VERORDNUNG (EG) Nr. 1833/98 DER KOMMISSION

vom 25. August 1998

zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in Taiwan

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

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], zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 905/98 [2], insbesondere auf Artikel 7,

nach Konsultationen im Beratenden Ausschuß,

in Erwägung nachstehender Gründe:

A. VERFAHREN

(1) Die Kommission veröffentlichte am 26. November 1997 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* [3] eine Bekanntmachung über die Einleitung eines Antidumpingverfahrens betreffend die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in Taiwan in die Gemeinschaft und leitete eine Untersuchung ein.

(2) Das Verfahren wurde aufgrund eines Antrags eingeleitet, der im Oktober 1997 von der „European Bicycle Manufacturers' Association" (EBMA) im Namen von Herstellern gestellt wurde, auf die ein größerer Teil der Fahrradproduktion in der Gemeinschaft entfällt. Der Antrag enthielt Beweise für das Vorliegen von Dumping bei der genannten Ware und für eine dadurch verursachte bedeutende Schädigung. Diese Beweise wurden als ausreichend angesehen, um die Einleitung eines Verfahrens zu rechtfertigen.

(3) Die Kommission unterrichtete offiziell die bekanntermaßen betroffenen ausführenden Hersteller und Einführer sowie deren Verbände, die Vertreter Taiwans und die antragstellenden Gemeinschaftshersteller über die Einleitung des Verfahrens.

(4) Außerdem gab sie den interessierten Parteien Gelegenheit, ihren Standpunkt schriftlich darzulegen und eine Anhörung zu beantragen. Mehrere ausführende Hersteller in Taiwan sowie mehrere antragstellende Gemeinschaftshersteller, Einführer, Händler und Verbraucherorganisationen nahmen schriftlich Stellung. Alle Parteien wurden auf ihren Antrag hin gehört.

(5) Wegen der großen Zahl von Gemeinschaftsherstellern, die den Antrag ausdrücklich unterstützten, entschied sich die Kommission für ein Stichprobenverfahren und sandte, wie unter den Randnummern 46 bis 47 dargelegt, einer repräsentativen Auswahl von Gemeinschaftsherstellern Fragebogen zu, auf die sie ausführliche Antworten erhielt.

(6) Da die ausführenden Hersteller in Taiwan ebenfalls sehr zahlreich waren, wurde auch bei ihnen nach dem Stichprobenverfahren vorgegangen, und die Kommission sandte, wie unter den Randnummern 21 bis 25 dargelegt, einer repräsentativen Auswahl von ausführenden Herstellern Fragebogen zu, auf die sie ausführliche Antworten erhielt.

(7) Die Kommission sandte auch den bekanntermaßen betroffenen Einführern Fragebogen zu.

(8) Die Kommission holte alle für die vorläufige Dumping- und Schadensermittlung für notwendig erachteten Informationen ein, prüfte sie nach und führte Kontrollbesuche in den Betrieben folgender in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen durch:

a) *Gemeinschaftshersteller:*

— Cycleurope International SA, Romilly-sur-Seine,
— Derby Cycle Werke GmbH, Cloppenburg,
— Kynast AG, Quakenbrück,
— Tunturypyora OY., Turku,
— Bianchi FIV SPA, Treviglio,
— Batavus BV, Heerenveen,
— Monarch Crescent AB, Varberg,
— BH SA / BIALSA SA, Vitoria,
— Raleigh Industries Ltd, Nottingham.

b) *Ausführende Hersteller in Taiwan:*

— Fritz Jou Manufacturing Co., Ltd, Taichung,
— Giant Manufacturing Co., Ltd, Taichung,
— Merida Industry Co., Ltd, Yuanlin,
— Ming Cycle Industrial Co., Ltd, Taichung,
— Overlord Industries Corp., Tainan.

c) *Verbundene Einführer in der Gemeinschaft:*

— Giant Europe BV, Lelystad,
— Giant Deutschland GmbH, Düsseldorf,
— Giant Holland BV, Lelystad,
— Merida-Fahrrad-Vertriebs GmbH, Engelskirchen.

[1] ABl. L 56 vom 6. 3. 1996, S. 1.
[2] ABl. L 128 vom 30. 4. 1998, S. 18.
[3] ABl. C 360 vom 26. 11. 1997, S. 5.

(9) Die Dumpinguntersuchung betraf den Zeitraum vom 1. November 1996 bis 31. Oktober 1997 (nachstehend „Untersuchungszeitraum" genannt). Die Schadensuntersuchung betraf den Zeitraum vom 1. Januar 1994 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums.

B. VORAUSGEGANGENE VERFAHREN

(10) Im Oktober 1991 wurde bereits eine Antidumpinguntersuchung betreffend die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in Taiwan und der Volksrepublik China eingeleitet, das zur Einführung eines Antidumpingzolls von 30,6 % auf die Einfuhren aus China führte ([1]). Da die Dumpingspanne für die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in Taiwan geringfügig war, wurde das Verfahren gegenüber diesen Einfuhren eingestellt ([2]).

(11) Im April 1996 leitete die Kommission eine Untersuchung ein, um zu prüfen, ob die Antidumpingzölle auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in China umgangen werden, woraufhin der Rat im Januar 1997 den endgültigen Antidumpingzoll auf Fahrräder mit Ursprung in China auf die Einfuhren bestimmter Fahrradteile aus China ausweitete ([3]).

(12) Eine weitere Antidumpinguntersuchung wurde im Februar 1994 betreffend die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in Indonesien, Malaysia und Thailand eingeleitet, die zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls in Höhe von 29,1 % gegenüber Indonesien, 39,4 % gegenüber Malaysia und 39,2 % gegenüber Thailand führte ([4]).

C. WARE UND GLEICHARTIGE WARE

1. Ware

(13) Wie die vorausgegangenen Verfahren betrifft auch dieses Verfahren Zweiräder aller Art und andere Fahrräder (einschließlich Lastdreiräder), ohne Motor, mit oder ohne Kugellager (nachstehend „Fahrräder" genannt). Die Untersuchung ergab, daß mehrere hundert in Taiwan hergestellte Fahrradmodelle sowohl auf dem taiwanesischen als auch auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauft wurden. Die Zahl hängt von den besonderen Merkmalen ab, die die Hersteller bei der Montage ihrer Fahrräder kombinieren. Trotz dieser Unterschiede, die sich aus solchen Kombinationen ergeben, ist festzustellen, daß sämtliche auf beiden Märkten angebotene Fahrradmodelle die gleichen grundlegenden technischen und materiellen Eigenschaften und Verwendungszwecke aufwiesen.

(14) Für die Zwecke der im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Analyse wurden die vorstehend definierten Fahrräder in erster Linie nach ihrem Verwendungszweck in vier Grundkategorien eingeteilt:

A. Geländefahrräder, auch Mountainbikes genannt,

B. Trekkingräder, Citybikes, Hybrid- und Tourenräder,

C. Junior-Actionbikes und Kinderfahrräder,

D. sonstige Fahrräder (einschließlich Rennräder und alle anderen Räder).

(15) Zwischen den verschiedenen Kategorien lassen sich jedoch keine klaren Trennungslinien ziehen, da sie sich teilweise überschneiden. Oftmals kann ein Fahrradmodell in zwei oder mehr Kategorien eingeordnet werden. Es ist aber auch möglich, daß sich die Kategorie eines Fahrrads durch Hinzufügen eines oder mehrerer Leistungsmerkmale ändert. Außerdem benutzen die Verbraucher normalerweise Fahrräder einer bestimmten Kategorie für viele unterschiedliche Zwecke. Daher wurden sie für die Zwecke dieses Verfahrens als eine einzige Ware angesehen.

2. Gleichartige Ware

(16) Aufgrund der Vielzahl an Modellen sind identische Modelle für einen Vergleich der Fahrräder, die in Taiwan hergestellt und in die Gemeinschaft eingeführt werden, mit denjenigen, die in Taiwan hergestellt und dort verkauft werden, sowie denen, die von Gemeinschaftsherstellern hergestellt und auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauft werden, nur schwer zu finden. Auch wenn diese Fahrräder nicht vollkommen identisch sind, weisen sie doch die gleichen grundlegenden materiellen Eigenschaften auf. Die Untersuchung ergab in jedem Fall, daß die Unterschiede bei der betroffenen Ware nicht zu der Schlußfolgerung führen können, daß die von den Gemeinschaftsherstellern hergestellte und auf dem Gemeinschaftsmarkt verkaufte Ware oder die von den ausführenden Herstellern hergestellte und auf ihrem Inlandsmarkt verkaufte Ware, nicht als der betroffenen Ware gleichartig angesehen werden kann.

(17) Die Stellungnahmen der taiwanesischen ausführenden Hersteller zu der Frage, ob ihre in die Gemeinschaft ausgeführten Fahrräder mit den vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft hergestellten und verkauften Fahrrädern vergleichbar sind, waren eher widersprüchlich.

Einige behaupteten, die von ihnen in die Gemeinschaft eingeführten Fahrräder seien von schlechterer Qualität als die von den Gemeinschaftsherstellern hergestellten Fahrräder.

Die Untersuchung ergab zwar, daß einige der aus Taiwan eingeführten Fahrräder nicht der höchsten Qualitätsstufe angehörten, aber sie zeigte auch, daß einige Gemeinschaftshersteller Fahrräder derselben Stufe herstellten und verkauften.

([1]) ABl. L 228 vom 9. 9. 1993, S. 1.
([2]) ABl. L 227 vom 8. 9. 1993, S. 21.
([3]) ABl. L 16 vom 18. 1. 1997, S. 55.
([4]) ABl. L 91 vom 12. 4. 1996, S. 1.

(18) Andere ausführende Hersteller in Taiwan behaupteten dagegen, ihre Fahrräder seien nicht austauschbar und wegen des technologisch fortgeschrittenen Herstellungsverfahrens nicht mit den in der Gemeinschaft hergestellten Fahrrädern vergleichbar. Als Beispiel führten sie an, daß in der Gemeinschaft kaum Fahrräder mit Aluminiumrahmen hergestellt würden, da Aluminium ein Hightech-Material sei. Ihre Ware könne daher nicht mit der Ware der Gemeinschaftshersteller verglichen werden.

