VERORDNUNG (EG) Nr. 1524/2000 DES RATES

vom 10. Juli 2000

zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China

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 und Artikel 11 Absatz 2,

auf Vorschlag der Kommission nach Konsultationen im Beratenden Ausschuß,

in Erwägung nachstehender Gründe:

A. VERFAHREN

1. Zu überprüfende Maßnahmen in bezug auf die Volksrepublik China

(1) Im Oktober 1991 gab die Kommission die Einleitung einer Antidumpinguntersuchung ([2]) (nachstehend „Ausgangsuntersuchung" genannt) betreffend die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (nachstehend „China" genannt) bekannt.

(2) Im September 1993 führte der Rat einen endgültigen Antidumpingzoll von 30,6 % auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in China ein (Verordnung (EWG) Nr. 2474/93 ([3])).

(3) Im April 1996 leitete die Kommission eine Untersuchung wegen der Umgehung dieses Zolls ein (Verordnung (EG) Nr. 703/96 ([4])), infolge derer der Zoll im Januar 1997 auf die Einfuhren bestimmter Fahrradteile mit Ursprung in China ausgeweitet wurde (Verordnung (EG) Nr. 71/97 des Rates ([5])).

2. Geltende Maßnahmen in bezug auf andere Länder

(4) Im März 1998 führte der Rat endgültige Antidumpingzölle auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in Indonesien, Malaysia und Thailand ein (Verordnung (EG) Nr. 648/96 ([6])).

(5) Im Februar 1999 führte der Rat endgültige Antidumpingzölle auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in Taiwan ein (Verordnung (EG) Nr. 397/1999 ([7])).

3. Überprüfungsantrag

(6) Nach der Veröffentlichung einer Bekanntmachung über das bevorstehende Auslaufen der Antidumpingmaßnahmen betreffend die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in China ([8])) erhielt die Kommission einen Antrag auf Einleitung einer Überprüfung dieser Maßnahmen gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 384/96 (nachstehend „Grundverordnung" genannt).

(7) Der Antrag wurde im Juni 1998 vom „European Bicycle Manufacturers Association" (EBMA) im Namen von Fahrradherstellern in der Gemeinschaft gestellt, deren Produktion insgesamt einen erheblichen Teil der Gemeinschaftsproduktion ausmacht (nachstehend „antragstellende Gemeinschaftshersteller" genannt).

(8) Der EBMA machte geltend, daß das Dumping und die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft bei einem Auslaufen der Maßnahmen wahrscheinlich anhalten oder erneut auftreten würden. Die Kommission kam nach Konsultationen im Beratenden Ausschuß zu dem Schluß, daß genügend Beweise vorlagen und leitete eine Untersuchung ([9])) gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung ein.

4. Untersuchung

(9) Die Kommission unterrichtete die antragstellenden Gemeinschaftshersteller, die ausführenden Hersteller, die Einführer und die Verbraucher sowie die Vertreter des Ausfuhrlands offiziell über die Einleitung der Überprüfung und gab den unmittelbar betroffenen Parteien Gelegenheit, schriftlich Stellung zu nehmen und eine Anhörung zu beantragen.

(10) Die Kommission sandte Fragebogen an die bekanntermaßen betroffenen Parteien und erhielt Antworten von zehn antragstellenden Gemeinschaftsherstellern, die bei der Ausgangsuntersuchung mitgearbeitet hatten (der „Stichprobe"), und vierzehn ausführenden Herstellern in China. Von letzteren hatten die folgenden elf Unternehmen im Untersuchungszeitraum Fahrräder in die Gemeinschaft ausgeführt:

— Catic Bicycle Co., Ltd,
— Giant (China),
— Huiyang Kenton Bicycle Group Ltd,
— Liyang Machinery (SZ),
— Merida Bicycles (China),
— Ming Cycle,
— Phoenix Co.,
— Shenzhen Overlord,
— Shenzhen Bao An Bike,
— Shun Lu Bicycle Co.,
— Universal Cycle Corporation (China).

([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. C 266 vom 12.10.1991, S. 6.
([3]) ABl. L 228 vom 9.9.1993, S. 1.
([4]) ABl. L 98 vom 19.4.1996, S. 3.
([5]) ABl. L 16 vom 18.1.1997, S. 55.
([6]) ABl. L 91 vom 12.4.1996, S. 1.
([7]) ABl. L 49 vom 25.2.1999, S. 1.
([8]) ABl. C 74 vom 10.3.1998, S. 4.
([9]) ABl. C 281 vom 10.9.1998, S. 8.

(11) In den Betrieben der folgenden Unternehmen wurden Kontrollen durchgeführt:

a) Hersteller im Vergleichsland (Mexiko):

— Biciclo S.A. de C.V., San Luis Potosi,

— Bicileyca S.A. de C.V., Apizaco,

— Mercurio S.A. de C.V., San Luis Potosi;

b) antragstellende Gemeinschaftshersteller (Stichprobe):

— Batavus BV, Heerenveen, Niederlande,

— BH SA, Vitoria, Spanien,

— Cycleurope international SA, Romilly/Seine, Frankreich,

— Dawes Cycles Ltd, Birmingham, Vereinigtes Königreich,

— Derby Cycles Werke GmbH, Cloppenburg, Deutschland,

— Hercules Fahrrad GmbH & Co. KG, Nürnberg, Deutschland,

— Koninklijke Gazelle BV, Dieren, Niederlande,

— Kynast AG, Quakenbrück, Deutschland,

— Micmo Gitane SA, Machecoul, Frankreich,

— Raleigh Industries Ltd, Nottingham, Vereinigtes Königreich

(12) Die Untersuchung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder Wiederauftretens von Dumping und Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. September 1997 bis zum 31. August 1998 (nachstehend „Untersuchungszeitraum" genannt). Die Entwicklungen seit 1995 bis zum 31. August 1998 (nachstehend „Bezugszeitraum" genannt) wurden geprüft, um Aufschluß über die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder Wiederauftretens der Schädigung zu gewinnen.

(13) Die Überprüfung konnte wegen der Kompliziertheit der Untersuchung nicht innerhalb des normalen Zeitraums von 12 Monaten gemäß Artikel 11 Absatz 5 der Grundverordnung abgeschlossen werden.

(14) Die Kommission holte alle für die Ermittlung der Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens oder Wiederauftretens von Dumping und Schädigung und die Untersuchung des Gemeinschaftsinteresses als notwendig erachteten Informationen ein und prüfte sie nach.

(15) Alle betroffenen Parteien wurden über die wichtigsten Tatsachen und Erwägungen unterrichtet, auf die sich die Schlußfolgerungen dieser Überprüfung stützten, und ihnen wurde eine Frist zur Stellungnahme eingeräumt. Die Stellungnahmen der Parteien wurden sorgfältig geprüft, und die Feststellungen wurden, soweit angemessen, entsprechend geändert.

B. WARE UND GLEICHARTIGE WARE

(16) Bei der betroffenen Ware handelt es sich wie in der Ausgangsuntersuchung um Zweiräder und andere Fahrräder (einschließlich Lastendreiräder), ohne Motor, der KN-Codes 8712 00 10, 8712 00 30 und 8712 00 80.

(17) In der Ausgangsuntersuchung wurden die Fahrräder nach folgenden Kategorien unterschieden:

A. Mountainbikes (MTB),

B. Touring-, Trekking- und Cityräder,

C. Geländeräder für Jugendliche und

D. andere Sport- und Rennräder.

(18) In dieser Untersuchung wurden dieselben Kategorien zugrundegelegt. Es sei jedoch darauf hingewiesen, daß sich die einzelnen Kategorien nicht klar voneinander abgrenzen lassen und daß sich die verschiedenen Warensegmente überschneiden. Eine ganze Reihe von Modellen kann mehr als nur einer Kategorie zugeordnet werden.

(19) Die Untersuchung bestätigte, daß alle Fahrräder über ähnliche Vertriebskanäle auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauft werden. Da die grundlegende Verwendung von Fahrrädern identisch ist, sind sie weitgehend austauschbar, und die Modelle aus unterschiedlichen Kategorien konkurrieren miteinander. Auf dieser Grundlage wurde der Schluß gezogen, daß die Fahrräder aller Kategorien als eine einzige Ware anzusehen sind.

(20) Die Untersuchung ergab ferner, daß die vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft hergestellten und auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauften Fahrräder, die von mexikanischen Herstellern hergestellten und auf dem mexikanischen Markt verkauften Fahrräder und die auf den Gemeinschaftsmarkt eingeführten Fahrräder mit Ursprung in China gleichartig sind und daher gleichartige Waren im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung sind.

C. WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS ODER WIEDERAUFTRETENS DES DUMPINGS

1. Vorbemerkungen

(21) Gemäß Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung soll mit dieser Überprüfung der Dumpingaspekte festgestellt werden, ob im Untersuchungszeitraum Dumping vorlag und ob das Dumping bei Auslaufen der Maßnahmen anhalten oder erneut auftreten würde (vgl. Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung). Bei den folgenden Dumpingfeststellungen ist zu berücksichtigen, daß die Einfuhren der betroffenen Ware in die Gemeinschaft von einem Höchststand von 2,5 Mio. Stück im Jahr 1991 auf weniger als 14 000 Stück im Untersuchungszeitraum fielen. Außerdem entfielen auf die chinesischen ausführenden Hersteller, die bei dieser Untersuchung mitarbeiteten, nur 30 % der Einfuhren im Untersuchungszeitraum.

