach Umfang des Drucks, der von dem unlauteren Wettbewerb durch die gedumpten Billigeinfuhren aus Taiwan ausging, auch negativ entwickelten. So ging der Durchschnittspreis für MTB-Modelle, deren Bauteile sich nicht wesentlich änderten, zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum je nach Mitgliedstaat der Gemeinschaft um bis zu 12 % zurück.

(52) Da 60 % der Einfuhren aus Taiwan in erster Linie auf MTB des unteren Marktsegments entfallen, in dem der Druck auf die Preise der Gemeinschaftshersteller am stärksten war, wird die Auffassung vertreten, daß sich das Preisverhalten der taiwanischen Ausführer nachteilig auf den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft auswirkte.

2. **Entwicklung des Verbrauchs**

(53) TBEA und EBIA behaupteten, die rückläufige Entwicklung des Verbrauchs sei einer der Faktoren, der die Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft beeinträchtigte. Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum sei die Nachfrage nach Fahrrädern auf dem Gemeinschaftsmarkt um rund 3 Mio. Stück zurückgegangen. In diesem Zeitraum verringerten sich die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft um 1,8 Mio. Stück. Genau zu dem Zeitpunkt, als die Nachfrage am schwächsten war, nämlich im Jahr 1996, habe der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft mit Verlusten in Höhe von 2,3 % sein schlechtestes Geschäftsergebnis verzeichnet. Im Untersuchungszeitraum sei bei steigender Nachfrage eine leichte Verbesserung der finanziellen Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft zu beobachten gewesen, da sich dessen Verluste auf 1,3 % verringert hätten. Nach Auffassung der obengenannten Verbände zeigt dies, daß ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Nachfrage in der Gemeinschaft und den Geschäftsergebnissen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft besteht.

(54) Unter Randnummer 100 der Verordnung über den vorläufigen Zoll stellte die Kommission fest, daß es nicht auszuschließen sei, daß der Rückgang des Verbrauchs zu den Schwierigkeiten des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft beitrug. Allerdings wurde der Schluß gezogen, daß die Auswirkungen dieses Verbrauchsrückgangs den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten Einfuhren aus Taiwan und der bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft nicht widerlegten. Selbst wenn ein gewisser Zusammenhang zwischen der Entwicklung des Verbrauchs und den Geschäftsergebnissen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft bestehen sollte, ist dies allein keine ausreichende Erklärung für die schlechten Leistungen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft in Zeiten steigenden Verbrauchs.

3. **Preisunterbietung durch andere Gemeinschaftshersteller**

(55) TBEA und EBIA behaupteten, die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft sei teilweise auf die beträchtliche Preisunterbietung durch in Italien ansässige Gemeinschaftshersteller zurückzuführen, die nicht zu den Antragstellern zählten. Diese Hersteller hätten ihre Fahrräder vor allem auf den am meisten repräsentativen Gemeinschaftsmärkten zu extrem niedrigen Preisen verkauft, mit denen sie die taiwanischen Preise unterboten hätten. Zur Stützung der Behauptung, daß das Verhalten dieser Hersteller schädlich war, verwiesen TBEA und EBIA auf die Eurostat-Statistiken für die Jahre 1996 und 1997 und verglichen die taiwanischen Preise in neun Mitgliedstaaten mit den Preisen von Sendungen aus Italien. Dabei zeigte sich, daß der Preis der italienischen Hersteller nur im Vereinigten Königreich durch den durchschnittlichen taiwanischen Einfuhrpreis

unterboten wurde. Die obengenannten Verbände behaupteten, dieses niedrige Niveau der taiwanischen Preise sei darauf zurückzuführen, daß sich die Einfuhren aus Taiwan in das Vereinigte Königreich auf Kinderfahrräder konzentrieren, die billiger seien als die übrigen Fahrräder.