Die Untersuchung ergab, daß Gemeinschaftshersteller sehr wohl Fahrradrahmen aus Aluminium herstellen, diese jedoch in den letzten Jahren zunehmend aus asiatischen Ländern wie China einführten, weil der Einfuhrpreis für diese Rahmen niedriger ist, als die Produktionskosten in der Gemeinschaft. Dennoch stellt der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft auch Fahrräder mit Aluminiumrahmen her.

(19) Auf der Grundlage dieser Aussagen und in Ermangelung von Beweisen dafür, daß die Fahrräder aus Taiwan nicht mit den in der Gemeinschaft hergestellten Fahrrädern austauschbar und vergleichbar sind, hält die Kommission die vorstehenden Behauptungen für unbegründet. Daher wird der Schluß gezogen, daß es sich bei den in Taiwan hergestellten und auf dem dortigen Inlandsmarkt verkauften Fahrrädern, den vom Wirtschaftszweig der Gemeinschaft produzierten und auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauften Fahrrädern und den von Taiwan in die Gemeinschaft eingeführten Fahrrädern um eine gleichartige Ware im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 384/96 (nachstehend „Grundverordnung" genannt) handelt.

D. STICHPROBENAUSWAHL DER AUSFÜHRENDEN HERSTELLER IN TAIWAN

1. Allgemeine Bestimmungen

(20) Wegen der großen Anzahl von ausführenden Herstellern in Taiwan beschloß die Kommission, gemäß Artikel 17 der Grundverordnung eine Stichprobe auszuwählen.

Dazu forderte sie die ausführenden Hersteller gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Grundverordnung auf, sich innerhalb von drei Wochen nach der Einleitung des Verfahrens zu melden und grundlegende Informationen über ihre Ausfuhren und Inlandsverkäufe, die einzelnen Produktionsstufen und die Namen und Tätigkeiten aller geschäftlich mit ihnen verbundenen Unternehmen im Fahrradsektor zu übermitteln. Die Kommission setzte sich außerdem mit den Behörden Taiwans in Verbindung.

2. Vorauswahl der Stichprobe

(21) Daraufhin meldeten sich 37 taiwanesische Unternehmen und legten innerhalb der gesetzten Frist die geforderten Informationen vor. Allerdings waren darunter nur 31 ausführende Hersteller, bei den übrigen handelte es sich um Händler. Diejenigen Unternehmen, die während des Untersuchungszeitraums die von ihnen hergestellten Fahrräder in die Gemeinschaft ausführten und sich bereit erklärten, an der Stichprobe teilzunehmen, wurden als kooperierende Unternehmen angesehen und in die Stichprobe einbezogen. Auf sie entfielen etwa 85 % der gesamten Ausfuhren Taiwans in die Gemeinschaft.

(22) Denjenigen kooperierenden Unternehmen, die letztlich nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, wurde mitgeteilt, daß etwaige Antidumpingzölle auf ihre Einfuhren gemäß Artikel 9 Absatz 6 der Grundverordnung berechnet würden.

(23) Unternehmen, die sich innerhalb der gesetzten Frist nicht selbst meldeten, wurden als nichtkooperierende Unternehmen angesehen.

3. Endgültige Auswahl der Stichprobe

(24) Die Stichprobe wurde im Einvernehmen mit den ausführenden Herstellern und ihren betreffenden Verbänden ausgewählt. Die Behörden Taiwans wurden hiervon unterrichtet. Für die fünf Unternehmen, die in die Stichprobe einbezogen wurden und an der Untersuchung mitarbeiteten, wurde jeweils eine individuelle Dumpingspanne und ein individueller Zollsatz ermittelt.

(25) Die Kommission wählte außerdem ein „Ersatzunternehmen" aus, das zwar den Fragebogen beantworten mußte, aber nur in die Untersuchung einbezogen werden sollte, wenn Unternehmen der Stichprobe später nicht zur Mitarbeit bereit waren. Auch diesem Unternehmen wurde mitgeteilt, daß jeder etwaige Antidumpingzoll auf seine Ausfuhren gemäß Artikel 9 Absatz 6 der Grundverordnung berechnet werden würde, sofern es nicht als Ersatz für ein Unternehmen der ursprünglichen Stichprobe ausgewählt würde; in diesem Fall würde für dieses Unternehmen eine individuelle Dumpingspanne und ein individueller Zollsatz ermittelt.

4. Individuelle Ermittlungen für nicht in die Stichprobe einbezogene Unternehmen

(26) Zwei Unternehmen, die nicht in die Stichprobe einbezogen worden waren, beantragten bei der Kommission eine individuelle Ermittlung. Bei

beiden Anträgen gingen jedoch die Antworten auf den Fragebogen nicht innerhalb der zu diesem Zweck gesetzten Frist ein, wie es Artikel 17 Absatz 3 der Grundverordnung verlangt. Die Anträge wurden daher abgelehnt und die betreffenden Unternehmen entsprechend unterrichtet.

E. **DUMPING**

1. **Normalwert**

a) *Allgemeine Repräsentativität*

(27) Die Kommission prüfte zunächst gemäß Artikel 2 Absatz 2 der Grundverordnung, ob alle ausführenden Hersteller Fahrräder in repräsentativen Mengen auf dem Inlandsmarkt verkauften, d. h. ob ihre gesamten Inlandsverkäufe jeweils 5 % oder mehr ihrer gesamten Exportverkäufe dieser Ware in die Gemeinschaft ausmachten.

Die Untersuchung ergab, daß drei ausführende Hersteller im Untersuchungszeitraum repräsentative Inlandsverkäufe aufwiesen. Die Inlandsverkäufe von zwei weiteren ausführenden Herstellern waren geringfügig und betrugen weniger als 5 % der entsprechenden Exportverkäufe in die Gemeinschaft. Bei diesen beiden ausführenden Herstellern wurde der Normalwert gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Grundverordnung ermittelt.

b) *Vergleichbarkeit der Warentypen*

(28) Wie in den vorausgegangenen Antidumpingverfahren gegenüber Fahrrädern war der Vergleich zwischen den für den Inlandsmarkt bestimmten Fahrrädern und den für den Export bestimmten Modellen wegen der vielen unterschiedlichen Kombinationen der Leistungsmerkmale äußerst schwer. Um zahlreiche Berichtigungen zu vermeiden, die zum größten Teil auf Schätzungen basieren müßten, wurde daher vorläufig beschlossen, den Normalwert im Falle der drei ausführenden Hersteller mit repräsentativen Inlandsverkäufen gemäß Artikel 2 Absatz 3 der Grundverordnung rechnerisch zu ermitteln. Bei der rechnerischen Ermittlung anhand der Produktionskosten der Exportmodelle wird allen oben erwähnten Kombinationen der Leistungsmerkmale Rechnung getragen.

c) *Rechnerische Ermittlung des Normalwerts*

(29) Dieser Wert wurde durch Addition der Herstellkosten für die Exportmodelle jedes einzelnen ausführenden Herstellers mit einem angemessenen Betrag für Vertriebs-, Verwaltungs- und Gemeinkosten (nachstehend „VVG-Kosten“ genannt) und einem angemessenen Betrag für den Gewinn ermittelt.

(30) Anschließend prüfte die Kommission, ob die Inlandsverkäufe der drei ausführenden Hersteller mit repräsentativen Inlandsverkäufen gemäß Artikel 2 Absatz 4 der Grundverordnung als im normalen Handelsverkehr getätigt angesehen werden können.

Sie stellte fest, daß die drei ausführenden Händler während des Untersuchungszeitraums mehr als 20 %, aber weniger als 90 % ihrer Verkäufe auf dem Inlandsmarkt mit Verlust, d. h. zu Preisen tätigten, die unter den Herstellkosten zuzüglich VVG-Kosten lagen. Daher wurde beschlossen, zur rechnerischen Ermittlung des Normalwerts ausschließlich den gewogenen durchschnittlichen Gewinn heranzuziehen, den die drei ausführenden Händler bei ihren gewinnbringenden Inlandsverkäufen erzielten.

(31) Bei den drei ausführenden Händlern mit repräsentativen Inlandsverkäufen wurden als VVG-Kosten und als Gewinn die von den Unternehmen tatsächlich verzeichneten Beträge herangezogen. Bei den zwei ausführenden Händlern ohne repräsentative Inlandsverkäufe wurde gemäß Artikel 2 Absatz 6 Buchstabe a) der Grundverordnung der gewogene Durchschnitt der tatsächlichen VVG-Kosten und Gewinne der drei ausführenden Hersteller mit repräsentativen Inlandsverkäufen herangezogen.

2. **Ausfuhrpreis**

(32) Im allgemeinen verkauften die ausführenden Hersteller der Stichprobe ihre Fahrräder auf dem Gemeinschaftsmarkt an unabhängige Abnehmer. Der Ausfuhrpreis wurde daher gemäß Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung anhand der tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Preise ermittelt.

(33) Zwei ausführende Hersteller wickelten einen erheblichen Teil ihrer Fahrradverkäufe auf dem Gemeinschaftsmarkt über geschäftlich verbundene Einführer in verschiedenen Mitgliedstaaten ab. Bei diesen Geschäften wurde der Ausfuhrpreis gemäß Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung rechnerisch auf der Grundlage des Preises ermittelt, zu dem die eingeführten Waren erstmals an einen unabhängigen Abnehmer weiterverkauft wurden. Bei der rechnerischen Ermittlung des Ausfuhrpreises berücksichtigte die Kommission alle Kosten, einschließlich Zölle und Steuern, die zwischen der Einfuhr und dem Weiterverkauf an den ersten unabhängigen Käufer entstanden, sowie alle normalerweise entstandenen Gewinne, so daß ein zuverlässiger Ausfuhrpreis frei Grenze der Gemeinschaft ermittelt werden konnte. Die Gewinne basierten auf den Informationen der kooperierenden unabhängigen Einführer.

3. **Vergleich**

(34) Im Interesse eines fairen Vergleichs zwischen Normalwert und Ausfuhrpreis wurden gegebenenfalls gebührende Berichtigungen für die die Vergleichbarkeit der Preise beeinflussenden Unterschiede gemäß Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung vorgenommen.

Berichtigungen wurden vorgenommen für Unterschiede bei Preisnachlässen, Rabatten, Transport-, Bereitstellungs-, Verlade- und Nebenkosten, Seefracht- und Seefrachtversicherungskosten, Kreditgewährung, Kundendienstkosten, Provisionen und, wie nachstehend im einzelnen dargelegt, für Unterschiede bei den Handelsstufen.