2. Anhalten des Dumpings und Wahrscheinlichkeit des Anhaltens

a) Vergleichsland

(22) Die geltenden Maßnahmen sehen einen einzigen Zollsatz für alle Fahrradeinfuhren mit Ursprung in China vor. Gemäß Artikel 11 Absatz 9 der Grundverordnung wandte die Kommission die gleiche Methodik an wie in der Ausgangsuntersuchung; der Normalwert wurde also aufgrund der Informationen aus einem Marktwirtschaftsdrittland (dem „Vergleichsland") ermittelt.

(23) In der Ausgangsuntersuchung war Taiwan als Vergleichsland herangezogen worden. Die Wahl Taiwans wurde in dieser Untersuchung jedoch nicht als angemessen angesehen, und zwar angesichts des parallel laufenden Antidumpingverfahrens betreffend die Fahrradausfuhren aus Taiwan und der Tatsache, daß keine interessierte Partei Taiwan vorschlug.

(24) Die antragstellenden Gemeinschaftshersteller schlugen Mexiko als geeignetes Vergleichsland vor. In der Bekanntmachung über die Einleitung wurden die interessierten Parteien aufgefordert, zu der Wahl Mexikos Stellung zu nehmen. Nach Auffassung mehrerer chinesischer ausführender Hersteller hatten die antragstellenden Gemeinschaftshersteller nicht genügend Beweise dafür vorgelegt, daß Mexiko eine geeignetere Wahl war als etwaige andere Vergleichsländer, sie legten aber ebenfalls keine hinreichenden Beweise für eine Alternative vor.

(25) Einige chinesische ausführende Hersteller schlugen Indien als Vergleichsland vor. Die Wahl Indiens erwies sich im wesentlichen aus den folgenden beiden Gründen als nicht angemessen:

— Die in Indien verkauften Fahrräder (sogenannte „rustikale" Fahrräder, die in Bausätzen an den Einzelhandel verkauft werden) sind nicht mit den von den chinesischen Herstellern in die Gemeinschaft verkauften Fahrrädern vergleichbar, und

— der indische Markt ist stark geschützt (hohe Zölle, Einfuhrlizenzsystem, Subventionen für die Hersteller).

(26) Dementsprechend waren bei der Prüfung, ob Mexiko ein geeignetes Vergleichsland darstellte, folgende Tatsachen und Erwägungen maßgeblich:

— Die in Mexiko hergestellten Fahrräder weisen dieselben technischen Eigenschaften auf wie die in China hergestellten und in die Gemeinschaft ausgeführten Fahrräder.

— Mexiko kann als offener und repräsentativer Markt angesehen werden. Auf die Fahrradeinfuhren entfallen 13 % der jährlichen Verkäufe. Die rechtlichen und handelspolitischen Gegebenheiten begünstigen den freien Handel und den Wettbewerb. Der mexikanische Zollsatz (20 %) ist mit demjenigen der Europäischen Union (15,4 %) vergleichbar. Es existieren keine mengenmäßigen Beschränkungen oder Lizenzregelungen. Für die mexikanischen Hersteller gelten keine Auflagen für den Bezug von Bauteilen und Rohstoffen auf dem Inlandsmarkt (auf dem eine Vielzahl von Lieferanten für Rohre, Bleche, Kunststoff, Reifen, Sättel usw. präsent ist) oder im Ausland (Teile wie Felgen, Naben, Bremsen und Kettenschaltungen). Die Tatsache, daß Mexiko 1997 einen Antidumpingzoll auf chinesische Fahrräder einführte, wird in diesem Kontext als nicht relevant angesehen.

— Die Verkaufsmengen der mexikanischen Hersteller im Inland sind mit den Ausfuhrmengen Chinas vergleichbar.

— Drei wichtige Fahrradhersteller arbeiteten bei der Untersuchung mit (Mercurio S.A de C.V, Biciclo S.A de C.V und Bicileyca S.A de C.V); auf sie entfielen 1998 50 % der Verkäufe auf dem Inlandsmarkt, auf dem sie mit mindestens sechs weiteren wichtigen Herstellern konkurrierten. Diese Unternehmen sind wettbewerbsfähig und verfügen über moderne Produktionsanlagen (automatisiertes oder teilautomatisiertes Schneiden von Stahlrohren, Wolfram-Inertgas-Schweißen für Rahmen und Gabeln, Lackierung mit Pulver- und Öllacken und Fließbandmontage). Gemäß Artikel 2 Absatz 7 der Grundverordnung wurde Mexiko daher als geeignetes Vergleichsland für die Ermittlung des Normalwerts für die betroffene Ware angesehen.

(27) Einige ausführende Hersteller behaupteten, daß die Ermittlung des Normalwerts in einem Vergleichsland nicht mehr angemessen sei und die Prognosen für ein künftiges Dumping verzerren würde. Ihrer Auffassung nach arbeiteten sie inzwischen unter marktwirtschaftlichen Bedingungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c)) der Grundverordnung, und dies käme einer Veränderung der Umstände gleich, so daß die Anwendung einer anderen Methodik als in der Ausgangsuntersuchung gerechtfertigt sei (vgl. Artikel 11 Absatz 9 der Grundverordnung).

Hersteller können durchaus geltend machen, daß marktwirtschaftliche Bedingungen überwiegen (vgl. Artikel 2 Absatz 7 Buchstaben b) und c), sofern sie eine solche Veränderung der Umstände nachweisen können. Angesichts der Art einer solchen Veränderung wird es als angemessen angesehen, dies im Zuge einer Interimsüberprüfung gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung zu prüfen. Zum Zeitpunkt der Einleitung dieser Überprüfung wegen des bevorstehenden Auslaufens der Maßnahmen hatte jedoch kein chinesischer ausführender Hersteller genügend Beweise vorgelegt, die die Einleitung einer parallelen Überprüfung gemäß Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung durch die Kommission gerechtfertigt hätte.

(28) Gemäß Artikel 11 Absatz 9 der Grundverordnung mußten im Zuge dieser Überprüfung die Dumpingaspekte unter Anwendung derselben Methodik wie in der Ausgangsuntersuchung untersucht werden, d. h. indem unter anderem der Normalwert in einem Vergleichsland ermittelt wurde.

b) Normalwert

(29) Zunächst wurde — insgesamt und je Modell — festgestellt, daß die Inlandsverkäufe der mexikanischen Hersteller mengenmäßig mindestens 5 % der Einfuhren mit Ursprung in China entsprachen, d. h. daß sie repräsentativ im Sinne des Artikels 2 Absatz 2 der Grundverordnung waren.

(30) Ferner ergab die Untersuchung, daß bei allen relevanten Inlandsverkäufen der kooperierenden mexikanischen Hersteller an unabhängige Abnehmer davon ausgegangen werden konnte, daß sie im normalen Handelsverkehr getätigt wurden. (Der gewogene durchschnittliche Verkaufspreis lag bei allen Verkäufen im Untersuchungszeitraum über den gewogenen durchschnittlichen Produktionsstückkosten, und auf die Menge der Einzelverkäufe unter den Produktionsstückkosten entfielen weniger als 20 % der Verkäufe, die bei der Ermittlung des Normalwerts zugrunde gelegt wurden.)

(31) Der Normalwert wurde daher anhand der im normalen Handelsverkehr von unabhängigen Inlandskäufern der kooperierenden mexikanischen Hersteller im Untersuchungszeitraum gezahlten oder zu zahlenden Preise ermittelt.

c) Ausfuhrpreis

i) *Kooperierende ausführende Hersteller*

(32) Zehn chinesische ausführende Hersteller übermittelten umfassende Angaben zu den Ausfuhrpreisen. Eurostat-Daten zufolge deckten diese Angaben nur 30 % der chinesischen Fahrradausfuhren in die Gemeinschaft im Untersuchungszeitraum ab (rund 4 200 Stück).