(56) Hier sollte darauf hingewiesen werden, daß TBEA und EBIA — anders als bei dem unter den Randnummern 54 bis 57 der Verordnung über den vorläufigen Zoll beschriebenen Preisvergleich — bei ihrem eigenen Preisvergleich in keiner Weise zwischen den unter Randnummer 14 der Verordnung über den vorläufigen Zoll definierten Kategorien von Fahrrädern unterschieden. Sie trugen nicht einmal der Tatsache Rechnung, daß die Eurostat-Statistiken separate Angaben für die drei von dieser Untersuchung betroffenen KN-Codes ausweisen und daß sich die Informationen über einen KN-Code auf ganz einfache Fahrräder ohne Kugellager beziehen. Obwohl beispielsweise Kinderfahrräder vergleichsweise einfach gebaut sind, ließen sie die Unterschiede zwischen den Warensortimenten und den einheitlichen Kategorien von Fahrrädern, die von den taiwanischen und den italienischen Herstellern auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauft wurden, unberücksichtigt. Genausowenig unterschieden sie zwischen antragstellenden und nichtantragstellenden italienischen Herstellern. Außerdem trugen sie nicht der Tatsache Rechnung, daß sich die Eurostat-Statistiken auf Fahrräder jedweden Ursprungs erstrecken. Nicht zuletzt ignorierten TBEA und EBIA, daß die italienischen Hersteller ihre Fahrräder zu anderen Bedingungen verkauften als die Taiwaner, was die Aussagekraft des Preisvergleichs beeinträchtigte. Methodisch gesehen sind ihre Feststellungen daher äußerst fragwürdig.

(57) Die Feststellungen zu den nichtantragstellenden Gemeinschaftsherstellern unter den Randnummern 91 bis 95 der Verordnung über den vorläufigen Zoll werden folglich bestätigt.

4. **Umstrukturierung**

(58) TBEA und EBIA behaupteten, der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft sei zu umfangreichen Umstrukturierungsmaßnahmen in Form von Fusionen und Aquisitionen gezwungen gewesen, die für den Rückgang der Produktionskapazität und der Beschäftigtenzahl und für den Kostenanstieg ursächlich seien.

(59) Gemäß den Feststellungen unter Randnummer 103 der Verordnung über den vorläufigen Zoll leitete die europäische Fahrradindustrie noch heute andauernde Rationalisierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen ein, die davon zeugen, daß sich dieser Wirtschaftszweig an neue Marktbedingungen anpassen kann. Entgegen der Behauptung von TBEA und EBIA war diese Umstrukturierung jedoch nicht zwangsläufig mit steigenden Kosten verbunden. Die Untersuchung ergab, daß einige der in die Stichprobe einbezogenen Gemeinschaftshersteller ihre Kosten durch den Verkauf von Ausrüstung oder Gebäuden senken konnten. Dadurch konnten einige große europäische Gruppen ihre finanzielle Lage insgesamt leicht verbessern und bestimmte Kosten wie Gemein-, Abschreibungs-, Miet- und Finanzierungskosten senken.

(60) Im Rahmen des Globalisierungstrends entschlossen sich einige europäische Unternehmensgruppen in der Tat zu wichtigen geschäftlichen Schritten wie Fusionen und Aquisitionen. Diese Fusionen und Aquisitionen sollten jedoch nicht als Ursache, sondern vielmehr als Folge der Schwierigkeiten der betroffenen Unternehmen angesehen werden. Was die globalen Schadensindikatoren wie Produktion, Produktionskapazität und Beschäftigung anbetrifft, so wurde die Entwicklung der Lage der fusionierten oder neu erworbenen Unternehmen im Bezugszeitraum berücksichtigt, da sie zum Wirtschaftszweig der Gemeinschaft gehören.

Allerdings wurden die Auswirkungen der Fusions- und Aquisitionskosten auf die finanzielle Lage der Unternehmen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft bzw. der Gemeinschaftshersteller der Stichprobe nicht berücksichtigt. Somit flossen die Kosten der Fusionen, Aquisitionen oder Konzernumstrukturierungen nicht in die Feststellungen ein, die zu der vorgenannten Schlußfolgerung führten, daß dem Wirtschaftszweig der Gemeinschaft eine bedeutende Schädigung verursacht wurde.

(61) Somit kann die Umstrukturierung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft nicht als Ursache für dessen bedeutende Schädigung angesehen werden.

5. **Schlußfolgerung zur Schadensursache**

(62) Aufgrund der obengenannten Tatsachen und Erwägungen werden die vorläufige Analyse und die entsprechenden Schlußfolgerungen zur Schadensursache bestätigt.

I. INTERESSE DER GEMEINSCHAFT

(63) Entgegen den Schlußfolgerungen in der Verordnung über den vorläufigen Zoll behauptete EBIA, daß zwingende Gründe dafür sprächen, daß die Einführung von Antidumpingmaßnahmen nicht im Interesse der Gemeinschaft liege.

1. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft**

(64) Unter Randnummer 103 der Verordnung über den vorläufigen Zoll wurde festgestellt, daß der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft aufgrund der bedeutenden Schädigung, die ihm durch den unfairen

Wettbewerb infolge der gedumpten Billigeinfuhren verursacht wurde, extrem anfällig geworden ist. In der Tat waren angesichts dieser Lage insbesondere die kleinen Hersteller zu zusätzlichen Rationalisierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen gezwungen. Viele europäische Unternehmen mußten ihre Betriebe schließen oder ihre Tätigkeit von der Herstellung auf die Montage von Fahrrädern verlagern. Sollten keine Antidumpingzölle auf die gedumpten Billigeinfuhren aus Taiwan eingeführt werden, so würde dies sämtliche Maßnahmen untergraben, die die europäischen Hersteller im Verlauf der letzten Jahre zur Sicherung ihrer Existenz und ihrer Wettbewerbsfähigkeit durchgeführt haben.

(65) Da keine Stellungnahmen zum Interesse des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft eingingen, werden die Feststellungen unter den Randnummern 103 bis 105 der Verordnung über den vorläufigen Zoll bestätigt.

2. **Interessen der Einführer und Händler**

(66) EBIA behauptete, zahlreiche Einführer und Händler in der Gemeinschaft hätten in den vergangenen Jahren viel Zeit, Arbeit und Geld in die Förderung bestimmter Marken in der Gemeinschaft investiert. Diese Investitionen würden durch die Einführung von Antidumpingmaßnahmen beeinträchtigt. EBIA fügte hinzu, daß das Überleben der Einzelhändler von der Vielfalt und Qualität der Fahrräder abhänge, die nur die taiwanischen Hersteller bieten könnten. Die Einführung von Antidumpingmaßnahmen würde europaweit zahlreiche Arbeitsplätze gefährden.

(67) Bei der Prüfung der obengenannten Behauptungen sollte nicht übersehen werden, daß auch die Händler, die mit dem Wirtschaftszweig der Gemeinschaft zusammenarbeiten, Zeit und Geld in ihre jeweilige Geschäftstätigkeit investierten. Daher wird die Auffassung vertreten, daß die nachteiligen Auswirkungen von Antidumpingmaßnahmen auf die Einzelhändler unter Berücksichtigung der Feststellungen unter Randnummer 110 der Verordnung über den vorläufigen Zoll bewertet werden sollten. In keinem Fall werden die Händler, die taiwanische Fahrräder kaufen und verkaufen, durch die Einführung von Antidumpingmaßnahmen in unfairer Weise gegenüber den übrigen Händlern in der Gemeinschaft benachteiligt. Die vorgeschlagenen Maßnahmen dienen lediglich dazu, die handelsverzerrenden Auswirkungen des schadensverursachenden Dumpings auszugleichen und unter allen Wirtschaftsteilnehmern in der Gemeinschaft wieder einen fairen Wettbewerb herzustellen. Zudem wird es nicht automatisch zu einem Preisanstieg kommen. Zwar könnte die Einführung des Antidumpingzolls gemäß den Feststellungen unter Randnummer 111 der Verordnung über den vorläufigen Zoll zu Preiserhöhungen führen, doch dürften letztere äußerst gering ausfallen.

(68) Wie unter Randnummer 108 der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, gingen von den Einführern, die der EBIA angehören, nur sehr wenige aussagekräftige Antworten ein. Nach der Einführung der vorläufigen Antidumpingzölle beabsichtigte die Kommission, Untersuchungen in den Betrieben durchzuführen, um die Lage der Einführer in der Gemeinschaft eingehender zu analysieren und die Stichhaltigkeit der vorgenannten Behauptungen zu prüfen. Da jedoch keiner der EBIA-Mitglieder zur Mitarbeit mit der Kommission bereit war, können die vorgenannten Behauptungen zur Lage der Einführer nicht berücksichtigt werden.

(69) Da keine gegenteiligen Informationen vorliegen, werden unter diesen Umständen die vorläufigen Schlußfolgerungen zu den Auswirkungen der Einführung von Antidumpingmaßnahmen auf die Einführer und die Händler bestätigt.