(35) Vier ausführende Händler beantragten eine Berichtigung des Normalwerts für Unterschiede bei den Handelsstufen, einschließlich der Unterschiede bei OEM-Verkäufen („Original Equipment Manufacturer").

Die Untersuchung ergab, daß die ausführenden Hersteller die Ausfuhrverkäufe an OEM-Kunden mit Verkäufen von Nichtmarkenware an Großhändler verwechselten, und daß sich die beantragte Berichtigung auf die Unterschiede zwischen Verkäufen von Nichtmarkenwaren und Markenwaren und nicht auf die Unterschiede zwischen OEM-Verkäufen und Verkäufen über andere Vertriebskanäle bezogen.

(36) Die Kommission prüfte zunächst, ob eine solche Berichtigung gemäß Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe d) zugestanden werden kann. Nur zwei der ausführenden Hersteller, die eine solche Berichtigung beantragten, wiesen repräsentative Inlandsverkäufe auf.

Ein Unternehmen mit repräsentativen Inlandsverkäufen, das eine Berichtigung für Unterschiede bei den Handelsstufen beantragt hatte, verkaufte Markenware an Großhändler und Einzelhändler auf dem Inlandsmarkt und exportierte sowohl Marken- als auch Nichtmarkenware an Großhändler. Das Unternehmen begründete seinen Antrag mit einem generellen Preisunterschied bei den Inlandsverkäufen an Großhändler und denjenigen an Einzelhändler. Das Unternehmen konnte jedoch keine anhaltenden und sichtbaren Unterschiede in den Funktionen und Preisen des Verkäufers auf den verschiedenen Handelsstufen auf dem Inlandsmarkt nachweisen, wie es Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe d) der Grundverordnung verlangt. Die beantragte Berichtigung für Unterschiede bei den Handelsstufen wurde daher als nicht gerechtfertigt angesehen, da die betreffenden Ausfuhrverkäufe an Großhändler, die Inlandsverkäufe jedoch sowohl an Groß- als auch an Einzelhändler ohne anhaltende und sichtbare Unterschiede in den Funktionen und Preisen gingen.

(37) Das andere Unternehmen mit repräsentativen Inlandsverkäufen behauptete, auf dem Inlandsmarkt gäbe es die entsprechenden Handelsstufen nicht.

Dieses Unternehmen hatte auf dem Inlandsmarkt ausschließlich Markenware vornehmlich an Einzelhändler verkauft und sowohl Marken- als auch Nichtmarkenware an Großhändler exportiert. Das Unternehmen bezifferte die angeblichen Unterschiede bei den Handelsstufen und beantragte eine Berichtigung für die auf dem Inlandsmarkt entstandenen Kosten für Werbung, Verkaufsförderung, Lagerhaltung und die Gehälter für das Personal im Verkauf/Marketing. Hier ist darauf hinzuweisen, daß Berichtigungen, die für die vorstehend genannten Kosten beantragt werden, als solche nicht ausreichen, um Unterschiede in den Funktionen auf der jeweiligen Handelsstufe zu rechtfertigen. Daher konnten auf dieser Grundlage keine Berichtigungen zugestanden werden.

(38) Die Untersuchung ergab jedoch, daß ein ausführender Hersteller, der keine Berichtigung für Unterschiede bei den Handelsstufen beantragt hatte, sowohl an Großhändler auf dem Inlandsmarkt als auch an Großhändler auf dem Exportmarkt ausschließlich Nichtmarkenware verkaufte. Dadurch, daß die Nichtmarkenware sowohl auf dem Inlandsmarkt als auch auf dem Exportmarkt auf derselben Handelsstufe verkauft wurde, konnte die Kommission die Berichtigung für Unterschiede bei den Handelsstufen gemäß Artikel 2 Absatz 10 Buchstabe d) beziffern. Die Berichtigung basiert auf der Differenz zwischen dem Bruttogewinn, den das Unternehmen mit Verkäufen von Nichtmarkenwaren an Großhändler auf dem Inlandsmarkt erzielt hat, und dem Bruttogewinn, den andere Unternehmen mit repräsentativen Inlandsverkäufen bei Markenwaren erzielten. Bei den Unternehmen ohne repräsentative Inlandsverkäufe wurde als Berichtigungsbetrag die durchschnittliche Berichtigung zugrundegelegt, die den Unternehmen mit repräsentativen Inlandsverkäufen zugestanden wurde, weil bei der rechnerischen Ermittlung des Normalwerts für Unternehmen ohne repräsentative Inlandsverkäufe, die VVG-Kosten und Gewinne der Unternehmen mit repräsentativen Inlandsverkäufen zugrundegelegt wurden.

4. **Dumpingspannen**

a) *Methodik*

(39) Der gewogene durchschnittliche rechnerisch ermittelte Normalwert (Randnummern 29 bis 31) der einzelnen Modelle wurde mit dem gewogenen durchschnittlichen Ausfuhrpreis auf der Stufe ab Werk je Modell (Randnummern 32 und 33) verglichen.

b) *Dumpingspannen für die Unternehmen der Stichprobe*

(40) Der unter den Randnummern 34 bis 39 beschriebene Vergleich ergab das Vorliegen von Dumping bei allen Unternehmen, die uneingeschränkt an

der Untersuchung mitarbeiteten. Die ermittelten Dumpingspannen waren unterschiedlich hoch, so daß die Kommission eine gewogene durchschnittliche Dumpingspanne für jeden ausführenden Händler berechnete. Die vorläufigen Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des cif-Einfuhrpreises 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 Industrial Co., Ltd, 2,5 %,
— Overlord Industries Corp. 18,2 %.

c) *Dumpingspanne für die nicht in die Stichprobe einbezogenen kooperierenden Unternehmen*

(41) Für die nicht in die Stichprobe einbezogenen kooperierenden Unternehmen (vgl. Randnummern 22, 25 und 26) wurde die auf der Grundlage ihres Ausfuhrvolumens gewogene durchschnittliche Dumpingspanne der Unternehmen der Stichprobe zugrunde gelegt. Ausgedrückt als Prozentsatz des cif-Einfuhrpreises frei Grenze der Gemeinschaft, unverzollt, beträgt diese vorläufige Dumpingspanne 5,4 %.

d) *Dumpingspanne für die nichtkooperierenden Unternehmen*

(42) Für die nichtkooperierenden Unternehmen wurde die Dumpingspanne gemäß Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen ermittelt. Da die Bereitschaft zur Zusammenarbeit groß war (vgl. Randnummer 21), wird es als angemessen angesehen, die Dumpingspanne für die nichtkooperierenden Unternehmen auf der Höhe der höchsten Dumpingspanne festzusetzen, die für ein Unternehmen der Stichprobe ermittelt wurde. Wäre nämlich die Dumpingspanne für nichtkooperierende ausführende Hersteller niedriger als die, die für die kooperierenden ausführenden Hersteller ermittelt wurde, würde die Verweigerung der Mitarbeit belohnt und das Risiko der Umgehung erhöht.

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

F. WIRTSCHAFTSZWEIG DER GEMEINSCHAFT

1. Repräsentativität

(43) Um die erforderliche Unterstützung des Antrags zu sichern, forderte die Kommission vor der Einleitung der Untersuchung alle bekannten Gemeinschaftshersteller auf, grundlegende Informationen über ihr jeweiliges Produktionsvolumen zu übermitteln und ihre Haltung zu dem Antrag darzulegen. Auf die Gemeinschaftshersteller, die den Antrag ausdrücklich unterstützen, entfallen etwa 60 % der gesamten Gemeinschaftsproduktion.

(44) Anschließend prüfte die Kommission gemäß Artikel 4 Absatz 1 der Grundverordnung, ob einige Hersteller, die den Antrag unterstützten und selbst angeblich gedumpte Fahrräder aus Taiwan einführten, aus dem Begriff „Wirtschaftszweig der Gemeinschaft“ ausgeschlossen werden sollten.

Sie stellte fest, daß diese Einfuhren gemessen an der Gesamtproduktion dieser Hersteller in der Gemeinschaft vergleichsweise gering waren und daher ihr Haupttätigkeitsbereich als in der Gemeinschaft liegend angesehen wird. Ferner wurde festgestellt, daß diese Hersteller die begrenzten Einfuhren zum Schutz gegen die Billigeinfuhren aus Taiwan durchführten und nicht, weil sie nicht in der Lage waren, die eingeführten Fahrradmodelle selbst herzustellen. Daher wurde beschlossen, diese Hersteller aus dem Begriff „Wirtschaftszweig der Gemeinschaft“ nicht auszuschließen. Bei der Ermittlung der für die Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft verantwortlichen Schadensfaktoren wurden die Angaben über diese Einfuhren nicht berücksichtigt.

(45) Hieraus ist der Schluß zu ziehen, daß in Übereinstimmung mit Artikel 4 Absatz 1 und Artikel 5 Absatz 4 der Grundverordnung die Gemeinschaftshersteller, die den Antrag unterstützen (nachstehend „Wirtschaftszweig der Gemeinschaft“ genannt), als Wirtschaftszweig der Gemeinschaft anzusehen sind, da ihre Produktion insgesamt einen größeren Teil der Gesamtproduktion der Gemeinschaft ausmacht.

2. Stichprobenverfahren und Auswahl der Stichprobe

(46) Wegen der Vielzahl von Gemeinschaftsherstellern, die den Antrag ausdrücklich unterstützten, wurde die Untersuchung der Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft auf eine Stichprobe beschränkt, der eine vertretbare Anzahl von Unternehmen dieses Wirtschaftszweigs angehörten. Gemäß Artikel 17 der Grundverordnung wählte die Kommission eine Stichprobe von Gemeinschaftsherstellern aus (nachstehend die „Stichprobe“ genannt), die in bezug auf Unternehmensgröße, Integration von Produktionsstufen und Warensortiment einen repräsentativen Durchschnitt bildeten und ein großes Produktionsvolumen aufwiesen. Bei der Auswahl wurde auch die Bedeutung der Fahrradeinfuhren aus Taiwan in den verschiedenen Mitgliedstaaten berücksichtigt, um einen möglichst großen Teil des gesamten Gemeinschaftsgebiets abzudecken.

Diese Stichprobe, die aus einer deutlich größeren Gruppe antragstellender Unternehmen ausgewählt wurde, gilt daher als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft.