(33) Für diese Unternehmen wurden die Ausfuhrpreise gemäß Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung anhand der für die betroffene Ware tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preise ermittelt.

ii) *Nichtkooperierende Hersteller*

(34) Für die verbleibenden 70 % der Einfuhren mit Ursprung in China mußten die Feststellungen gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Fakten getroffen werden. So wurde nach Abzug der Ausfuhren durch die kooperierenden Hersteller für alle Geschäftsvorgänge ein durchschnittlicher Ausfuhrpreis anhand von Eurostat-Daten ermittelt. Die Eurostat-Daten werden normalerweise nicht als geeignete Informationsquelle angesehen, wenn die Mitarbeit nur 30 % der Einfuhren der betroffenen Waren abdeckt. In diesem Fall wurden sie jedoch zugrunde gelegt, da im Rahmen der Prüfung angesichts der geringen Einfuhrmengen im Untersuchungszeitraum vor allem geklärt werden sollte, ob ein Wiederauftreten des Dumpings in erheblichem Umfang wahrscheinlich ist, und es weniger darum ging sicherzustellen, daß Ausführer für die mangelnde Mitarbeit nicht belohnt werden. Außerdem ist es in diesem Fall nicht notwendig, eine absolut genaue Dumpingspanne zu ermitteln, da eine Überprüfung wegen des bevorstehenden Auslaufens der Maßnahmen nur zur Aufrechterhaltung oder Aufhebung, nicht aber zu einer Änderung der Maßnahmen führen kann.

d) Vergleich

(35) Es sei darauf hingewiesen, daß in einigen Fällen Unterschiede zwischen den eingeführten Fahrrädern mit Ursprung in China und den in Mexiko hergestellten und verkauften Fahrrädern festgestellt wurden, die im allgemeinen darin bestanden, daß die chinesischen Modelle ausgereifter waren. In einer gemäß Artikel 5 der Grundverordnung eingeleiteten Untersuchung wäre eine Berichtigung des Normalwertes nach oben erforderlich gewesen (in diesem Fall auf der Grundlage der mexikanischen Inlandsverkaufspreise), um die Unterschiede zu berücksichtigen, was wiederum zur Feststellung einer höheren Dumpingspanne geführt hätte. Angesichts der geringen Gesamtauswirkung auf die Dumpingspanne und der Tatsache, daß Maßnahmen infolge einer Überprüfung wegen des bevorstehenden Auslaufens der Maßnahmen nicht geändert werden können, wurde eine solche Berichtigung nicht als notwendig erachtet.

(36) Im Interesse eines fairen Vergleichs wurden gemäß Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung auf Antrag Berichtigungen für nachweislich die Preise und deren Vergleichbarkeit beeinflussende Unterschiede bei den Transport-, Versicherungs-, Kredit-, Bereitstellungs- und Nebenkosten vorgenommen.

e) Dumpingspanne

(37) Gemäß Artikel 2 Absatz 11 der Grundverordnung wurde der gewogene durchschnittliche Normalwert auf der Stufe fob mexikanische Grenze mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausfuhrpreis (sowohl der kooperierenden als auch der nichtkooperierenden Hersteller) auf der Stufe fob chinesische Grenze auf derselben Handelsstufe verglichen.

(38) Dieser Vergleich ergab das Vorliegen eines sehr erheblichen Dumpings, wobei die Dumpingspanne dem Betrag entsprach, um den der Normalwert den Preis bei Ausfuhr in die Gemeinschaft überstieg. Diese Dumpingspanne war den Feststellungen zufolge höher als die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Spanne.

(39) Die Untersuchung ergab keine Hinweise darauf, daß dieses Dumping bei Auslaufen der Maßnahmen aufhören würde. Daher wird der Schluß gezogen, daß ein Anhalten des Dumpings wahrscheinlich ist.

(40) Einige chinesische ausführende Hersteller behaupteten, daß stichhaltige Schlußfolgerungen zu dem derzeitigen oder künftigen Dumping auf der Grundlage so geringer Einfuhrmengen nicht möglich seien. Es wird zwar eingeräumt, daß Schlußfolgerungen zu dem Vorliegen von Dumping an sich eine Aufrechterhaltung der Maßnahmen nicht rechtfertigen können, dennoch handelt es sich hier um einen Faktor, der bei der Entscheidung über die Aufhebung oder die Aufrechterhaltung der Maßnahmen eine Rolle spielt.

3. **Wahrscheinlichkeit eines erneuten Dumpings**

(41) Folgende Faktoren waren den Feststellungen zufolge für die Prüfung der Wahrscheinlichkeit eines erneuten Dumpings relevant: das Vorliegen von Dumping, die Umstände der Umgehung, die Entwicklung von Produktion und Kapazitätsauslastung in China und die zahlenmäßige Entwicklung der zu gedumpten Preisen weltweit ausgeführten chinesischen Fahrräder.

a) Vorliegen von Dumping und Umstände der Umgehung

(42) Die in der Ausgangsuntersuchung ermittelte Dumpingspanne war bereits hoch (30,6 %), und diese Untersuchung ergab, daß das Dumping nicht beseitigt wurde, sondern im Gegenteil noch zunahm.

(43) Zudem wurden zahlreiche Versuche unternommen, die eingeführten Antidumpingmaßnahmen zu umgehen. Seit 1993 hat eine Vielzahl von Fahrradmontagebetrieben in der Gemeinschaft ihre Tätigkeit aufgenommen, und die Einfuhren von Fahrradteilen sind drastisch angestiegen. Diese Entwicklung, bei der es sich um eine Reaktion auf die ursprünglichen Maßnahmen handelt, wurde in den Feststellungen der Untersuchung wegen der Umgehung der Maßnahmen im Jahr 1996 herausgestellt.

(44) Die genannte Untersuchung ergab ferner, daß die chinesischen ausführenden Hersteller unmittelbar nach der Einführung der Antidumpingmaßnahmen im Jahr 1993 mit Einführern in der Gemeinschaft zusammenarbeiteten, um den Zoll zu umgehen, indem sie nicht montierte Fahrräder lieferten. So wurden Teile, die für ein- und denselben Montagebetrieb bestimmt waren, auf verschiedene Container verteilt, zu unterschiedlichen Zeiten versandt und zum Teil in verschiedenen Häfen der Gemeinschaft entladen.

(45) Eine weitere Art der Umgehung war der Versand chinesischer Fahrräder mit später zurückgezogenen Ursprungszeugnissen, auf denen als Herstellungsland Vietnam angegeben war (von 1992 bis 1995 523 000 Fahrräder).

(46) Die Untersuchung, die zu der Ausweitung der Maßnahmen führte, ergab auch, für die betroffenen wesentlichen Fahrradteile, daß im Vergleich mit den vorher ermittelten Normalwerten Dumping vorlag.

(47) Einige Unternehmen bestritten, daß die Umgehung der ursprünglichen Maßnahmen durch Montagevorgänge in der Gemeinschaft einen Faktor darstellten, der bei der Bewertung der Wahrscheinlichkeit eines erneuten Dumpings zu berücksichtigen ist. Dieses Argument ist jedoch nicht annehmbar. Die 1996 eingeleitete Untersuchung wegen der Umgehung der Maßnahmen ergab, daß die Umgehung mit einem Dumping einherging und daß die Abhilfewirkung der Maßnahmen untergraben wurde.

(48) Außerdem zeigten die Ergebnisse der Umgehungsuntersuchung und die zur Zeit geringen Einfuhren mit Ursprung in China, daß sich die chinesischen ausführenden Hersteller nur wenig darum bemühten, auf dem Gemeinschaftsmarkt mit nichtgedumpten Preisen zu konkurrieren.

b) Entwicklung der Produktion und der Kapazitätsauslastung in China

i) *Wirtschaftszweig insgesamt*

(49) Den verfügbaren Informationen (Antrag) zufolge ist die Produktionskapazität in China sehr groß (schätzungsweise rund 70 Mio. Stück). In den letzten Jahren wurden insbesondere von taiwanesischen Unternehmen bedeutende Investitionen in Joint-ventures getätigt, und exportorientierten Herstellern werden erhebliche Steuer- und Zollnachlässe gewährt.

(50) Von 1995 bis zum Untersuchungszeitraum ging die Fahrradproduktion zurück, der Inlandsverbrauch schwankte zwischen 25 Mio. und 30 Mio. Stück, und die Ausfuhren fluktuierten zwischen 8 Mio. und 16 Mio. Fahrrädern. Die Kapazitätsauslastungsrate ist somit relativ niedrig und liegt nur knapp über 50 %.

(51) Wegen der enormen Überkapazität verfügen die chinesischen ausführenden Hersteller sowohl in der Herstellung als auch bei der Warenpalette über sehr viel Spielraum. Diese Hersteller wären daher in Lage, bei Auslaufen der Maßnahmen ihre Produktion kurzfristig zu steigern und auf jeden beliebigen Ausfuhrmarkt einschließlich dem der Gemeinschaft zu lenken.

(52) Hinzu kommt noch, daß die Einfuhren trotz der seit 1997 geltenden Maßnahmen weiterhin gestiegen sind, da den Montageunternehmen Zollbefreiung gewährt wird, wenn sie nachweisen können, daß der Wert der Teile mit Ursprung in oder aus China weniger als 60 % des Gesamtwertes der Teile der montierten Ware ausmacht oder der Wert, der den eingeführten Teilen während der Montage oder Fertigstellung hinzugefügt wurde, 25 % der Herstellkosten übersteigt (vgl. Artikel 13 Absatz 2 Buchstabe b) der Grundverordnung).

Die Zunahme der Einfuhren von Fahrradteilen wird aus der folgende Tabelle ersichtlich:

Einfuhr wesentlicher Fahrradteile mit Ursprung in China in die Gemeinschaft (Stück)	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	UZ
Rahmen	122 579	359 396	1 049 657	1 169 226	1 456 691	1 893 237	1 926 896	2 445 528	2 272 651
Index	*100*	*293*	*856*	*954*	*1 188*	*1 545*	*1 572*	*1 995*	*1 854*
Gabeln	37 321	644 926	1 352 814	1 672 070	3 283 292	3 507 635	3 600 818	3 494 433	3 529 895
Index	*100*	*1 728*	*3 625*	*4 480*	*8 797*	*9 399*	*9 648*	*9 363*	*9 458*

Quelle: Eurostat.