3. **Interesse der Verbraucher**

(70) EBIA behauptete ferner, die Einführung von Antidumpingmaßnahmen für Fahrräder würde mit größter Wahrscheinlichkeit mehrere Nachteile für die Verbraucher mit sich bringen. So würde der Verbraucherpreis für Fahrräder steigen, so daß sich die Verbraucher viele Fahrradmodelle nicht länger leisten könnten und gezwungen seien, Fahrräder des unteren Marktsegments zu kaufen. Der Gemeinschaftsmarkt würde sich in den Händen weniger europäischer Hersteller befinden, und es würden verstärkt billige minderwertige Fahrräder aus anderen Staaten wie den osteuropäischen Ländern und Indien angeboten werden. Die Beschränkung der Auswahl und der Neuerungen bei Fahrrädern würde sich nachteilig auf zahlreiche Fahrradfahrer auswirken, und zwar insbesondere in den Mitgliedstaaten, in denen der Marktanteil der taiwanischen Fahrräder sehr hoch ist. Daher liege die Einführung von Antidumpingmaßnahmen nicht im Interesse der Verbraucher in der Gemeinschaft.

(71) Mit Ausnahme der Auswirkungen der Antidumpingmaßnahmen auf die Verbraucherpreise von Fahrrädern wurde auf diese Argumente bereits weiter oben eingegangen. Danach wird sich die Einführung von Antidumpingmaßnahmen weder auf die Qualität der auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauften Fahrräder noch auf den Wettbewerb oder die Angebotsvielfalt in der Gemeinschaft auswirken.

(72) Was den Anstieg der Verbraucherpreise anbetrifft, so legte EBIA keine wirtschaftlichen Analysen vor, denen zu entnehmen wäre, daß es aufgrund der Einführung von Antidumpingmaßnahmen zu einer Anhebung der Verbraucherpreise kommen wird.

Angesichts der Handelsspannen in der Gemeinschaft dürfte der Antidumpingzoll zu einem Anstieg des Verbraucherpreises um höchstens 2,6 % führen. In Anbetracht der Vielzahl der Wettbewerber auf dem Markt ist es jedoch keineswegs sicher, daß die Einführung von Antidumpingmaßnahmen auch wirklich einen Preisanstieg auf Verbraucherebene nach sich ziehen wird.

4. **Auswirkungen auf den Wettbewerb in der Gemeinschaft**

(73) Nach Auffassung von EBIA wird die Einführung von Antidumpingmaßnahmen dazu beitragen, daß die Konzerne Atag, Monark und Derby, zu denen einige in die Stichprobe einbezogene Unternehmen gehören, eine Oligopolstellung erlangen. Im Fall der Einführung von Antidumpingmaßnahmen wären diese Konzerne angeblich in der Lage, den Markt zu beherrschen und das Verhalten der kleinen unabhängigen Hersteller zu kontrollieren.

(74) EBIA behauptete ferner, die Einführung eines Antidumpingzolls zusätzlich zu dem bereits hohen GZT-Zoll von 15,4 % würde zur Schmälerung des Wettbewerbs auf dem Gemeinschaftsmarkt beitragen. Der Verband erinnerte daran, daß sich die Maßnahmen gegenüber Taiwan an eine Reihe von Antidumpingmaßnahmen anschließen, die gegenüber China, Indonesien, Malaysia und Thailand eingeführt wurden.

(75) Wie bereits unter Randnummer 117 der Verordnung über den vorläufigen Zoll dargelegt, besteht auf dem Gemeinschaftsmarkt angesichts der zahlreichen Marktteilnehmer nicht die Gefahr einer Monopol- oder Oligopolbildung. Die Untersuchung ergab vielmehr, daß auf dem Gemeinschaftsmarkt ein intensiver Wettbewerb zwischen allen europäischen Herstellern und den Einführern herrscht.

(76) Gemäß den Feststellungen unter Randnummer 62 der Verordnung über den vorläufigen Zoll beläuft sich der Marktanteil der drei größten europäischen Unternehmensgruppen in der Gemeinschaft insgesamt auf rund 28 %. Alles in allem sind in der Gemeinschaft rund 70 Hersteller tätig, von denen die meisten kleine und mittlere Unternehmen mit einer großen Erfahrung im Fahrradgeschäft sind. Außerdem gibt es hunderte von Einführern von Fahrrädern aus den USA, der Tschechischen Republik, Polen, Indien, Vietnam, Indonesien, Korea, Malaysia usw. Daher wird die Auffassung vertreten, daß in der Gemeinschaft nicht die Gefahr einer Monopolbildung besteht.

(77) Außerdem läßt die Tatsache, daß kleine Hersteller die Untersuchung unterstützten und sich an ihr beteiligten und außerdem keine Einwände gegen die Schlußfolgerungen in der Verordnung über den vorläufigen Zoll erhoben, mit großer Wahrscheinlichkeit darauf schließen, daß sie nicht von einer solchen monopolistischen Entwicklung bedroht sind. Ihr Verhalten deutet vielmehr darauf hin, daß sie davon überzeugt sind, daß sich ihre Lage im Falle des Verzichts auf Antidumpingmaßnahmen gegenüber den gedumpten Billigeinfuhren aus Taiwan verschlechtern würde.