(47) Daraufhin wurden zwölf Gemeinschaftsherstellern, von denen zehn für die ursprüngliche Stichprobe und zwei als Ersatzunternehmen ausgewählt wurden, Fragebogen übersandt.

Aufgrund der schlechten Lage des Fahrradsektors in der Gemeinschaft mußte einer der ausgewählten Hersteller das Geschäft aufgeben und ein anderer, der kurz vor dem Bankrott stand, seine Tätigkeiten im Januar 1997 völlig umstrukturieren, so daß er den Fragebogen der Kommission nicht ausfüllen konnte. Ein relativ kleiner Hersteller, der sich ebenfalls in einer internen Umstrukturierung befand, verfügte nicht über genügend Personal, um mit der Kommission zusammenzuarbeiten.

Da die restlichen neun Unternehmen, einschließlich der ursprünglich als Ersatzunternehmen ausgewählten dennoch als eine repräsentative Stichprobe des Wirtschaftszweigs (etwa 40 % der Gesamtproduktion in acht Mitgliedstaaten) angesehen wurden, wurde es nicht für erforderlich gehalten, weitere Unternehmen in die Stichprobe einzubeziehen.

G. SCHÄDIGUNG

(48) Die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft wurde anhand zweier Kategorien von Informationen bewertet.

Die Informationen der ersten Kategorie beziehen sich auf die allgemeinen Schadensindikatoren wie Verbrauch, Einfuhren und Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft, Marktanteil, Produktionsvolumen, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung und Beschäftigung. Diese Informationen stammen von den Mitgliedstaaten, den nationalen Fahrradverbänden, den antragstellenden Gemeinschaftsherstellern und den Datenbanken der Gemeinschaft (COMEXT und EUROSTAT). Die Informationen der antragstellenden Unternehmen wurden soweit wie möglich anhand der Angaben der nationalen Fahrradverbände und der Mitgliedstaaten überprüft.

Die zweite Kategorie umfaßt Angaben über bestimmte leistungsbezogene Schadensindikatoren wie Rentabilität, Preise und Preisentwicklung, Preisunterbietung und Zielpreisunterbietung. Sie wurden von den einzelnen Gemeinschaftsherstellern der Stichprobe eingeholt.

1. Gemeinschaftsverbrauch

(49) Für die Zwecke dieser Untersuchung wurde der Gesamtverbrauch in der Gemeinschaft anhand der gesamten Verkäufe der antragstellenden und der übrigen Gemeinschaftshersteller und der Fahrradmonteure auf dem Gemeinschaftsmarkt sowie der Gesamtfahrradeinfuhren in die Gemeinschaft ermittelt.

Von 1994 bis zum Untersuchungszeitraum ging der Gemeinschaftsverbrauch gemessen an der Menge um 16 % und gemessen am Wert um 11 % zurück.

2. Einfuhren gedumpter Fahrräder aus Taiwan

a) *Volumen, Wert und relativer Marktanteil der Einfuhren aus Taiwan*

(50) Nach den verfügbaren Statistiken stiegen die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in Taiwan zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum gemessen an der Menge um 25 % und gemessen am Wert um 1 %. Dies deutet auf einen rückläufigen Trend der durchschnittlichen Einfuhrpreise hin. Am stärksten nahm das Einfuhrvolumen 1996 (+ 286 000 Stück) und während des Untersuchungszeitraums (+ 261 000 Stück) zu. Dieser Anstieg der Einfuhren aus Taiwan fällt zeitlich zusammen mit der zwischen 1996 und dem Untersuchungszeitraum registrierten leichten Zunahme des Verbrauchs und mit dem Rückgang der Einfuhren aus China (− 63 000 Stück) infolge der Ende 1993 eingeführten Antidumpingmaßnahmen sowie dem Einfuhrrückgang aus Malaysia, Indonesien und Thailand (− 496 000 Stück) infolge der Ende 1995 eingeführten Maßnahmen.

(51) Die Analyse der Informationen, die von den taiwanesischen Ausführern der Stichprobe eingeholt wurden, ergab, daß auf Mountainbikes (Kategorie A) 60 %, City-, Trekking- und Hybridfahrräder (Kategorie B) 13 %, Kinderfahrräder (Kategorie C) 23 % und auf alle anderen Arten von Fahrrädern (Kategorie D) 4 % der Einfuhren entfielen.

(52) Während des gesamten Bezugszeitraums stieg ihr Marktanteil mengenmäßig um 50 % und wertmäßig um 14 %, d. h. von 11,7 % auf 17,5 % beziehungsweise von 10,8 % auf 12,3 %. Aus der Entwicklung der Einfuhren aus Taiwan geht hervor, daß ihr mengenmäßiger Marktanteil an die Entwicklung ihrer Durchschnittspreise gekoppelt ist. So nahm 1995, als die Einfuhrpreise um 8 % sanken, der mengenmäßige Marktanteil der Einfuhren um 6 % zu. 1996, als die Einfuhrpreise im Vergleich zum Vorjahr um 9 % fielen, stieg ihr Marktanteil um 30 %. Während des Untersuchungszeitraums gingen die Einfuhrpreise gegenüber 1996 um weitere 2 % zurück, und der Marktanteil der Einfuhren erhöhte sich um 14 %.

b) *Durchschnittlicher Einfuhrpreis für Fahrräder aus Taiwan*

(53) Den verfügbaren EUROSTAT-Informationen ist zu entnehmen, daß der durchschnittliche Einfuhrpreis aller Einfuhren aus Taiwan von 1994 bis zum Ende des Untersuchungszeitraums erheblich und zwar um 19 % zurückging. Dieser Rückgang wurde durch die detaillierte Analyse der Verkaufspreise der taiwanesischen Unternehmen der Stichprobe während desselben Zeitraums bestätigt.

Gemäß den Antworten, die die Kommission von den ausführenden Herstellern in Taiwan auf ihren Fragebogen erhielt, gingen von 1995 bis zum Untersuchungszeitraum die durchschnittlichen Verkaufspreise der Fahrräder, die an unabhängige Abnehmer verkauft wurden, um 13 % zurück, was die rückläufige Entwicklung der Einfuhrpreise während des Bezugszeitraums bestätigt.

c) *Preisunterbietung*

(54) Die Untersuchung ergab, daß die taiwanesischen Fahrräder auf dem Gemeinschaftsmarkt

— entweder direkt an unabhängige Abnehmer (Vertriebsgesellschaften, Großhändler, Warenhäuser usw.)

— oder indirekt über verbundene Vertriebsgesellschaften an dieselben Abnehmer und an Einzelhändler verkauft wurden.

Es wurde sowohl Marken- als auch Nichtmarkenware verkauft. Im letzteren Fall erhielten die in Taiwan hergestellten Fahrräder amerikanische oder europäische Firmennamen.

Die Untersuchung ergab, daß die Gemeinschaftshersteller der Stichprobe ähnliche Verkäufe bzw. Verkäufe an ähnliche Abnehmer, nämlich an Vertriebsgesellschaften, Großhändler, Warenhäuser und Einzelhändler, tätigten.

(55) Was die von der Untersuchung betroffene Ware als solche anbetrifft, so wurden in den Fragebogen, die den in die Stichprobe einbezogenen Gemeinschaftsherstellern und taiwanesischen Ausführern zugesandt wurden, detaillierte Spezifikationen verlangt. Anhand der eingeholten Informationen konnte die Kommission ähnliche oder vergleichbare Modelle ermitteln, die sowohl von den Gemeinschaftsherstellern als auch von den taiwanesischen Herstellern auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauft wurden, und anschließend Modell für Modell einen Preisvergleich anstellen.

Die im Verlauf der Untersuchung eingeholten Informationen bestätigten die Tatsache, daß sich die Fahrräder trotz etwaiger Unterschiede bei unbedeutenden Leistungsmerkmalen nicht wesentlich von einander unterschieden, solange sie ähnliche Hauptmerkmale und/oder eine vergleichbare Qualität aufwiesen. Als wesentliche Leistungsmerkmale gelten der Rahmen und die Gabel, die Gangschaltung einschließlich der vorderen und hinteren Kettenschaltung, der Freilauf und die Zahl der Zahnkränze sowie die Bremsen.

(56) Auf dieser Grundlage konnten etwa 100 verschiedene Modelle, von denen ungefähr 600 000 Stück auf dem Gemeinschaftsmarkt verkauft wurden und auf die über 60 % der Verkäufe der taiwanesischen Ausführer der Stichprobe entfallen, mit den in der Gemeinschaft hergestellten Fahrrädern verglichen werden. Zur Ermittlung einer möglichen Preisunterbietung wurden die Preise vergleichbarer Fahrräder unter ähnlichen Verkaufsbedingungen verglichen. Dabei wurden Unterschiede bei den Verkaufsbedingungen oder Handelsstufen, die sich unmittelbar auf den Preisvergleich auswirken, berücksichtigt und die Verkaufspreise der taiwanesischen Ausführer gegebenenfalls auf der Grundlage der vorliegenden Beweise entsprechend angepaßt.

(57) Der Preisvergleich ergab Preisunterbietungsspannen im Untersuchungszeitraum, die ausgedrückt als Prozentsatz der jeweiligen Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft je nach taiwanesischem Ausführer der Stichprobe zwischen 11,6 % und 28,7 % lagen und im Durchschnitt 15 % betrugen.

3. **Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft**

a) *Produktion*

(58) Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum ging die Produktion des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft um 20 % zurück, was darauf hindeutet, daß er während des Bezugszeitraums mit Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Die Untersuchung ergab, daß der Produktionsrückgang auf mehrere Konkurse und Betriebsstillegungen in der Gemeinschaft infolge der schwierigen Marktlage zurückzuführen war. Um überleben zu können, stiegen mehrere Gemeinschaftshersteller vom kompletten Produktionszyklus auf die Montage oder Teilmontage um und führten die wichtigsten Fahrradteile (Rahmen, Gabel, Lenkstange usw.) aus Ländern wie Taiwan, China und Indien ein.