(53) Diese Teile werden von Unternehmen hergestellt, die auch fertige Fahrräder herstellen können. Bei Auslaufen der Maßnahmen werden die Einfuhren fertiger Fahrräder mit Ursprung in China sehr schnell wieder zunehmen und an die Stelle der jetzigen Einfuhren von Fahrradteilen treten.

ii) *Kooperierende Hersteller*

(54) Die Produktion blieb von 1995 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums zwar relativ konstant, den Prognosen der kooperierenden chinesischen Unternehmen für 1999 ist aber zu entnehmen, daß eine Steigerung der Produktion um 16 % auf 10,6 Mio. Stück geplant ist.

(55) Außerdem zeigen die Angaben über die Kapazitätsauslastung eine erhebliche Überkapazität zwischen 1995 und dem Ende des Untersuchungszeitraums. Im übrigen läßt die für 1999 geplante Produktionssteigerung noch genügend Kapazität für weitere 5,8 Mio. Stück.

(56) Einige Unternehmen behaupteten, daß die Schlußfolgerungen der Kommission zu der die Produktionskapazität und deren Auslastung in China nicht durch stichhaltige Beweise untermauert waren. In diesem Zusammenhang verwiesen sie auf Feststellungen der US-amerikanischen International Trade Commission. Dies war nicht annehmbar. Zunächst einmal beziehen sich deren Feststellungen auf einen anderen Zeitraum als den UZ. Ferner sei darauf hingewiesen, daß sich die Schlußfolgerungen der Kommission und des Rates auf Daten stützen, die die kooperierenden chinesischen ausführenden Hersteller selbst übermittelten. Darüber hinaus wird die Existenz großer Produktionskapazitäten, die sich aus der für die kooperierenden Unternehmen festgestellten geringen Auslastungsrate von rund 50 % ergibt, durch die in dem Antrag enthaltenen Informationen über den chinesischen Fahrradproduktionssektor bestätigt. In diesem Zusammenhang ist die Behauptung der kooperierenden Unternehmen, daß zwischen der Produktionskapazität für Ausfuhrverkäufe und derjenigen für Verkäufe auf dem chinesischen Inlandsmarkt zu unterscheiden sei, den Feststellungen zufolge nicht überzeugend. Stichhaltige Beweise hierfür wurden nicht vorgelegt. Schließlich ist zu berücksichtigen, daß, sofern sich die Schlußfolgerungen der Kommission tatsächlich auf eine unzureichende Grundlage stützen, dies ausschließlich auf die sehr geringe Bereitschaft der chinesischen ausführenden Hersteller zur Mitarbeit zurückzuführen ist.

c) Entwicklung der chinesischen Ausfuhren in Drittländer

i) *Allgemeine Zunahme*

(57) Die Comext-Daten, die wegen der geringen Mitarbeit seitens der chinesischen ausführenden Hersteller zugrundegelegt werden mußten, zeigten, daß die chinesischen Ausfuhren in die ganze Welt von 12,8 Mio. Stück im Jahr 1995 auf 14,6 Mio. Stück im Jahr 1997 stiegen (+ 14 %). Im ersten Halbjahr 1998 beliefen sich die Ausfuhren auf 8,0 Mio. Stück, d. h. 22 % mehr als im selben Zeitraum 1997.

(58) Diese Entwicklung wird durch die Lage in den USA veranschaulicht, wo für Fahrräder mit Ursprung in China keine Antidumpingmaßnahmen galten. Die Einfuhren in die USA stiegen von 4 Mio. Stück im Jahr 1995 auf 8,4 Mio. Stück im Jahr 1998. Einzelheiten sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Exporte aus China	1995		1996		1997		1998		UZ	
	Menge	Durchschnittl. Stückpreis (USD)	Menge	Durchschnittl. Stückpreis (USD)	Menge	Durchschnittl. Stückpreis (USD)	Menge	Durchschnittl. Stückpreis (USD)	Menge	Durchschnittl. Stückpreis (USD)
Welt	12 822 722	42	12 239 224	38	14 617 906	35	—	—	—	—
USA	4 074 554	52	3 902 483	39	5 734 027	38	8 400 000	—	7 511 342	—

Quelle: Comext.

(59) Außerdem war ein beträchtlicher Rückgang der Preise zu beobachten. Von 1995 bis 1997 fielen die chinesischen Ausfuhrpreise weltweit um durchschnittlich l7 % je Einheit und bei den Ausfuhren in die USA um 27 %.

ii) *Mögliche Umleitung der chinesischen Ausfuhren infolge der Einführung von Antidumpingmaßnahmen und mengenmäßigen Beschränkungen in Drittländern*

(60) Den verfügbaren Informationen zufolge ergriffen mehrere Länder wegen der Schädigung ihrer Wirtschaftszweige in jüngster Zeit handelspolitische Schutzmaßnahmen gegenüber chinesischen Fahrrädern. 1997 führten Kanada und Mexiko Antidumpingzölle ein, während Südkorea und Vietnam sofortige Einfuhrbeschränkungen beschlossen. Die chinesischen ausführenden Hersteller müssen daher dringend alternative Ausfuhrmärkte erschließen. Sollte die Gemeinschaft die geltenden Antidumpingmaßnahmen aufheben, wäre ihr Markt für diese Hersteller sehr attraktiv.

iii) *Chinesische Ausfuhren in andere Drittländer*

(61) Es ist unbedingt zu berücksichtigen, daß nach der Einführung der Antidumpingzölle im Jahr 1993 die ausführenden Hersteller in China mühelos andere Ausfuhrmärkte wie Australien und Südkorea eroberten.

d) Dumping durch die kooperierenden ausführenden Hersteller in Drittländern

(62) Die Ausfuhren der chinesischen kooperierenden ausführenden Hersteller in Drittländer (USA, Australien und

insbesondere Japan) sind insgesamt sehr repräsentativ für die Fahrradausfuhren aus China; 1996 und 1997 machten sie 70 % der chinesischen Ausfuhren in die USA, 20 % der Ausfuhren nach Japan und 50 % der Ausfuhren nach Australien aus.

(63) Für die Zwecke dieser Untersuchung und auf der Grundlage der Antworten der kooperierenden ausführenden Hersteller auf den Fragebogen konzentrierte sich die Untersuchung auf die Kategorien A und C, die auch in die Gemeinschaft ausgeführt wurden. Für jede Kategorie wurde ein gewogener durchschnittlicher Ausfuhrpreis je Bestimmungsland für alle chinesischen kooperierenden ausführenden Hersteller ermittelt.

(64) Für die Zwecke dieser Ermittlung des Dumpings wurde dann ein gewogener durchschnittlicher Normalwert dieser Modelle für jede Kategorie ermittelt und mit dem jeweiligen Ausfuhrpreis verglichen.

(65) Für die USA, Kanada, Australien, Japan und alle weiteren wichtigen Einfuhrstaaten ergaben sich eindeutige Beweise für ein erhebliches Dumping (von 29 % bis 96 %) bei beiden Kategorien. Daher ist die Annahme, daß die chinesischen ausführenden Hersteller bei einem Auslaufen der gemeinschaftlichen Maßnahmen entsprechende Mengen zu ähnlichen Preisen in die Gemeinschaft verkaufen würden, begründet.

4. **Schlußfolgerung**

(66) Die Untersuchung ergab eindeutig, daß die im Untersuchungszeitraum (wenn auch geringen) in die Gemeinschaft eingeführten Mengen mit Ursprung in China gedumpt waren. Die Dumpingspanne war den Feststellungen zufolge höher als die in der Ausgangsuntersuchung festgestellte Dumpingspanne.

(67) Die Untersuchung ergab ferner, daß die chinesischen Fahrradausfuhren in die Gemeinschaft aller Wahrscheinlichkeit nach bei Auslaufen der geltenden Maßnahmen ein beträchtliches Ausmaß erreichen würden. Diese Schlußfolgerung stützte sich auf die große ungenutzte Kapazität in China und die Tatsache, daß die Zölle umgangen wurden. All dies läßt auf das anhaltende große Interesse der chinesischen Ausführer an den Verkäufen in die Gemeinschaft schließen. Die Wahrscheinlichkeit, daß die Einfuhren erneut stark ansteigen, wird durch das Risiko einer Umleitung der Handelsströme in die Gemeinschaft infolge der Einführung handelspolitischer Schutzmaßnahmen durch Südkorea, Mexiko, Kanada und Vietnam noch erhöht.

(68) Ferner wurde der Schluß gezogen, daß diese stark ansteigenden Mengen sehr wahrscheinlich zu gedumpten Preisen in die Gemeinschaft ausgeführt würden. Dieser Schluß stützt sich auf die hohen Dumpingspannen, die für die chinesischen Ausfuhren auf anderen wichtigen Drittlandsmärkten festgestellt wurden. Es ist unwahrscheinlich, daß die chinesischen ausführenden Hersteller ohne ähnlich niedrige gedumpte Ausfuhrpreise erneut nennenswerte Mengen in die Gemeinschaft ausführen würden.

