

VERORDNUNG (EU) Nr. 502/2013 DES RATES

vom 29. Mai 2013

zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China im Anschluss an eine Interimsprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates vom 30. November 2009 über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern ⁽¹⁾ (im Folgenden „Grundverordnung“), insbesondere auf Artikel 9 Absatz 4 sowie auf Artikel 11 Absätze 3, 5 und 6,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission nach Anhörung des Beratenden Ausschusses,

in Erwägung nachstehender Gründe:

A. VERFAHREN

1. Geltende Maßnahmen

- (1) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 2474/93 ⁽²⁾ führte der Rat einen endgültigen Antidumpingzollsatz in Höhe von 30,6 % auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der Volksrepublik China (im Folgenden „VR China“ oder „betroffenes Land“) ein (im Folgenden „Ausgangsuntersuchung“). Im Anschluss an eine Umgehungsuntersuchung nach Artikel 13 der Grundverordnung wurde dieser Zoll mit der Verordnung (EG) Nr. 71/97 des Rates ⁽³⁾ auf die Einfuhren bestimmter Fahrradteile mit Ursprung in der VR China ausgeweitet. Darüber hinaus wurde beschlossen, ein „Befreiungssystem“ auf der Grundlage von Artikel 13 Absatz 2 der Grundverordnung einzurichten. Die Einzelheiten des Systems wurden in der Verordnung (EG) Nr. 88/97 ⁽⁴⁾ der Kommission festgelegt. Um eine Befreiung von dem ausgeweiteten Zoll zu erhalten, müssen Fahrradhersteller in der Union die Bedingungen des Artikels 13 Absatz 2 der Grundverordnung erfüllen, d. h. der Wert der montierten chinesischen Fahrradteile muss weniger als 60 % ausmachen, oder der Wert, der allen verwendeten eingeführten Teilen hinzugefügt wird, muss mehr als 25 % betragen. Bisher wurden mehr als 250 Befreiungen gewährt.
- (2) Im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung beschloss der Rat mit der

Verordnung (EG) Nr. 1524/2000 ⁽⁵⁾, dass die genannten Maßnahmen aufrechterhalten werden sollten.

- (3) Im Anschluss an eine Interimsüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung (im Folgenden „Änderungsinterimsüberprüfung“) beschloss der Rat mit der Verordnung (EG) Nr. 1095/2005 ⁽⁶⁾, den geltenden Antidumpingzoll auf 48,5 % zu erhöhen.
- (4) Nach einer Überprüfung der Antiumgehungsmaßnahmen nach Artikel 13 Absatz 4 und Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung beschloss der Rat mit der Verordnung (EG) Nr. 171/2008 ⁽⁷⁾, die Ausweitung des Antidumpingzolls gegenüber den Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China auf die Einfuhren bestimmter Fahrradteile aus der VR China aufrechtzuerhalten.
- (5) Im Anschluss an eine Auslaufüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 2 der Grundverordnung beschloss der Rat mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 ⁽⁸⁾ (im Folgenden „vorausgegangene Untersuchung“), dass die genannten Maßnahmen aufrechterhalten werden sollten.
- #### 2. Einleitung einer Untersuchung von Amts wegen
- (6) Nach der im Oktober 2011 abgeschlossenen Auslaufüberprüfung lagen der Kommission Beweise dafür vor, dass sich bezüglich des Dumpings und der Schädigung die Umstände, auf deren Grundlage die geltenden Maßnahmen eingeführt wurden, dauerhaft geändert haben könnten.
- (7) Den der Kommission vorliegenden Anscheinsbeweisen zufolge wurde das Ausfuhrkontingentsystem für Fahrradhersteller in der VR China, aufgrund dessen den ausführenden Herstellern im Rahmen der Änderungsinterimsüberprüfung keine Marktwirtschaftsbehandlung gewährt wurde, im Januar 2011 abgeschafft.
- (8) Außerdem hat sich die Struktur des Wirtschaftszweigs der Union geändert. Insbesondere gingen mehrere Unionshersteller vom kompletten Produktionszyklus zur (Teil-)Montage eingeführter Teile über.

⁽¹⁾ ABl. L 343 vom 22.12.2009, S. 51.

⁽²⁾ ABl. L 228 vom 9.9.1993, S. 1.

⁽³⁾ ABl. L 16 vom 18.1.1997, S. 55.

⁽⁴⁾ ABl. L 17 vom 21.1.1997, S. 17.

⁽⁵⁾ ABl. L 175 vom 14.7.2000, S. 39.

⁽⁶⁾ ABl. L 183 vom 14.7.2005, S. 1.

⁽⁷⁾ ABl. L 55 vom 28.2.2008, S. 1.

⁽⁸⁾ ABl. L 261 vom 6.10.2011, S. 2.