(59) Aus der Analyse der Produktionszahlen geht hervor, daß 1994 die Produktion von Fahrrädern der Kategorie A, d. h. Mountainbikes, das wichtigste Segment darstellte und 45,8 % der gesamten Gemeinschaftsproduktion ausmachte. Dies änderte sich während des Untersuchungszeitraums, als die Produktion von Fahrrädern der Kategorie B (Trekkingräder, Citybikes, Hybridfahrräder) zunahm und zum wichtigsten Produktionssegment des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft wurde. Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum waren die größten Einbußen bei der Kategorie A zu verzeichnen, wo die Produktion um mehr als 1,5 Millionen Stück zurückging. Die Produktion von Kinderfahrrädern sank zwar ebenfalls, doch der Anteil am Warensortiment blieb fast unverändert.

b) *Kapazität und Kapazitätsauslastung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft*

(60) Was die Produktion anbetrifft, so ist der Fahrradsektor in Europa als eine saisonabhängige Tätigkeit anzusehen. Generell läuft die Saison in den meisten Mitgliedstaaten von März bis September. Die Fahrradkollektionen der nächsten Saison werden den Fachleuten der Branche (Händler, Agenten, Einzelhändler) im September vorgestellt. In bestimmten Monaten des Jahres ist die Produktion also sehr intensiv (Januar bis März) und erreicht eine Kapazitätsauslastung von 85 %, die in den übrigen Monaten unter 40 % liegt. Obwohl längere Schichten gefahren werden und vorübergehend zusätzliches Personal eingestellt werden kann, brauchen die Gemeinschaftshersteller eine hohe Kapazität, damit sie die Nachfrage während der Spitzenmonate decken können. Dies erklärt in gewissem Maße, warum die durchschnittliche Kapazitätsauslastung eher niedrig ist.

(61) Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum nahm die Kapazität des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft aus denselben Gründen, aus denen die Produktion zurückging, und wegen der Umstrukturierungen einiger Gemeinschaftshersteller erheblich ab (− 18 %).

(62) Zur Zeit teilen sich drei große Gruppen etwa 28 % des Anteils am gesamten Gemeinschaftsmarkt [1]. Entgegen der Behauptung einiger taiwanesischer Ausführer und einiger Einführer besteht jedoch keine Gefahr, daß auf dem Gemeinschaftsmarkt eine Monopolsituation entsteht, weil es zahlreiche unabhängige Hersteller gibt.

(63) Trotz des Kapazitätsrückgangs von 18 % lag die Kapazitätsauslastung 1994 bei 58 %, während des Bezugszeitraums fiel sie um 3 %, was auf einen Produktionsrückgang im Wirtschaftszweig der Gemeinschaft hindeutet. Angesichts der derzeitigen Lage des Fahrradsektors in Europa wäre in diesem Wirtschaftszweig eine Kapazitätsauslastung von etwa 70 % erforderlich, um bei den Kosten und Gewinnen positive Ergebnisse zu erzielen.

c) *Lagerbestände*

(64) 1994 betrugen die Lagerbestände sechs bis neun Lieferwochen gegenüber nur vier bis sieben Wochen im Untersuchungszeitraum. Diese Tendenz läßt sich durch mehrere Faktoren erklären, so durch die Produktionsumstrukturierung einiger Gemeinschaftshersteller und die notwendige Änderung der Vermarktungspolitik, die den Erfordernissen des Markts gerecht wird und die Produktionsrisiken einschränkt. Da das Fahrradgeschäft in der Gemeinschaft saisonabhängig ist, müssen die Lagerbestände jedoch stets auf einem bestimmten Niveau gehalten werden, um auf absehbare oder plötzliche Marktentwicklung reagieren zu können. Die Untersuchung zeigte, daß sich der Lagerbedarf in den letzten Jahren geändert hat. Der Fahrradmarkt ist stärker der Mode unterworfen, so daß die Kunden keine großen Mengen im voraus bestellen. Dies erklärt in erster Linie den Rückgang der Lagerbestände.

d) *Verkaufsvolumen auf dem Gemeinschaftsmarkt*

(65) Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum ging das Volumen der Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft an unabhängige Abnehmer um 22 % (etwa 1,4 Millionen Stück) zurück. Wie bei der Produktion waren die Einbußen bei den Kategorien A (Mountainbikes) und C (Kinderfahrräder) zu verzeichnen. Die Zahl der an unabhängige Abnehmer verkauften Mountainbikes sank von 1994 bis zum Untersuchungszeitraum von 3,5 Millionen Stück auf 2,1 Millionen Stück. 1994 wurden 1,9 Millionen Kinderfahrräder verkauft, im Untersuchungszeitraum jedoch nur 1,5 Millionen.

(66) Der Verkaufswert sank um 14 % und verringerte sich somit nicht so stark wie das Verkaufsvolumen, was auf eine positive Entwicklung der durchschnittlichen Verkaufspreise hindeutet. Von 1996 bis zum Untersuchungszeitraum gingen jedoch sowohl das Verkaufsvolumen als auch der Verkaufswert um 2 % zurück.

e) *Durchschnittlicher Verkaufspreis und Preisentwicklung*

(67) Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum war eine positive Entwicklung der Verkaufspreise zu verzeichnen. Die Erhöhung der durchschnittlichen Verkaufspreise ging mit einer Änderung des Warensortiments einher (siehe Randnummer 60). Da der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft insbesondere im mittleren und niedrigen Segment des Mountainbike-Markts einer erheblichen Konkurrenz seitens der gedumpten Einfuhren aus Taiwan ausgesetzt war, konzentrierte er sich auf die höherwertigen Erzeugnisse und auf bestimmte Fahrradkategorien.

(68) Die Preisanalysen, die in bestimmten Mitgliedstaaten und für jede Fahrradkategorie gesondert durchgeführt wurden, ergaben in der Tat, daß sich in den Mitgliedstaaten mit den meisten Einfuhren aus Taiwan (Vereinigtes Königreich, Frankreich, Deutschland) die Verkaufspreise weniger günstig entwickelten.

(69) Darüber hinaus zeigte die Preisentwicklung bei den einzelnen Kategorien für gleichartige Modelle, daß die durchschnittlichen Preise der Kategorie A je nach Mitgliedstaat um 5 % bis 15 % zurückgingen, während sich die Preise derjenigen Kategorien, bei denen die Einfuhren aus Taiwan begrenzt waren (Kategorien B und D), günstiger entwickelten.

[1] Diese Gruppen sind Cycleurope, Derby und Atag.

f) *Gewinne*

(70) Die durchschnittlichen Verkaufserträge der Gemeinschaftshersteller der Stichprobe waren bei der betroffenen Ware von 1995 bis zum Untersuchungszeitraum negativ. Während 1994 noch geringfügige Gewinne verzeichnet werden konnten, ging die Rentabilität trotz der Bemühungen um Umstrukturierung und Kostensenkung zurück. Aus diesem Grund wurden Kapazitäten abgebaut und Arbeitsplätze reduziert. Die Untersuchung ergab, daß trotz eines Anstiegs der durchschnittlichen Verkaufspreise das Verkaufsvolumen zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum stark zurückging (– 22 %).

g) *Marktanteil*

(71) Die Entwicklung des Marktanteils zeigt, daß der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft kontinuierlich an Marktanteil einbüßte, insbesondere zugunsten der Einfuhren aus Taiwan. Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum verlor der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft gemessen am Volumen 7 % und gemessen am Wert 4 % seines Marktanteils. Volumenmäßig bedeutet dieser Rückgang des Marktanteils einen Verlust bei den Verkaufszahlen von 450 000 Stück. 1995 stieg der Marktanteil um 4 %, um bis zum Ende des Untersuchungszeitraums wieder kontinuierlich zu sinken. Wertmäßig verlief die Entwicklung ähnlich.

h) *Investitionen*

(72) Direkt wurde hauptsächlich in Anlagen investiert, mit dem Ziel, die Effizienz und Automatisierung des Produktionsprozesses zu steigern. Die Untersuchung ergab, daß die Investitionen im Fahrradsektor sehr begrenzt waren (etwa 2 % des Nettoumsatzes mit unabhängigen Abnehmern in der Gemeinschaft). Der Verbrauch ging zurück, so daß die derzeitige Kapazität der Gemeinschaftshersteller allein ausreicht, um 80 % des gesamten Gemeinschaftsverbrauchs während des Untersuchungszeitraums zu decken. Investitionen zur Ausweitung der Produktionskapazität sind also bei der derzeitigen Marktlage nicht erforderlich.

i) *Beschäftigung*

(73) Die Zahl der Beschäftigten ging um 15 % zurück. Mehr als 2 400 Personen mußten während des gesamten Bezugszeitraums entlassen werden.

4. Schlußfolgerung zur Schädigung

(74) Durch die Einführung von Antidumpingmaßnahmen gingen diese gedumpten Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in China, Malaysia, Thailand und Indonesien in die Gemeinschaft spürbar zurück, so daß auf dem Markt wieder faire Wettbewerbsbedingungen hergestellt werden konnten. Dies hätte 1994 und 1996 zu einer Verbesserung der Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft führen müssen.

(75) Trotz dieser positiven Auswirkungen auf den Gemeinschaftsmarkt verschlechterten sich zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum die wichtigsten Schadensindikatoren für den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft, wie Produktion, Kapazität und Kapazitätsauslastung, Verkaufsvolumen und Verkaufswert, Marktanteil, Rentabilität, Beschäftigung und Investitionen.

Die Produktion ging um 20 % und die Kapazitätsauslastung trotz Kapazitätsabbau (– 18 %) um 3 % zurück. Das Verkaufsvolumen sank um 22 % und der Verkaufswert um 14 %. In diesem Zeitraum ging der Marktanteil gemessen am Wert um 4 % und gemessen am Volumen um 7 % zurück. Die Rentabilität blieb trotz der Umstrukturierungsbemühungen negativ, und die Investitionen gingen um 11 %, die Beschäftigung um 15 % zurück.

(76) Die Analyse für den Bezugszeitraum zeigt, daß trotz der positiven Entwicklung des Verbrauchs zwischen 1996 und dem Untersuchungszeitraum und trotz der Antidumpingmaßnahmen gegenüber Malaysia, Indonesien und Thailand die Produktion des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft um 3 % und das Verkaufsvolumen um 2 % zurückgingen. Der weitere sowohl volumen- (– 3 %) als auch wertmäßige (– 2 %) Rückgang des Marktanteils konnte ebenfalls nicht zur Verbesserung der Lage dieses Wirtschaftszweigs beitragen. Weitere Gewinneinbußen kamen zu den finanziellen Verlusten in den letzten Jahren hinzu.

(77) Angesichts der negativen Entwicklung dieser Schadensindikatoren während des gesamten Bezugszeitraums wird die Auffassung vertreten, daß diesem Wirtschaftszweig eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 Grundverordnung verursacht wurde.