(69) Zusammenfassend gesagt ist es äußerst wahrscheinlich, daß die Einfuhren mit Ursprung in China in die Gemeinschaft bei Auslaufen der Maßnahmen erneut stark ansteigen werden und dies zu stark gedumpten Preisen.

D. **WIRTSCHAFTSZWEIG DER GEMEINSCHAFT**

(70) Auf die Gemeinschaftshersteller, die in der Ausgangsuntersuchung den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft bildeten, entfielen rund 54 % der gesamten Fahrradproduktion der Gemeinschaft.

(71) Auf die antragstellenden Gemeinschaftshersteller entfielen den Feststellungen zufolge rund 58 % der gesamten Gemeinschaftsproduktion im Untersuchungszeitraum. Daher bilden sie den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 der Grundverordnung und werden nachstehend so bezeichnet.

(72) Die übrigen Hersteller in der Gemeinschaft (auf die rund 42 % der gesamten Gemeinschaftsproduktion entfallen) werden nachstehend „nichtantragstellende Hersteller" genannt.

E. **ANALYSE DES GEMEINSCHAFTSMARKTS**

1. **Vorbemerkungen**

(73) Die Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft wurde anhand der folgenden beiden Datenkategorien geprüft:

i) globale Schadensfaktoren für den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft wie in Abschnitt D dargelegt (Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Lagerbestände, Verkäufe, Investitionen und Beschäftigung); die Daten stammen von nationalen Fahrradherstellerverbänden in der Gemeinschaft.

Die Daten vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft wurden soweit wie möglich anhand anderer verfügbarer Informationen überprüft (statistische Daten, Daten aus vorherigen Antidumpinguntersuchungen usw.).

ii) bestimmte leistungsbezogene Schadensfaktoren (Rentabilität, Preise, Preisentwicklung und Preisunterbietung); die Daten wurden von den Unternehmen der Stichprobe eingeholt und nachgeprüft. Diese Unternehmen beantworteten den Fragebogen der Kommission und arbeiteten bei der Überprüfung uneingeschränkt mit. Auf sie entfallen rund 40 % der Produktion des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft.

2. **Verbrauch in der Gemeinschaft**

(74) Bei der Ermittlung des Verbrauchs in der Gemeinschaft wurden die Gesamtverkäufe aller Gemeinschaftshersteller auf dem Gemeinschaftsmarkt (Wirtschaftszweig der Gemeinschaft und nichtantragstellende Hersteller) und die Gesamteinfuhren (Eurostat-Daten) zugrunde gelegt.

(75) Der Verbrauch ging im Bezugszeitraum um 11 % zurück, und zwar von 17 401 000 Stück im Jahr 1995 auf 15 452 000 Stück im Untersuchungszeitraum. Gleichzeitig blieb der Wert des Verbrauchs bei rund 2,3 Mio. EUR konstant; dies zeigt, daß die durchschnittlichen Verkaufspreise auf dem Gemeinschaftsmarkt stiegen.

(76) Der rückläufige Trend der Verbrauchmengen kann zum Teil mit dem seit Beginn der 90er Jahre anhaltenden Rückgang bei zwei wichtigen Erzeugnissen im Fahrradsektor erklärt werden: Die Verkäufe von BMX-Fahrrädern („Moto-cross"-Räder für Kinder — Kategorie C) gingen ab 1991 erheblich zurück, und die Fahrräder der Kategorie A (Mountainbikes) waren ab 1992 deutlich weniger gefragt. Der Verkaufsrückgang bei diesen beiden Modellen wurden durch Verkäufe anderer Modelle oder Kategorien nicht wettgemacht.

(77) Einige ausführende Hersteller behaupteten, daß BMX-Räder und Mountainbikes die wichtigsten Ausfuhrerzeugnisse Chinas seien. Folglich könne keine erneute Schädigung vorliegen, da, wie die Kommission selbst eingeräumt habe, in der Gemeinschaft keine nennenswerte Nachfrage nach diesen Erzeugnissen mehr bestehe.

(78) Die Nachfrage nach BMX-Rädern und Mountainbikes auf dem Gemeinschaftsmarkt ließ im Bezugszeitraum zwar nach, ist aber weiterhin beträchtlich. Den verfügbaren Informationen zufolge wurden im Untersuchungszeitraum weiterhin mehrere Millionen Mountainbikes auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauft. Zudem brachten die Gemeinschaftshersteller und die ausführenden Hersteller mehrere neue BMX-Räder, die weiterhin eines der wichtigsten Fahrradmodelle für Kinder sind, auf den Markt.

(79) Die Behauptung der chinesischen ausführenden Hersteller wird daher als unbegründet zurückgewiesen.

3. **Einfuhren gedumpter Fahrräder mit Ursprung in China**

a) Menge und Preis der Fahrradeinfuhren mit Ursprung in China

(80) Die Zahl der Fahrräder mit Ursprung in China, die von dort eingeführt wurden, sank von 1995 (als insgesamt 65 408 Räder eingeführt wurden) bis zum Untersuchungszeitraum. Nach einem Anstieg von 29 % im Jahr 1996 ging die Zahl 1997 zurück, und im Untersuchungszeitraum wurden nur 13 651 Fahrräder eingeführt.

(81) Eine interessierte Partei behauptete, daß, da gemäß Artikel 11 Absatz 5 der Grundverordnung bei Überprüfungen dieselben Bestimmungen gelten wie bei anderen Untersuchungen, Artikel 5 Absatz 7 der Grundverordnung auch für Überprüfungen wegen des bevorstehenden Auslaufens der Maßnahmen gelte. Diese Überprüfung, so die Argumentation, hätte folglich nicht eingeleitet werden dürfen, da die Einfuhren mit Ursprung in China im Untersuchungszeitraum sowohl mengenmäßig als auch wertmäßig weniger als 1 % des Gesamtverbrauches ausmachten und somit geringfügig waren.

(82) Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung lautet:

„Eine endgültige Antidumpingmaßnahme tritt fünf Jahre nach ihrer Einführung (…) außer Kraft, außer wenn in einer Überprüfung festgestellt wird, daß das Dumping und die Schädigung bei einem Auslaufen der Maßnahme wahrscheinlich anhalten oder erneut auftreten würden. (…).".

Folglich dient eine Überprüfung wegen des bevorstehenden Auslaufens der Maßnahmen unabhängig von dem Umfang der Einfuhren aus dem jeweiligen betroffenen Land der Feststellung, ob das Dumping und die Schädigung bei einem Auslaufen der Antidumpingmaßnahmen wahrscheinlich anhalten oder erneut auftreten würden. Es handelt sich nicht um die Feststellung einer bedeutenden Schädigung gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Grundverordnung.

(83) Folglich ist die Behauptung, daß die Einleitung dieser Untersuchung nicht gerechtfertigt war, nicht annehmbar.

(84) Aus den Angaben über die Einfuhren unter Randnummer 80 kann der Schluß gezogen werden, daß sich die 1993 eingeführten Antidumpingzölle auf chinesische Fahrräder unverzüglich und grundlegend auf die Einfuhrmengen (1991 2,5 Mio. Fahrräder) auswirkten. Diese Zahlen spiegeln jedoch nicht die beiden folgenden Entwicklungen wider, die das Bild der Lage etwas verändern.

(85) Nach der Einführung der endgültigen Antidumpingzölle im Jahr 1993 exportierten die chinesischen ausführenden Hersteller Fahrräder mit falschen Ursprungszeugnissen in die Gemeinschaft (vgl. Randnummern 44 und 45). Außerdem wurde eine Umgehung der geltenden Zölle festgestellt. Bis Anfang 1997 [1] war der Druck durch die Einfuhrmengen aus China also sehr viel größer, als die genannten Angaben vermuten lassen.

(86) Der Durchschnittspreis der Fahrräder mit Ursprung in China stieg im Bezugszeitraum erheblich (+ 80 %), und dies insbesondere von 1997 bis zum Untersuchungszeitraum (+ 51 %). Hieraus konnten angesichts der geringen Einfuhrmengen, die im Bezugszeitraum deutlich zurückgingen (– 79 %), jedoch keine zuverlässigen Rückschlüsse auf die Preise und die Preisentwicklung gezogen werden, zumal keine Angaben über etwaige Änderungen des Produktmix vorliegen.

b) Preisverhalten der ausführenden Hersteller

(87) Trotz der sehr begrenzten Einfuhrmengen im Untersuchungszeitraum wurde das Preisverhalten der ausführenden Hersteller auf der Grundlage der übermittelten Informationen analysiert. Bei dieser Analyse wurden die tatsächlichen Ausfuhrpreise der ausführenden Hersteller (Stufe cif Grenze der Gemeinschaft) mit und ohne Antidumpingzoll sowie die vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft unabhängigen Abnehmern in Rechnung gestellten Preise ab Werk auf derselben Handelsstufe zugrundegelegt.