(78) Aufgrund der vorgenannten Tatsachen und Erwägungen werden die Feststellungen unter den Randnummern 116 bis 118 der Verordnung über den vorläufigen Zoll bestätigt.

5. **Verringerung des Innovationspotentials in der Gemeinschaft**

(79) EBIA behauptete, die taiwanischen Fahrradhersteller würden mit ihrem breitgefächerten Angebot an hochwertigen Erzeugnissen eine wichtige Rolle in der Gemeinschaft spielen, so daß die Einführung von Antidumpingmaßnahmen nicht im Interesse der Gemeinschaft liege. Den Taiwanern seien die meisten bahnbrechenden technischen Fortschritte bei der Entwicklung von MTB bis hin zu vollgefederten Fahrrädern und noch moderneren Fahrrädern zu verdanken. Sie seien auch für ihre FuE-Tätigkeit bekannt, die wegweisend für die Herstellung der verstärkt nachgefragten Fahrräder mit Hilfsmotor oder elektrisch betriebenen Fahrräder sei, und sie seien auch weltweit führend bei der Herstellung von Klappfahrrädern. EBIA unterstrich, daß die taiwanischen Hersteller 2,2 % ihres Umsatzes für langfristige FuE-Investitionen aufwenden würden.

(80) Entgegen den Behauptungen von EBIA werden aus Taiwan hauptsächlich Fahrräder des unteren Marktsegments in die Gemeinschaft eingeführt, während nur rund 7 % der Einfuhren aus Taiwan hochwertige Fahrräder betreffen. Den vorliegenden Informationen ist außerdem zu entnehmen, daß die taiwanischen ausführenden Hersteller der Stichprobe im Untersuchungszeitraum nicht 2,2 %, sondern schätzungsweise nur 1 % des Umsatzes in FuE investierten und damit weniger als der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft.

(81) Im übrigen gewährleistet die Höhe der Zölle, daß taiwanische Fahrräder auch weiterhin auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauft werden können, so daß sich die Einführung von Antidumpingmaßnahmen nicht auf die Innovationsgeschwindigkeit auswirken wird, soweit diese von den Einfuhren aus Taiwan abhängt.

6. **Schlußfolgerung**

(82) Da keine neuen stichhaltigen Beweise oder Argumente zum Interesse der Gemeinschaft vorgelegt wurden, werden die diesbezüglichen vorläufigen Feststellungen bestätigt.

J. ENDGÜLTIGER ANTIDUMPINGZOLL

(83) Da die interessierten Parteien keine Argumente vorbrachten, die die vorläufigen Feststellungen, welche zur Einführung des vorläufigen Antidumpingzolls führten, entkräften, werden die Feststellungen unter den Randnummern 121 bis 125 der Verordnung über den vorläufigen Zoll bestätigt.

(84) Angesichts der Vielfalt der aus Taiwan ausgeführten Fahrradmodelle wird weiterhin die Auffassung vertreten, daß sich ein Wertzoll als Maßnahme am besten eignet.

K. VEREINNAHMUNG DER VORLÄUFIGEN ZÖLLE

(85) Angesichts der Höhe der bei den ausführenden Herstellern festgestellten Dumpingspannen sowie des Umfangs der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft wird es für notwendig erachtet, die Sicherheitsleistungen für die vorläufigen Antidumpingzölle auf die Einfuhren der betroffenen Ware bis zur Höhe der endgültigen Zölle endgültig zu vereinnahmen.

L. KÜNFTIGE ANTRÄGE AUF BEHANDLUNG ALS NEUER AUSFÜHRER

(86) Da in dieser Untersuchung mit einer Stichprobe gearbeitet wurde, kann in diesem Verfahren keine Überprüfung für neue Ausführer gemäß Artikel 11 Absatz 4 der Grundverordnung zwecks Ermittlung individueller Dumpingspannen eingeleitet werden. Wie bereits unter den Randnummern 8 und 9 dargelegt, sollte jedoch im Interesse der Gleichbehandlung neuer ausführender Hersteller und der nicht in die Stichprobe einbezogenen kooperierenden Unternehmen festgelegt werden, daß der für die letztgenannten Unternehmen eingeführte gewogene durchschnittliche Zoll auch für neue ausführende Hersteller gilt, die andernfalls Anspruch auf eine Überprüfung gemäß Artikel 11 Absatz 4 der Grundverordnung hätten —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Auf die Einfuhren von Zweirädern und anderen Fahrrädern (einschließlich Lastendreirädern), ohne Motor, mit oder ohne Kugellager, der KN-Codes 8712 00 10, 8712 00 30 und 8712 00 80 mit Ursprung in Taiwan wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt.