H. SCHADENSURSACHE

1. Einführung

(78) Um Feststellungen zur Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft treffen zu können, untersuchte die Kommission die Auswirkungen anderer bekannter Faktoren und ihre Folgen für die Lage dieses Wirtschaftszweigs, damit die durch diese anderen Faktoren verursachte Schädigung nicht den gedumpten Einfuhren angelastet wird.

Die anderen bekannten Faktoren wie Entwicklung des Verbrauchs, andere Fahrradeinfuhren in die Gemeinschaft, Konkurrenz durch andere Gemeinschaftshersteller auf dem Markt und Ausfuhrleistung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft werden im folgenden geprüft.

2. **Gedumpte Einfuhren aus Taiwan**

(79) Aus den vorliegenden Informationen geht hervor, daß die Einfuhren von Fahrrädern aus Taiwan in die Gemeinschaft während des gesamten Zeitraums sehr hoch waren. 1994 wurden mehr als zwei Millionen Fahrräder aus Taiwan eingeführt, das sind über 39 % der Gesamteinfuhren. Am Ende des Untersuchungszeitraums war Taiwan nach einem beträchtlichen Rückgang der Einfuhren aus anderen Ländern der wichtigste Einführer, auf den 55 % aller Einfuhren in die Gemeinschaft entfielen. Zwischen 1994 und dem Ende des Untersuchungszeitraums stiegen die Fahrradeinfuhren aus Taiwan gemessen am Volumen um 25 % und gemessen am Wert um 1 %. Die durchschnittlichen Verkaufspreise der Fahrräder aus Taiwan auf dem Gemeinschaftsmarkt gingen im Durchschnitt um 19 % zurück. Während dieses Zeitraums stieg daraufhin der Marktanteil der taiwanesischen Ausführer volumenmäßig um 50 % und wertmäßig um 14 %.

(80) Gleichzeitig wurde, wie oben dargelegt, eine allgemeine Verschlechterung der Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft beobachtet mit einem erheblichen Rückgang der Produktion (− 20 %), des Verkaufsvolumens (− 22 %) und des Verkaufswerts (− 14 %), so daß seit 1995 keine Gewinne mehr erzielt wurden.

(81) Zum Nachweis des ursächlichen Zusammenhangs zwischen dem Anstieg der gedumpten Billigeinfuhren aus Taiwan und der Verschlechterung der Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft wurde eine Analyse innerhalb der verschiedenen Fahrradkategorien durchgeführt. Diese Analyse ergab, daß der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft vor allem in der Produktion von Mountainbikes große Verluste erlitt. Auf dieses Segment entfallen etwa 60 % der Gesamteinfuhren aus Taiwan. Die Untersuchung ergab, daß der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft seine Mountainbike-Produktion von 1994 bis zum Untersuchungszeitraum um 38 % kürzen mußte, was Absatzverluste von 1,4 Millionen Stück entsprach, die hauptsächlich durch die Einfuhren aus Taiwan gedeckt wurden.

(82) Ferner wurde festgestellt, daß die aus Taiwan eingeführten und die in der Gemeinschaft hergestellten Fahrräder gleichartige Waren sind, die über die gleichen Verkaufskanäle auf dem Gemeinschaftsmarkt angeboten werden. Darüber hinaus ist der Markt transparent und die Billigpreise, zu denen die taiwanesischen Fahrräder angeboten werden, sind allen Fahrradhändlern auf dem Gemeinschaftsmarkt bestens bekannt. Von 1994 bis zum Untersuchungszeitraum sanken die Preise der taiwanesischen Ausführer auf dem Gemeinschaftsmarkt um 19 %. Unter diesen Umständen mußte allein die Präsenz der großen Menge an gedumpten Billigfahrrädern aus Taiwan erhebliche Auswirkungen auf den Markt haben.

(83) Aus der Analyse der Preise des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft ging außerdem hervor, daß in den Mitgliedstaaten, auf die sich die Einfuhren von Fahrrädern aus Taiwan konzentrierten (Vereinigtes Königreich, Frankreich, Deutschland), die durchschnittlichen Verkaufspreise für Mountainbikes um 12 % zurückgingen. Dagegen war bei den Kategorien B und D, wo die Einfuhren aus Taiwan auf 13 % bzw. 4 % begrenzt waren, eine weniger ungünstige Preisentwicklung zu beobachten. Obwohl, wie vorstehend dargelegt, der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft seine Preise gesenkt hatte, wurde bei den Einfuhren aus Taiwan eine erhebliche Unterbietung der Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft festgestellt. Wie unter Randnummer 57 dargelegt, wurden Preisunterbietungsspannen zwischen 11,6 % und 28,7 % ermittelt.

3. **Auswirkungen anderer Faktoren**

a) *Entwicklung des Verbrauchs*

(84) Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum ging der Verbrauch auf dem Gemeinschaftsmarkt gemessen am Volumen um 16 % und gemessen am Wert um 11 % zurück, was auf einen Konjunkturrückgang im Fahrradsektor hindeutete. Eine Analyse der Entwicklung des Verbrauchs zeigt, daß der stärkste Rückgang (− 17 %) zwischen 1994 und 1996 erfolgte und sich zwischen 1996 und dem Untersuchungszeitraum ein positiver Trend (+ 1 %) abzeichnete.

(85) Während dieses Zeitraums sanken das Verkaufsvolumen des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft um 20 % und der Verkaufswert um 12 % und gingen somit stärker zurück als der Verbrauch, was sich in Einbußen am Marktanteil niederschlug. Obwohl sich die Verkaufspreise insgesamt positiv entwickelten, gingen die Verkaufspreise bei den Mountainbikes, die den größten Teil der Einfuhren aus Taiwan ausmachten, in den Mitgliedstaaten, auf die sich die Einfuhren aus Taiwan konzentrierten, erheblich zurück.

(86) Von 1996 bis zum Untersuchungszeitraum stieg das Volumen der Einfuhren aus Taiwan erneut um 12 %, der relative Wert dagegen nur um 7 %. Die Verkaufspreise sanken um weitere 2 %, der Marktanteil stieg gemessen am Volumen um 14 % und gemessen am Wert um 9 %. Diese Ergebnisse wurden also erzielt, als der Verbrauch nur geringfügig zunahm.

b) *Fahrradeinfuhren aus anderen Ländern als Taiwan*

(87) Die gesamten Fahrradeinfuhren in die Gemeinschaft aus anderen Ländern als Taiwan gingen volumenmäßig um 32 % und wertmäßig um 20 % zurück. Die Stückzahl der in die Gemeinschaft eingeführten Fahrräder sank um mehr als 1 Million. Die Tatsache, daß der volumenmäßige Rückgang stärker war als der wertmäßige zeigt, daß sich die durchschnittlichen Verkaufspreise während des Bezugszeitraums insgesamt positiv entwickelten.

(88) Der stärkste Rückgang war 1995 und 1996 im Zuge der Verbrauchsabnahme zu beobachten. Die Marktanteilverluste dieser Länder sind jedoch höher als der Rückgang des Verbrauchs. Einfuhrvolumen und -wert stiegen zwischen 1996 und dem Untersuchungszeitraum infolge der positiven Entwicklung des Verbrauchs während dieses Zeitraums.

(89) Während des Bezugszeitraums gingen die Einfuhren aus den von Antidumpingmaßnahmen betroffenen Ländern (China, Indonesien, Malaysia und Thailand) erheblich zurück, wobei China seine Einfuhren fast ganz einstellte.

(90) Nach diesem spürbaren Rückgang der Einfuhren aus China, Malaysia, Indonesien und Thailand wurden Polen, die Tschechische Republik, Indien und die USA während des Bezugszeitraums die wichtigsten Fahrradeinführer in der Gemeinschaft. Die Einfuhren aus diesen Ländern machten etwa 25 % der Gesamteinfuhren der Gemeinschaft und sogar 70 % ohne die Einfuhren aus Taiwan aus. Die Tatsache, daß die Einfuhren aus diesen Ländern während des gesamten Bezugszeitraums um 77 000 Stück, die Einfuhren aus Taiwan jedoch um mehr als 545 000 Stück zunahmen, zeigt, daß sich diese Einfuhren im Vergleich zu denen Taiwans volumenmäßig kaum auswirkten. Aus einer Analyse der Entwicklung der indikativen Preise dieser Einfuhren geht zudem hervor, daß sie den Druck auf die Preise in der Gemeinschaft nicht zusätzlich verstärkten, da nach den vorliegenden Informationen die Preise im Durchschnitt anzogen.

c) *Andere Hersteller in der Gemeinschaft*

(91) 1996 entfielen auf die anderen Hersteller in der Gemeinschaft etwa 40 % der gesamten Gemeinschaftsproduktion. Sie unterstützten den Antrag zwar nicht ausdrücklich, lehnten ihn aber auch nicht ausdrücklich ab.

(92) Zwischen 1994 und dem Untersuchungszeitraum verzeichneten die Hersteller, die den Antrag nicht unterstützten, einen Rückgang der Produktion um 16 %, des Verkaufsvolumens um 14 % und des Verkaufswerts um 6 %. Obwohl ihr Marktanteil in dieser Zeit volumenmäßig um 2 % und wertmäßig um 5 % stieg, mußten sie Nettoverluste bei ihrem Verkaufsvolumen (– 695 000 Stück) und ihrer Produktion (– 837 000 Stück) hinnehmen. Sie wurden also ebenfalls geschädigt und hatten mit denselben Schwierigkeiten zu kämpfen wie der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft.

(93) Einige Ausführer und Einführer gedumpter Fahrräder aus Taiwan behaupteten, die Schädigung in der Gemeinschaft sei zum größten Teil durch das Verhalten derjenigen italienischen Hersteller verursacht worden, die nicht an dem Verfahren beteiligt und in den größten Mitgliedstaaten vertreten sind. Die Preise dieser Hersteller seien sehr niedrig gewesen und hätten die Preise auf dem Gemeinschaftsmarkt unterboten.