[1] Veröffentlichung der Verordnung (EG) Nr. 71/97 zur Ausweitung des Antidumpingzolls auf bestimmte Fahrradteile mit Ursprung in China.

(88) Die Analyse ergab, daß die Preise der Ausfuhren sowohl mit als auch ohne den geltenden Antidumpingzoll erheblich unter denjenigen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft lagen.

4. **Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft**

a) Vorbemerkungen

(89) Im Zusammenhang mit der Bewertung der Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft ist darauf hinzuweisen, daß seit der Einführung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in China die Einfuhren aus anderen Drittländern ebenfalls Gegenstand von Antidumpinguntersuchungen waren. 1996 wurden Antidumpingmaßnahmen gegenüber Fahrrädern mit Ursprung in Indonesien, Malaysia und Thailand eingeführt und 1999 gegenüber Fahrrädern mit Ursprung in Taiwan.

b) Produktion

(90) Von 1995 bis zum Untersuchungszeitraum ging die Produktion des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft um 25 %, d. h. um mehr als 2 Mio. Stück (von 8 842 500 auf 6 400 000) zurück.

(91) Die Untersuchung ergab, daß dieser Rückgang auf die Aufgabe der Geschäftstätigkeit mehrerer Unternehmen und auf die Verringerung der Produktion wichtiger Gemeinschaftshersteller zurückzuführen ist. Außerdem stellten einige der Gemeinschaftshersteller, die in der Ausgangsuntersuchung den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft bildeten, keine fertigen Fahrräder (und auch keine Rahmen) mehr her, sondern verlegten sich auf die bloße Montage oder Teilmontage eingeführter Teile (Rahmen, Gabeln, fertige Räder, Schaltungen, Freiläufe, Bremsen usw.), um überleben zu können.

c) Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

(92) Da Fahrräder in der Gemeinschaft auf Saisonbasis hergestellt werden, wird in bestimmten Monaten eine sehr große Produktionskapazität benötigt. In den meisten Mitgliedstaaten beginnt die Saison im März und endet im September. Die Fahrradkollektionen für die nächste Saison werden dem Handel (Händlern, Vertretern, Einzelhändlern, Großabnehmern usw.) im September jeden Jahres vorgestellt.

(93) Von 1995 bis zum Untersuchungszeitraum wurde die Produktionskapazität des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft um 27 %, d. h. von 15 Mio. auf 11 Mio. Stück, verringert aufgrund des Rückgangs der Produktion und der von bestimmten Gemeinschaftsherstellern vorgenommenen Umstrukturierungen (vgl. Randnummer 91).

(94) Trotz der bedeutenden Kapazitätsverringerung stieg die Kapazitätsauslastungsrate von 1995 bis zum Untersuchungszeitraum um nur zwei Prozentpunkte. Die Auslastungsrate im Untersuchungszeitraum (58 %) ist neben der für die wirtschaftliche Lebensfähigkeit dieser Art von Wirtschaftszweig erforderlichen Rate (70 %) zu betrachten.

d) Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft

(95) Im Bezugszeitraum gingen die Verkaufsmengen um 24 % bzw. 1,9 Mio. Stück zurück. Am stärksten ausgeprägt war dieser Rückgang in den Kategorien A (– 35 %) und C (– 13 %) und damit genau denjenigen Kategorien, in denen die chinesischen ausführenden Hersteller den Feststellungen der Ausgangsuntersuchung zufolge sehr stark vertreten waren. Der Rückgang kann zumindest teilweise auf die Einfuhren zurückgeführt werden, bei denen die Antidumpingmaßnahmen gegenüber chinesischen Fahrrädern umgangen wurden, sowie auf die Einfuhren von Fahrradteilen, die nach der Einführung der Antiumgehungsmaßnahmen vom Zoll befreit wurden.

(96) Der Wert der Verkäufe sank um 8 %. Dieser Rückgang war wesentlich weniger ausgeprägt als bei den Mengen, was zeigt, daß die durchschnittlichen Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft im Bezugszeitraum stiegen.

e) Marktanteil

(97) Infolge der Verluste bei Verkaufsmenge und Verkaufswert büßte der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft von 1995 bis zum Untersuchungszeitraum vor allem in den Kategorien A und C (vgl. Randnummer 95) gemessen an der Menge 15 % seines Marktanteils ein.

f) Durchschnittliche Verkaufspreise und Preisentwicklung

(98) Der gewogene durchschnittliche Preis der vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauften Fahrräder stieg im Bezugszeitraum um 10 %. Die Untersuchung ergab, daß die wichtigsten Hersteller des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft ihren Produktmix änderten und sich nunmehr auf das obere Marktsegment und folglich auf Händler/Einzelhändler konzentrieren, deren Weiterverkaufspreise konstanter und im Vergleich zu denjenigen anderer Absatzkanäle wie Großabnehmer und Supermärkte attraktiver sind.

(99) Die Analyse je Kategorie ergab, daß die Preise in den Kategorien A und C (auf die in der Ausgangsuntersuchung der Großteil der chinesischen Fahrradeinfuhren entfiel) im Bezugszeitraum insgesamt um 13 % stiegen, der Anstieg in den beiden Kategorien aber nicht parallel verlief. So stiegen die Preise in der Kategorie C beispielsweise von 1995 bis 1997 bis zu 20 %.

(100) Im Gegensatz dazu blieben die Verkaufspreise in der Kategorie B, dem stärksten Segment des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft, im Bezugszeitraum sehr konstant.

g) Rentabilität

(101) Die durchschnittliche Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft erhöhte sich im Bezugszeitraum zwar leicht (von – 2,3 % auf – 0,6 %), blieb insgesamt aber negativ. 1995 und 1996 erlitt der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft gleichbleibende Verluste (1996 2,2 %). Sie gingen 1997 zwar um 1,9 Prozentpunkte zurück (– 0,3 % der Nettoverkäufe), stiegen im Untersuchungszeitraum aber wieder an (– 0,6 % der Nettoverkäufe).

(102) Der Untersuchung zufolge wurden die schlechtesten Ergebnisse im Zeitraum von 1995 bis 1996 erzielt, als die chinesischen ausführenden Hersteller die Antidumpingmaßnahmen umgingen (vgl. Randnummern 44 und 45). Um diesen Praktiken Einhalt zu gebieten, wurden die Maßnahmen Anfang 1997 auf Fahrradteile ausgedehnt. 1997 erhöhte sich die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft leicht aufgrund des Preisanstiegs um 7 % im Jahr 1995. Danach fiel sie im Untersuchungszeitraum trotz eines weiteren Preisanstiegs von 3 % wieder leicht ab.

(103) Diese Entwicklung zeigt deutlich, daß sich der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft im Bezugszeitraum finanziell nicht ausreichend erholen konnte. Den Feststellungen zufolge blieb die Rentabilität negativ, und dies trotz der Tatsache, daß der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft erhebliche Umstrukturierungen vornahm, bestimmte Produktionsfixkosten verringerte und die Verkaufspreise erhöhte.

(104) Die Rentabilität im Bezugszeitraum ist mit dem Wert zu vergleichen, der für den Wirtschaftszweig ohne die gedumpten Einfuhren mit Ursprung in China als Minimum angesehen wird (8 %).

(105) Diese Verschlechterung ist vor allem auf einen Rückgang der Produktionsmenge (der wiederum zu höheren Produktionsstückkosten führte) und auf die Umstrukturierungen in der Fahrradindustrie zurückzuführen.

h) Investitionen

(106) Der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft investierte im Bezugszeitraum relativ wenig in Gebäude, Anlagen und Maschinen. Die Investitionen machten nur 1,7 % bis 2,5 % des Wertes der Gemeinschaftsverkäufe auf dem Gemeinschaftsmarkt aus. Sie konzentrierten sich im wesentlichen auf Maschinen, um die Effizienz der Produktion (Schweißroboter) und die Qualität der Fahrradrahmen zu verbessern.

i) Beschäftigung

(107) Die Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Gemeinschaft ging von 1995 bis zum Untersuchungszeitraum kontinuierlich zurück. Im Bezugszeitraum wurden insgesamt 1 800 Mitarbeiter (12 % der Beschäftigten des Jahres 1995) entlassen.

j) Stellungnahmen zur wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft

(108) Ausgehend von Pressemitteilungen und Auszügen aus nichtvertraulichen Antworten auf den Fragebogen der Kommission behaupteten einige ausführenden Hersteller, daß sich die wirtschaftliche Lage bestimmter Gemeinschaftshersteller im Bezugszeitraum verbessert hatte, insbesondere bezüglich der Verkaufsmenge, der Produktionsmenge und der Rentabilität. Dies, so wurde behauptet, entkräfte die Schlußfolgerung, daß die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft auch nach der Einführung der Antidumpingzölle auf die Fahrräder mit Ursprung in China im Jahr 1993 schwach und gefährdet gewesen sei.

(109) In diesem Zusammenhang ist hervorzuheben, daß sich diese ausführenden Hersteller auf Informationen stützten, die sich auf bestimmte einzelne Hersteller des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft bezogen, deren Lage für den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft insgesamt nicht repräsentativ ist. So wird die Auffassung vertreten, daß dies die generellen Feststellungen nicht entkräftet, die die Lage bezüglich der betroffenen Ware für alle Unternehmen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft widerspiegeln.