(2) Vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 wird auf den Nettopreis frei Grenze der Gemeinschaft, unverzollt, ein Zollsatz von 18,2 % erhoben (Taric-Zusatzcode 8900).

(3) Für die Waren, die die im Anhang genannten Unternehmen herstellen, gilt ein endgültiger Antidumpingzoll von 5,4 % (Taric-Zusatzcode 8548).

(4) Für die Waren, die die nachstehend genannten Unternehmen herstellen, gelten folgende endgültige Antidumpingzölle:

Unternehmen	Zollsatz	Taric-Zusatzcode
Fritz Jou Manufacturing Co., Ltd	10,2 %	8698
Giant Manufacturing Co., Ltd	2,4 %	8699
Merida Industry Co., Ltd	2,5 %	8551
Ming Cycle Industrial Co., Ltd	2,5 %	8552

(5) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollbestimmungen Anwendung.

Artikel 2

Legt ein neuer ausführender Hersteller in Taiwan der Kommission ausreichende Beweise dafür vor,

— daß er die in Artikel 1 Absatz 1 genannten Waren im Untersuchungszeitraum (1. November 1996 bis 31. Oktober 1997) nicht in die Gemeinschaft ausführte,

— daß er mit keinem der Ausführer oder Hersteller in Taiwan, deren Ware Gegenstand der mit dieser Verordnung eingeführten Antidumpingmaßnahmen ist, geschäftlich verbunden ist und

— daß er die betroffenen Waren nach dem Untersuchungszeitraum, auf den sich die Maßnahmen stützen, tatsächlich in die Gemeinschaft ausführte oder eine unwiderrufliche vertragliche Verpflichtung zur Ausfuhr einer erheblichen Menge eingegangen ist,

so kann der Rat mit einfacher Mehrheit auf Vorschlag der Kommission nach Konsultationen im Beratenden Ausschuß Artikel 1 Absatz 3 ändern und den neuen ausführenden Hersteller auf der Liste des in jenem Artikel genannten Anhangs hinzufügen.

Artikel 3

Die Sicherheitsleistungen für den vorläufigen Antidumpingzoll, der mit der Verordnung (EG) Nr. 1833/98 eingeführt wurde, werden bis zur Höhe des endgültigen Zolls endgültig vereinnahmt. Die Sicherheitsleistungen, die den endgültigen Antidumpingzoll übersteigen, werden freigegeben.

Artikel 4

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

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

Geschehen zu Luxemburg am 22. Februar 1999.

Im Namen des Rates
Der Präsident
H.-F. von PLOETZ

ANHANG

Acetrikes Industrial Co., Ltd, Changhua
Asahi Enterprises Corporation, Tainan
Axman Enterprise Co., Ltd, Taichung
Century Manufacturing Co., Ltd, Taichung
Dahon Inc., Taipei
Dodsun Bicycle & Machinery Manufacturers, Tao Yuan
Fairly Bike Manufacturing Co., Ltd, Taipei
Formosan I Shin Enterprise Ltd, Tainan
Golden Cycle Corp., Taipei
Hsieh Chan Bicycle Co., Ltd, Changhua
Ideal Bike Corporation, Taichung
Kenstone Metal Co., Ltd, Taichung
Liyang Industrial Co., Ltd, Taipei
MT Racing Inc., Taichung
Pretty Wheel Industrial Co., Ltd, Taichung
Rockman Taiwan Bicycle Mfg. Inc., Taichung
San Ground Co., Ltd, Taichung
Sanfa Bicycle Industrial Co., Ltd, Taichung
Sheng Fa Industries Co., Ltd, Taipei
Southern Cross International Co., Ltd, Nantou
Speedstar Industries Co., Ltd, Kaohsiung
Taioku Manufacturing Co., Ltd, Nantou
Taiwan Hodaka Industrial Co., Ltd, Taipei
United Engineering Corp., Taoyuan
Wai I Industry Co., Ltd, Chia-Yi
Wheeler Industrial Co., Ltd, Taichung
Willing Industry Co., Ltd, Taichung
Yuh Jiun Industrial Co., Ltd, Tainan