(94) Auch hier wurden der Kommission jedoch keine stichhaltigen Beweise dafür vorgelegt, daß das Verhalten einiger Gemeinschaftshersteller dem Rest des Wirtschaftszweigs geschadet haben könnte. Daher konnten die Auswirkungen dieses angeblichen Verhaltens auf den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft nicht bewertet werden. Außerdem geht aus den vorliegenden Informationen hervor, daß zwischen 1994 und 1996 die Produktion in Italien um mehr als 1,6 Millionen Stück zurückgegangen ist. Dies entspricht mehr als 60 % des gesamten Produktionsrückgangs bei allen Gemeinschaftsherstellern während des Bezugszeitraums.

(95) Die italienischen Hersteller, die den Antrag nicht unterstützen, haben offensichtlich den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft nicht geschädigt, sondern sind während des Bezugszeitraums selbst geschädigt worden. Die Behauptung der vorstehend genannten Parteien wird daher zurückgewiesen.

d) *Exportgeschäft und andere Tätigkeiten des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft*

(96) Die Ausfuhren in Drittländer fielen von jeher im Wirtschaftszweig der Gemeinschaft kaum ins Gewicht. Von 1994 bis zum Untersuchungszeitraum machten sie rund 2 % der Gesamtverkäufe aus und gingen zum Ende dieses Zeitraums weiter zurück. Dieser Rückgang der Exporte des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft läßt sich bis zu einem gewissen Grad durch den allgemeine Konjunkturabschwung im Fahrradsektor und dadurch erklären, daß die wichtigsten europäischen Exportunternehmen die Exportmärkte immer mehr mit inländischen Erzeugnissen versorgen. Dieser leichte Rückgang der Ausfuhrverkäufe kann jedoch keineswegs die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft begründen oder erklären. Die negative Entwicklung der Schadensindikatoren wie Absatz, Verkaufspreise, Marktanteile und Gewinne läßt sich auf keinen Fall

durch irgendeine Änderung der Exporttätigkeit des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft erklären, da alle diese Indikatoren ausschließlich für die Tätigkeiten des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft in der Gemeinschaft ermittelt wurden.

(97) Marktteilnehmer in der Gemeinschaft behaupteten, die anderen Geschäfte einiger antragstellenden Gemeinschaftshersteller seien in den letzten Jahren extrem schlecht gelaufen, und ein Unternehmen habe 50 % seines Exportgeschäfts verloren. Dies hätte hohe Verluste und eine Schädigung verursacht, die nicht den Einfuhren aus Taiwan angelastet werden könne.

(98) Dem ist zunächst entgegenzuhalten, daß nur wenige Gemeinschaftshersteller außer der Herstellung und dem Verkauf von Fahrrädern eine andere wichtige Tätigkeit ausübten. Zwei von ihnen wurden in die Stichprobe der Gemeinschaftshersteller einbezogen. Dieser Sachverhalt trifft nur für einen bestimmten Gemeinschaftshersteller zu.

(99) In einer Antidumpinguntersuchung analysiert die Kommission ausschließlich die Schadensindikatoren in bezug auf die in der Gemeinschaft im Zusammenhang mit der betroffenen Ware ausgeübte Tätigkeit. Die möglichen Auswirkungen anderer Aktivitäten, die nicht im Zusammenhang mit der betroffenen Ware stehen, werden daher systematisch aus der Sachaufklärung ausgeklammert. Die Feststellungen, die zu der Schlußfolgerung führten, daß eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft vorliegt, beziehen sich also nur auf den Fahrradsektor, so daß die vorstehende Behauptung irrelevant ist.

4. **Schlußfolgerungen zur Schadensursache**

(100) Es ist nicht auszuschließen, daß andere Faktoren als die gedumpten Einfuhren aus Taiwan, insbesondere der Rückgang des Verbrauchs, zu der schwierigen Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft beigetragen haben. Der enorme Anstieg des Volumens und des Marktanteils der Einfuhren aus Taiwan, der erhebliche Preisrückgang und die Preisunterbietung durch diese Einfuhren wirkten sich jedoch äußerst nachteilig auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft aus, und das zu einer Zeit, als nach der Einführung von Antidumpingmaßnahmen auf die Einfuhren aus China, Indonesien, Malaysia und Thailand eine positive Entwicklung zu erwarten war. Daher wurde der Schluß gezogen, daß diese Einfuhren für sich genommen dem Wirtschaftszweig der Gemeinschaft eine bedeutende Schädigung verursachten und die Schädigung durch andere Faktoren nicht so bedeutend war, als daß dieser ursächliche Zusammenhang widerlegt werden könnte.

I. INTERESSE DER GEMEINSCHAFT

1. **Vorbemerkungen**

(101) Zweck der Antidumpingmaßnahmen ist es, die schädigenden Auswirkungen auf den Wirtschaftszweig der Gemeinschaft zu beseitigen. Auf diese Weise soll wieder ein fairer Wettbewerb auf dem Gemeinschaftsmarkt hergestellt werden.

Nach der positiven Schlußfolgerung zu Dumping, Schädigung und Schadensursache prüfte die Kommission, ob stichhaltige Gründe vorlagen, die zu der Schlußfolgerung geführt hätten, daß es nicht im Interesse der Gemeinschaft liege, in diesem besonderen Fall Maßnahmen einzuführen. Zu diesem Zweck wurden gemäß Artikel 21 Absatz 1 Grundverordnung die Auswirkungen etwaiger Maßnahmen auf alle an dem Verfahren beteiligten Parteien sowie die Folgen eines Eingreifens oder Nichteingreifens unter Zugrundelegung der bei der vorläufigen Sachaufklärung vorgelegten Beweise berücksichtigt.

(102) Hier ist darauf hinzuweisen, daß in den Antidumpingverfahren betreffend die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in China, Malaysia, Indonesien und Thailand unter ähnlichen Bedingungen die Auffassung vertreten wurde, daß die Einführung von Antidumpingmaßnahmen im Interesse der Gemeinschaft liegt.

2. **Interesse des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft und der verbundenen Sektoren**

(103) Grundsätzlich liegt es im Interesse eines Wirtschaftszweigs, daß faire Wettbewerbsbedingungen hergestellt werden und daß auf dem Markt Preise gelten, die faire Handelsbedingungen widerspiegeln. Seit 1988 sind die Fahrradhersteller in der Gemeinschaft, bei denen es sich zumeist um kleine und mittlere Unternehmen handelt, dem Wettbewerb durch gedumpte Einfuhren ausgesetzt. Dies führte zu einer extremen Anfälligkeit des Wirtschaftszweigs und infolgedessen zu noch heute andauernden Rationalisierungs- und Umstrukturierungsbemühungen, die von der Anpassungs-, Wettbewerbs- und Überlebensfähigkeit dieses Wirtschaftszweigs zeugen.

(104) Mit Antidumpingmaßnahmen und einer erwarteten positiven Entwicklung des Verbrauchs könnten Arbeitsplätze erhalten werden, von denen während des gesamten Bezugszeitraums mehr als 2 400 verloren gingen. Bei einem durchschnittlichen Antidumpingzoll von 6,5 % auf die Einfuhren von Fahrrädern aus Taiwan könnte der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft seine Umstrukturierungen abschließen, sich finanziell erholen und von der Wiederherstellung des fairen Wettbewerbs auf dem Markt profitieren.

(105) Angesichts der bedeutenden Schädigung während der letzten Jahre ist es sehr wahrscheinlich, daß sich seine schwierige finanzielle Lage ohne die Einführung von Maßnahmen zum Ausgleich der negativen Auswirkungen der gedumpten Einfuhren aus Taiwan weiter verschlechtern wird. Dies dürfte letztlich zu weiteren Konkursen und Betriebsstillegungen führen und somit auch Tausende andere Arbeitsplätze in der ganzen Gemeinschaft gefährden. Diese negativen Folgen für den Fahrradsektor würden sich auch auf die europäische Zulieferindustrie und alle anderen mit dem Fahrradsektor verbundenen Sektoren ausdehnen und somit verstärken.

3. **Interesse der Einführer in der Gemeinschaft**

(106) Nach den Informationen der Behörden der Mitgliedstaaten führt eine beträchtliche Anzahl von Einführern Fahrräder in die Gemeinschaft ein, doch ließ sich nicht feststellen, wieviele von ihnen unmittelbar von diesem Verfahren betroffen waren.

(107) Zur Bewertung der Auswirkungen etwaiger Maßnahmen sandte die Kommission Fragebogen an alle bekannten Einführer in der Gemeinschaft. Nach der Veröffentlichung der vorläufigen Feststellungen wird unter Umständen eine Stichprobe von Einführern ausgewählt und werden Kontrollbesuche in den Betrieben zur Überprüfung der übermittelten Informationen stattfinden.

(108) Einige der Kommission nicht bekannte Einführer meldeten sich selbst fristgerecht, forderten einen Fragebogen an und beantworteten ihn. Einige Einführer nahmen auch schriftlich zu dem Verfahren Stellung. Von den 64 Einführern, die den Fragebogen der Kommission beantworteten oder der Kommission Informationen übermittelten, legten nur sechs aussagekräftige Antworten für die Bewertung der Auswirkungen der Antidumpingmaßnahmen auf ihre Tätigkeiten vor.

(109) Sie äußerten sich zu dem dynamischen Innovationseffekt, der von den taiwanesischen ausführenden Herstellern auf den Gemeinschaftsmarkt ausging, und zu den nachteiligen Auswirkungen der Antidumpingmaßnahmen auf ihr Geschäft allgemein, auf die Beschäftigung und letztlich auf die Auswahlmöglichkeiten der Verbraucher.

(110) Durch die Einführung von Antidumpingmaßnahmen werden die Einführer taiwanesischer Fahrräder gegenüber den anderen Fahrradeinführern in der Gemeinschaft nicht benachteiligt. Die Maßnahmen dienen lediglich dazu, die handelsverzerrenden Auswirkungen des schadensverursachenden Dumpings auszugleichen und unter allen Wirtschaftsteilnehmern in der Gemeinschaft wieder faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen.

(111) Anhand der aussagekräftigen Angaben einiger Einführer wurde die Auffassung vertreten, daß ein durchschnittlicher Antidumpingzoll von 6,5 % auf die Fahrräder aus Taiwan zu einer Erhöhung der gesamten Verkaufskosten der Einführer um rund 3,3 % führen könnte. Diese Kostenerhöhung könnte zumindest zum Teil an die nachfolgenden Käufer, insbesondere Großhändler oder Einzelhändler, weitergegeben werden, die mit ihren Weiterverkaufspreisen für taiwanesische Fahrräder in der Gemeinschaft bereits relativ hohe Gewinnspannen erzielen. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, daß die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht so hoch sind, daß die Einführer auf die Einfuhr von Fahrrädern aus Taiwan verzichten, so daß diese Fahrräder nach wie vor auf dem Gemeinschaftsmarkt angeboten werden.