(110) Auf dieser Grundlage wird die Behauptung, daß sich die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft besserte, als unbegründet angesehen.

5. **Schlußfolgerung**

(111) Die Analyse der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft ergab, daß sich die Mehrzahl der wirtschaftlichen Indikatoren im Bezugszeitraum weiterhin negativ entwickelte, und zwar gingen die Produktion um 25 %, die Produktionskapazität um 27 %, die Verkäufe mengenmäßig um 24 % und wertmäßig um 8 % sowie der Marktanteil wertmäßig um 8 % und mengenmäßig im 15 % zurück. Obwohl die Preise im Untersuchungszeitraum im Vergleich zu 1995 um 10 % stiegen, machte der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft weiterhin Verluste, und die Beschäftigung ging um 12 % zurück.

(112) Auf dieser Grundlage wurde der Schluß gezogen, daß die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft auch nach der Einführung der Antidumpingzölle auf die Fahrräder mit Ursprung in China im Jahr 1993 schwach und gefährdet blieb.

F. **WAHRSCHEINLICHKEIT EINER ERNEUTEN SCHÄDIGUNG**

1. **Vorbemerkungen**

(113) Neben der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft untersuchte die Kommission auch, ob im Fall des Auslaufens der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren mit Ursprung in China eine erneute Schädigung wahrscheinlich war.

(114) Diese Analyse betraf die Lage auf dem Gemeinschaftsmarkt vor dem Hintergrund der Umgebungen des Zolls durch die chinesischen ausführenden Hersteller, die Lage der Fahrradindustrie in China und die wahrscheinlichen Konsequenzen eines Auslaufens der Antidumpingmaßnahmen für den Gemeinschaftsmarkt.

2. **Lage der Fahrradindustrie in China und künftige Ausfuhrmenge**

(115) Wie unter Randnummer 50 erwähnt, nutzt die chinesische Fahrradindustrie nur rund 50 % ihrer weitgehenden Produktionskapazität, und chinesische Fahrräder werden weltweit auf den wichtigsten Märkten, insbesondere in den USA und Japan, verkauft.

(116) Die Untersuchung ergab auch, daß die chinesischen ausführenden Hersteller, nachdem sie infolge der Einführung von Antidumpingzöllen zwei Jahre auf dem US-amerikanischen Markt nicht präsent waren, massive Verkaufskampagnen finanzierten, als die Zölle aufgehoben wurden, und ihre Präsenz nahezu sofort wieder ausbauen konnten. So wurde eine große Menge chinesischer Fahrräder insbesondere über Supermärkte und Kaufhäuser verkauft, die einer der wichtigsten Vertriebskanäle in den USA (und auch in der Gemeinschaft) sind. Infolgedessen wurden im Untersuchungszeitraum rund 8 Mio. Fahrräder mit Ursprung in China in die USA ausgeführt.

(117) Abschließend sei daran erinnert, daß mehrere Länder in jüngster Zeit handelspolitische Schutzmaßnahmen gegenüber den Einfuhren chinesischer Fahrräder einführten (vgl. Randnummer 60).

(118) Einige ausführende Hersteller behaupteten, daß angesichts des großen Inlandsmarkts in China und der Ausfuhren in Drittländer mit großen und stabilen Märkten (z. B. Japan und die USA) eine erneute Schädigung nicht wahrscheinlich sei.

(119) Sie behaupteten ferner, daß die chinesische Fahrradindustrie nicht über eine derart große Überkapazität verfügt, daß ein nennenswert gesteigertes oder schnelles Eindringen auf den Gemeinschaftsmarkt möglich wäre, durch das der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft gefährdet würde. Ihrer Auffassung nach wurden keine stichhaltigen Beweise für die Schlußfolgerungen zur Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung in China vorgelegt. Die Kapazitätsauslastungsrate in China war den Behauptungen zufolge wesentlich höher (rund 87 %).

(120) Wie unter Randnummer 116 dargelegt, sind die chinesischen ausführenden Hersteller in Drittländern mit großen und stabilen Märkten zwar präsent, aber wie sich bereits gezeigt hat, können sie ihre Ausfuhren schnell auf neue Märkte umleiten.

(121) Ferner sei darauf hingewiesen, daß sich die Feststellungen zur Produktionskapazität und zur Kapazitätsauslastung in China auf den Antrag und die von den chinesischen ausführenden Hersteller selbst übermittelten Informationen stützen (vgl. Randnummern 54 und 55).

(122) Auf dieser Grundlage konnten die Behauptungen der ausführenden Hersteller nicht akzeptiert werden, da keine neuen sachdienlichen Beweise vorgelegt wurden.

3. **Voraussichtliche Lage auf dem Gemeinschaftsmarkt ohne Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren mit Ursprung in China**

(123) Wie bereits erwähnt, sind die chinesischen ausführenden Hersteller in der Lage, schnell auf den Gemeinschaftsmarkt einzudringen. Ohne Antidumpingzölle ist angesichts der ungenutzten Produktionskapazität damit zu rechnen, daß die Mengen gedumpter Billigeinfuhren mit Ursprung in China in kurzer Zeit ein Niveau erreichen, das mit demjenigen im Jahr 1991 vergleichbar ist (rund 2,5 Mio. Fahrräder). Damit erreichten die chinesischen ausführenden Hersteller einen Marktanteil von 15 % am Gemeinschaftsmarkt.

(124) Plausibel erscheint diese Annahme auch durch die Preisangebote der chinesischen ausführenden Hersteller an Wirtschaftsbeteiligte in der Gemeinschaft und die Angebote anläßlich größerer Fahrradausstellungen in der Gemeinschaft. Diese Preise, die nicht von der Aufhebung oder Aufrechterhaltung der Antidumpingmaßnahmen abhängig gemacht wurden, waren mit den Preisen vergleichbar, die die chinesischen ausführenden Hersteller auf ihren wichtigsten Ausfuhrmärkten in Rechnung stellten.

(125) Diese Analyse ergab, daß die durchschnittlichen Preise der chinesischen Einfuhren im Vergleich zu den in der Ausgangsuntersuchung ermittelten Preisen wahrscheinlich leicht steigen würden, da die Fahrräder am unteren Ende des Marktes den Feststellungen zufolge im Untersuchungszeitraum besser ausgestattet waren. Dennoch ergab ein Vergleich nach der unter den Randnummern 87 und 88 beschriebenen Methodik, daß diese Preise bzw. Preisangebote erheblich niedriger waren als diejenigen der vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft verkauften vergleichbaren Modelle. Ohne Antidumpingzölle würden die Verkaufspreise für chinesische Fahrräder zwischen 40 % und 55 % unter den Durchschnittspreisen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft liegen.

(126) Diese Feststellung zeigt, daß die ausführenden Hersteller in China bei Auslaufen der Maßnahmen ihre schädigende Preispolitik in erheblichem Umfang wiederaufnehmen würden. Ohne Antidumpingzölle werden die Gemeinschaftshersteller wahrscheinlich Einbußen bei Verkaufsmenge und Marktanteil erleiden. Genauer noch ist davon auszugehen, daß die Verkäufe und die Produktion des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft um rund 1 Mio. Stück auf 5 Mio. bzw. rund 5,4 Mio. Fahrräder zurückgehen. Ferner ist es äußerst wahrscheinlich, daß sich die Gemeinschaftshersteller auf die Herstellung teurerer Fahrräder umstellen.

(127) So wurde im Wege einer eingehenden Analyse des Vertriebsnetzes festgestellt, daß

— der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft im Handel/Einzelhandel-Absatzkanal (60 % bis 65 % der Gesamtverkäufe) führend ist, wo er hauptsächlich in den mittleren und oberen Marktsegmenten verkauft;

— einige Gemeinschaftshersteller jedoch (vor allem in Frankreich, Deutschland und dem UK) für das untere Ende des Marktes produzieren und sich auf Verkäufe an Supermärkte, Großabnehmer und OEM-Abnehmer spezialisieren (bis zu 80 % ihrer Verkäufe bzw. 2 Mio.).

(128) Da die chinesischen ausführenden Hersteller vor allem in den Absatzkanälen mit großen Mengen konkurrieren würden, wäre der Druck auf den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft dort stark und in den Händler/Einzelhändler-Absatzkanälen weniger ausgeprägt.

(129) Das Auslaufen der Antidumpingzölle auf chinesische Fahrräder würde somit zu folgendem führen:

— weitere Umstrukturierungen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft und Unternehmensschließungen;

— Verringerung der Beschäftigung im Wirtschaftszweig der Gemeinschaft;

— Verlusten bei der Verkaufsmenge, die eine Verringerung der Produktionsmenge und damit zwangsläufig Erhöhungen der Fixkosten pro Einheit und der Betriebskostendeckungspunkte;

— Verlusten an Größenvorteilen, die zu höheren variablen Stückkosten führen.

4. **Schlußfolgerung zum Wiederauftreten des schädigenden Dumpings**

(130) Die Prüfung der Wahrscheinlichkeit eines Wiederauftretens des schädigenden Dumpings ergab, daß das schädigende Dumping ohne Antidumpingmaßnahmen gegenüber Fahrrädern mit Ursprung in China erneut auftreten würde.

(131) Wie das Verhalten der chinesischen ausführenden Hersteller im Bezugszeitraum und auf anderen Ausfuhrmärkten klar zeigt, verfügen sie über große Kapazitäten und ein enormes Potential zur Herstellung von fertigen Fahrrädern und von Fahrradteilen. Diese Hersteller verfügen über die technischen und finanziellen Mittel, rasch auf den Gemeinschaftsmarkt zurückzukehren und bedeutende Marktanteile zu erobern, wie sie es kürzlich in den USA taten. Angesichts des Vorliegens von Dumping und der geschwächten wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft wird der Schluß gezogen, daß ein Auslaufen des Antidumpingzolls unweigerlich zu einer erneuten bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft führen würde.

G. **GEMEINSCHAFTSINTERESSE**

1. **Einleitung**

(132) Im Rahmen der vorausgegangenen Untersuchungen wurde eine Einführung von Maßnahmen als dem Gemeinschaftsinteresse nicht zuwiderlaufend angesehen.

(133) Im Rahmen dieser Überprüfung wurde untersucht, ob zwingende Gründe für die Schlußfolgerung sprachen, daß die Aufrechterhaltung der Maßnahmen in diesem besonderen Fall trotz der Feststellungen zu Dumping, Schädigung und erneutem Auftreten des schädigenden Dumpings dem Gemeinschaftsinteresse zuwiderlaufen. Zu diesem Zweck untersuchte die Kommission gemäß Artikel 21 Absatz 1 der Grundverordnung die Auswirkung der geltenden Maßnahmen auf alle von dem Verfahren betroffenen Parteien sowie die Folgen einer Aufhebung der Maßnahmen gegenüber China.

2. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft**

(134) Die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft zeigt deutlich, daß im Interesse dieses Wirtschaftszweigs ein effektiver Wettbewerb aufrechterhalten werden muß und daß auf dem Gemeinschaftsmarkt diesen Wettbewerb widerspiegelnde Preise überwiegen sollten.

(135) Einige Parteien behaupteten, daß der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft nicht durch Antidumpingmaßnahmen von der internationalen Konkurrenz abgeschirmt werden dürfe und daß der Wirtschaftszweig sich nach fünf Jahren Antidumpingmaßnahmen vollständig erholt haben müßte.

(136) Es sei darauf hingewiesen, daß die Gemeinschaftshersteller, bei denen es sich größtenteils um kleine und mittlere Unternehmen handelt, von 1988 bis Ende 1996 der Konkurrenz der gedumpten Billigeinfuhren ausgesetzt waren. Von 1993 bis 1996 wurden sie besonders schwer geschädigt durch die Umgehung der Zölle seitens der chinesischen ausführenden Hersteller und durch ein schädigendes Dumping anderen Ursprungs.

(137) Der Wirtschaftszweig unternahm in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen zur Steigerung seiner Effizienz und Produktivität und versuchte zu diesem Zweck, seine Produktionskosten zu senken sowie Qualität und Wettbewerbsfähigkeit auf diesem preisempfindlichen Markt zu erhöhen. Wie die Verringerung der Produktionskapazitäten zeigt, haben mehrere Gemeinschaftshersteller ihre Produktionsanlagen stillgelegt oder verkleinert. Dies begünstigte die Entstehung einiger weniger Gruppen, die kleine bekannte Marken und Produktionsanlagen kauften oder sich mit anderen Unternehmen zusammenschlossen, um ihre Wirtschaftstätigkeit umzustrukturieren und umzuorganisieren. Dies ist ein Beweis für die Anpassungsfähigkeit, Wettbewerbsfähigkeit, Lebensfähigkeit und Entschlossenheit des Wirtschaftszweigs zu überleben.

(138) Mit Antidumpingmaßnahmen gegenüber allen bekannten Dumpingquellen könnte der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft nun unter fairen Handelsbedingungen am Markt teilnehmen und sich schließlich finanziell erholen.

(139) Ohne Maßnahmen gegenüber den chinesischen Einfuhren würde sich die heikle finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft weiter verschlechtern, was unweigerlich zu weiteren Unternehmensschließungen und damit zur Gefährdung weiterer Tausender Arbeitsplätze in der Gemeinschaft führen würde. Die nachteiligen Folgen für den Wirtschaftszweig würden durch Auswirkungen auf die gemeinschaftliche Fahrradteileindustrie und andere vor- und nachgelagerte Branchen noch verstärkt.

3. **Interesse der anderen Hersteller in der Gemeinschaft**

(140) Im Bezugszeitraum gingen die Verkäufe und die Produktionsmenge der nichtantragstellenden Gemeinschaftshersteller um 10 % zurück (die Verkäufe von 4,6 Mio. auf 4,1 Mio. Stück, die Produktion von 5,1 Mio. auf 4,6 Mio. Stück). Den verfügbaren Informationen zufolge konkurrieren die von den nichtantragstellenden Herstellern verkauften Fahrräder hauptsächlich mit den Fahrrädern mit Ursprung in China (gleiche Warenpalette und vergleichbare Abnehmer). Folglich ginge der Verlust an Marktanteilen auch zu Lasten dieser Hersteller. Die Aufhebung der Antidumpingzölle auf die Fahrräder mit Ursprung in China läge daher nicht in ihrem Interesse.

4. **Auswirkung auf die Verbraucher**

(141) Von den Verbraucherverbänden in der Gemeinschaft erhielt die Kommission keine Stellungnahmen zu dieser Überprüfung. Demnach sind die Auswirkungen der Aufrechterhaltung der Antidumpingmaßnahmen für die Verbraucher nicht von nennenswerter Bedeutung.

(142) Dennoch wurde die Situation analysiert, um die wahrscheinlichen Auswirkungen einer Aufhebung und einer Aufrechterhaltung der Maßnahmen zu ermitteln.

(143) Einige Parteien behaupteten, daß die Verbraucher dank der Konkurrenz der Hersteller aus Drittländern genügend Wahlmöglichkeiten unter einer Vielzahl von Fahrrädern in allen Segmenten haben und daß diese Konkurrenz durch eine Aufhebung der Maßnahmen belebt werden sollte.

(144) Die Untersuchung ergab, daß die verbleibenden Gemeinschaftshersteller auf die geringeren Verkaufs- und Produktionsmengen und die höheren Produktionsstückkosten reagierten, indem sie die Preise im mittleren und oberen Marktsegment anhoben. Dies würde erneut der Fall sein, wenn die Antidumpingmaßnahmen aufgehoben würden. Auf diese Marktsegmente entfallen gemessen an der Menge rund 60 % des Gemeinschaftsmarkts.

(145) Die Verbraucher können in allen Segmenten selbst ohne die Fahrräder mit Ursprung in China aus einem breiten Angebot wählen. Der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft trägt erheblich zu der vollständigen Warenpalette bei, und die Untersuchung ergab keinerlei Hinweise auf Probleme bei der Befriedigung der Nachfrage.

(146) Ohne Antidumpingmaßnahmen würden die Preise daher in den mittleren und oberen Marktsegmenten steigen und am unteren Ende des Marktes sinken. Die Wahlmöglichkeiten für die Verbraucher würden nicht nennenswert eingeschränkt. Auf dieser Grundlage läuft die Aufrechterhaltung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber China dem Verbraucherinteresse nicht zuwider.

5. **Schlußfolgerung**

(147) Anhand der vorgenannten Tatsachen und Erwägungen und nach Prüfung aller von den interessierten Parteien vorgebrachten Argumente wird der Schluß gezogen, daß keine zwingenden Gründe gegen die Aufrechterhaltung der geltenden Maßnahmen gegenüber den Einfuhren mit Ursprung in China sprechen. Da der geltende Antidumpingzoll auf fertige Fahrräder mit der Verordnung (EG) Nr. 71/97 auf die Einfuhren bestimmter Fahrradteile mit Ursprung in China ausgeweitet wurde, wird der mit jener Verordnung ausgeweitete Zoll aufrechterhalten.

H. **ENDGÜLTIGE MASSNAHMEN**

(148) Gemäß Artikel 11 Absatz 2 und Absatz 6 der Grundverordnung sollte daher der mit der Verordnung (EG) Nr. 2474/93 eingeführte und mit der Verordnung (EG) Nr. 71/97 ausgeweitete Antidumpingzoll auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in China aufrechterhalten werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Auf die Einfuhren von Zweirädern und andere Fahrrädern (einschließlich Lastendreirädern), ohne Motor, die derzeit den KN-Codes 8712 00 10, 8712 00 30 und 8712 00 80 zugewiesen werden, mit Ursprung in der Volksrepublik China wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt.

(2) Der Zollsatz des endgültigen Zolls auf den Nettopreis frei Grenze der Gemeinschaft, unverzollt, beträgt 30,6 %.

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

Artikel 2

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 Brüssel am 10. Juli 2000.

Im Namen des Rates
Der Präsident
H. VÉDRINE