(112) Daher wird die Auffassung vertreten, daß die etwaigen negativen Auswirkungen der Maßnahmen gegenüber den Einfuhren aus Taiwan für die Einführer die positiven Auswirkungen dieser Maßnahmen für die anderen Beteiligten in der Gemeinschaft nicht überwiegen können.

4. **Interesse der Verbraucher**

(113) Die Kommission erhielt Stellungnahmen von Verbraucherverbänden in der Gemeinschaft, in denen diese befürchten, daß die Einführung von Antidumpingmaßnahmen eine Erhöhung der Verkaufspreise für taiwanesische Fahrräder mit sich bringen wird. Ferner wurde behauptet, das große Angebot beim Fahrradkauf müsse für die Verbraucher aufrechterhalten werden.

(114) Wie bereits weiter oben dargelegt, werden die vorgeschlagenen Antidumpingmaßnahmen nicht auf einer Höhe festgesetzt, durch die der Gemeinschaftsmarkt für Fahrräder aus Taiwan abgeschottet würde, so daß die Auswahlmöglichkeiten für die Verbraucher bestehen bleiben. Was eine mögliche Erhöhung des Verkaufspreises anbetrifft, so ist darauf hinzuweisen, daß die taiwanesischen Fahrräder nicht direkt von den Verbrauchern eingeführt werden. Die Fahrräder durchlaufen eine oder mehrere Handelsstufen, bevor sie der breiten Öffentlichkeit angeboten werden. Der Einfuhrpreis, auf den die Antidumpingzölle erhoben werden, beträgt im Durchschnitt 40 % des gesamten Weiterverkaufspreises des Fahrrads. Bei einem durchschnittlichen Antidumpingzoll von 6,5 % auf die Einfuhren von Fahrrädern aus Taiwan führen die unmittelbaren Auswirkungen der Zölle auf den Weiterverkaufspreis, wenn überhaupt höchstens zu einer Erhöhung von 2,6 %.

(115) Dabei ist zu bedenken, daß sich mit der erneuten Herstellung fairer Handelsbedingungen auf dem Gemeinschaftsmarkt der Wettbewerb für den Verbraucher in bezug auf die Preise weiterhin positiv auswirken wird. Darüber hinaus wird die

Auffassung vertreten, daß angesichts der zahlreichen Konkurrenten auf dem Markt eine Preiserhöhung, wenn überhaupt, nicht automatisch stattfinden wird. Diese dürfte vielmehr vom Wettbewerb und vom Verbraucherverhalten abhängen. Wahrscheinlich werden sich die Einführer, Großhändler, Einzelhändler und sonstigen Beteiligten dazu entschließen, gegebenenfalls ihre relativen Gewinnmargen zu senken, so daß die Verbraucher keine höheren Preise für die Fahrräder aus Taiwan zahlen müssen.

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

(116) Einige Parteien behaupteten, die Antidumpingmaßnahmen würden zur Entstehung einer Monopolsituation auf dem Gemeinschaftsmarkt beitragen, da sich große Konzerne wie Derby, Cycleurope und Atag durch die Übernahme kleinerer Unternehmen vergrößern konnten.

(117) Angesichts der zahlreichen in die Gemeinschaft einführenden Hersteller in Ausfuhrländern wie USA, Türkei, Polen, Tschechische Republik, Indien und Taiwan und der Vielzahl an Beteiligten und Herstellern in der Gemeinschaft besteht nicht die Gefahr einer Monopolbildung auf dem Fahrradsektor.

(118) Außerdem sind die vorgeschlagenen Antidumpingmaßnahmen nicht so hoch, daß sie den Gemeinschaftsmarkt für ausführende Hersteller in Taiwan wirtschaftlich uninteressant machen, so daß die Präsenz ihrer Erzeugnisse auf dem Gemeinschaftsmarkt nach wie vor gewährleistet ist. Durch die Maßnahmen soll also sichergestellt werden, daß für alle Beteiligten wieder faire Wettbewerbsbedingungen gelten, was die Präsenz der Wettbewerbskräfte am Markt fördern dürfte.

6. **Schlußfolgerung zum Interesse der Gemeinschaft**

(119) Nach Prüfung der in diesem Verfahren auf dem Spiel stehenden unterschiedlichen Interessen wurden keine stichhaltigen Gründe gegen die Einführung von Antidumpingmaßnahmen festgestellt. Die Antidumpingmaßnahmen sind vielmehr notwendig, um eine Verschärfung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft zu verhindern und Arbeitsplätze zu sichern.

(120) Die Kommission ist außerdem der Auffassung, daß durch die Einführung vorläufiger Maßnahmen in diesem Fall für alle Beteiligten in der Gemeinschaft wieder faire Wettbewerbsbedingungen hergestellt werden. Die Verbraucher werden weiterhin eine große Auswahl haben und von der Vielzahl von Wettbewerbern am Markt profitieren, was eine ungerechtfertigte Erhöhung der Weiterverkaufspreise verhindern wird.

J. **VORLÄUFIGER ZOLL**

(121) Um bis zum Abschluß der Untersuchung eine weitere Schädigung durch die fraglichen gedumpten Einfuhren zu verhindern, sollten vorläufige Antidumpingmaßnahmen eingeführt werden. Da viele unterschiedliche Fahrräder aus Taiwan eingeführt werden, scheint ein Wertzoll die geeignetste Maßnahme zu sein.

Bei der Festsetzung des vorläufigen Zolls wurden die festgestellte Dumpingspanne und der erforderliche Betrag zur Beseitigung der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft berücksichtigt.

(122) Es wurde die Auffassung vertreten, daß der zur Beseitigung der Schädigung erforderliche Zollbetrag dem Wirtschaftszweig der Gemeinschaft die Möglichkeit geben sollte, seine Produktionskosten zu decken und einen angemessenen Gewinn zu erzielen. In diesem Zusammenhang wurde eine Gewinnspanne von 8 % des Umsatzes als angemessen angesehen, wobei dem Bedarf an langfristigen Investitionen u. a. für eine kontinuierliche Produktentwicklung Rechnung getragen wurde. Normalerweise hätte der Wirtschaftszweig der Gemeinschaft ohne das schädigende Dumping eine solche Rendite zu erwarten.

(123) Die Schadensspannen wurden daher für jedes einzelne Modell als Differenz zwischen den Produktionskosten des Wirtschaftszweigs der Gemeinschaft zuzüglich der vorgenannten Gewinnspanne einerseits und dem zur Berechnung der Preisunterbietung herangezogenen tatsächlichen Nettoverkaufspreis der vergleichbaren eingeführten Modelle andererseits ermittelt. Diese Differenz wurde dann als Prozentsatz des cif-Einfuhrpreises frei Grenze der Gemeinschaft, unverzollt, ausgedrückt.

(124) Da bei allen ausführenden Herstellern der Stichprobe die Dumpingspanne niedriger war als die Schadensspanne, sollte der vorläufige Zoll gemäß Artikel 7 Absatz 2 Grundverordnung der Höhe der ermittelten Dumpingspanne entsprechen.

(125) Der vorläufige Antidumpingzoll für die Unternehmen, die zwar an der Untersuchung mitarbeiteten, aber nicht in die Stichprobe einbezogen wurden, entspricht der auf der Grundlage ihres Ausfuhrvolumens gewogenen durchschnittlichen Dumpingspanne der Unternehmen der Stichprobe. Er war in allen Fällen niedriger als der zur Beseitigung der Schädigung erforderliche Zollbetrag. Der vorläufige Antidumpingzoll für die nichtkooperierenden Unternehmen basiert auf der Dumpingspanne, die für diese Unternehmen, wie unter Randnummer 42 beschrieben, berechnet wurde, da der zur Beseitigung der Schädigung notwendige Betrag die ermittelte Dumpingspanne in allen Fällen überstieg.

K. **SCHLUSSBESTIMMUNGEN**

(126) Im Interesse einer ordnungsgemäßen Verwaltung ist eine Frist festzusetzen, innerhalb derer die betroffenen Parteien ihren Standpunkt schriftlich darlegen und eine Anhörung beantragen können. Außerdem ist darauf hinzuweisen, daß alle Feststellungen im Rahmen dieser Verordnung vorläufig sind und für die Zwecke der endgültigen Zölle, die die Kommission unter Umständen vorschlägt, überprüft werden können —

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 vorläufiger 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 aufgelisteten ausführenden Hersteller herstellen und zur Ausfuhr verkaufen, gilt ein vorläufiger Antidumpingzoll in Höhe von 5,4 % (Taric-Zusatzcode 8548).

(4) Für die Waren, die die nachstehend genannten Unternehmen herstellen und zur Ausfuhr verkaufen, gelten folgende Zollsätze:

Hersteller	Zollsatz	Taric-Zusatzcode
Fritz Jou Manufacturing Co., Ltd	10,2 %	8698
Giant Manufacturing Co., Ltd	2,4 %	8699
Merida Industry Co., Ltd	2,5 %	8700
Ming Cycle Industrial Co., Ltd	2,5 %	8701
Overlord Industries Corp.	18,2 %	8702

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

(6) Die Überführung der in Absatz 1 genannten Waren in den zollrechtlich freien Verkehr in der Gemeinschaft ist von der Leistung einer Sicherheit in Höhe des vorläufigen Zolls abhängig.

Artikel 2

Gemäß Artikel 20 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 384/96 könnnen die betroffenen Parteien binnen 15 Tagen nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung ihren Standpunkt schriftlich darlegen und eine Anhörung durch die Kommission beantragen.

Gemäß Artikel 21 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 384/96 können die betroffenen Parteien binnen eines Monats nach Inkrafttreten dieser Verordnung Bemerkungen zu deren Anwendung vorbringen.

Artikel 3

Die vorliegende Verordnung tritt am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft.

Artikel 1 gilt für einen Zeitraum von sechs Monaten.

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

Brüssel, den 25. August 1998

Für die Kommission
Leon BRITTAN
Vizepräsident

ANHANG

Acetrikes Industrial Co., Ltd, Changhua
Asahi Enterprises Corporation, Taipei
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
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.