- (9) Darüber hinaus kamen durch die Erweiterungen der Europäischen Union in den Jahren 2004 und 2007 zahlreiche Hersteller zur Fahrradindustrie der Union hinzu. Außerdem verlagerten einige Hersteller, die vor den beiden Erweiterungen zur Industrie der Union gehört hatten, ihre Produktionsstätten in die neuen Mitgliedstaaten oder errichteten dort neue Produktionsanlagen. Infolgedessen hat sich möglicherweise das Kostenniveau des Wirtschaftszweigs der Union geändert.
- (10) Des Weiteren wurde die derzeitige Schadensbeseitigungsschwelle auf der Grundlage von aus Stahl hergestellten Fahrrädern berechnet, während gegenwärtig die meisten Fahrräder offenbar aus Aluminiumlegierungen hergestellt werden.
- (11) All diese Entwicklungen schienen von dauerhaftem Charakter zu sein, so dass die Feststellungen zur Schädigung und zum Dumping neu überprüft werden mussten.
- (12) Ferner steigt die Zahl der Unternehmen, die das Befreiungssystem in Anspruch nehmen, rasch an, ohne dass das System seit seiner Einführung im Jahr 1997 angepasst worden wäre. Überdies ist das System zur Überwachung der Einfuhren von Teilen, die von den Antidumpingmaßnahmen befreit sind, sehr komplex und aufwendig geworden, was seine Wirksamkeit gefährden könnte.
- (13) Die Kommission kam nach Anhörung des Beratenden Ausschusses zu dem Schluss, dass genügend Anscheinbeweise für die Einleitung einer Untersuchung nach Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung vorlagen und veröffentlichte im *Amtsblatt der Europäischen Union* am 9. März 2012 von Amts wegen die Bekanntmachung einer Interimsüberprüfung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China (im Folgenden „Einleitungsbekanntmachung“) ⁽¹⁾.

3. Parallele Umgehungsuntersuchung

- (14) Am 25. September 2012 leitete die Kommission mit der Verordnung (EU) Nr. 875/2012 ⁽²⁾ eine Untersuchung ein; diese betrifft die mutmaßliche Umgehung der mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 eingeführten Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China durch aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien versandte Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Indonesiens, Malaysias, Sri Lankas oder Tunesiens angemeldet oder nicht, und zur zollamtlichen Erfassung dieser Einfuhren (im Folgenden „Umgehungsuntersuchung“).

- (15) Im Mai 2013 wurden mit der Verordnung (EU) Nr. 501/2013 ⁽³⁾ des Rates (im Folgenden „Umgehungsverordnung“) die geltenden Antidumpingmaßnahmen gegenüber Fahrrädern mit Ursprung in der VR China auf aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien versandte Einfuhren von Fahrrädern, ob als Ursprungserzeugnisse Indonesiens, Malaysias, Sri Lankas oder Tunesiens angemeldet oder nicht, ausgeweitet, da bei diesen Einfuhren eine Umgehung der Maßnahmen durch Versand und/oder Montagevorgänge im Sinne des Artikels 13 Absätze 1 und 2 der Grundverordnung festgestellt wurde.

4. Parallele Antisubventionsuntersuchung

- (16) Am 27. April 2012 veröffentlichte die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* ⁽⁴⁾ die Bekanntmachung der Einleitung eines Antisubventionsverfahrens betreffend die Einfuhren in die Union von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China (im Folgenden „Antisubventionsuntersuchung“).
- (17) Im November 2012 veröffentlichte die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Bekanntmachung ⁽⁵⁾, wonach die Feststellungen der in den Erwägungsgründen 14 und 15 erwähnten Umgehungsuntersuchung bei der Antisubventionsuntersuchung verwendet werden können.
- (18) Im Mai 2013 schloss die Kommission die Antisubventionsuntersuchung mit der Entscheidung (2013/227/EU) ⁽⁶⁾ ohne die Einführung von Maßnahmen ab.

5. Von der Untersuchung betroffene Parteien

- (19) Die Kommission unterrichtete ihr bekannte Unionshersteller und Verbände von Unionsherstellern, ihr bekannte ausführende Hersteller in der VR China und einen Verband chinesischer Hersteller, die Vertreter des betroffenen Landes, ihr bekannte Einführer und Verbände von Einführern sowie ihr bekannte Unionshersteller von Fahrradteilen und deren Verbände und ferner einen ihr bekannten Verwenderverband offiziell über die Einleitung des Verfahrens. Die interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, innerhalb der in der Einleitungsbekanntmachung gesetzten Frist schriftlich Stellung zu nehmen und eine Anhörung zu beantragen.
- (20) Angesichts der offensichtlich großen Zahl von ausführenden Herstellern, Unionsherstellern und unabhängigen Einführern wurde in der Einleitungsbekanntmachung ein Stichprobenverfahren nach Artikel 17 der Grundverordnung vorgesehen. Damit die Kommission über die Notwendigkeit eines Stichprobenverfahrens entscheiden

⁽¹⁾ ABl. C 71 vom 9.3.2012, S. 10.

⁽²⁾ ABl. L 258 vom 26.9.2012, S. 21.

⁽³⁾ Siehe Seite 1 dieses Amtsblatts.

⁽⁴⁾ ABl. C 122 vom 27.4.2012, S. 9.

⁽⁵⁾ ABl. C 346 vom 14.11.2012, S. 7.

⁽⁶⁾ ABl. L 136 vom 23.5.2013, S. 15.

- und gegebenenfalls Stichproben auswählen konnte, wurden alle ausführenden Hersteller sowie deren bekannter Herstellerverband, alle Unionshersteller und unabhängigen Einführer aufgefordert, mit der Kommission Kontakt aufzunehmen und ihr für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2011 die in der Einleitungsbekanntmachung aufgeführten grundlegenden Informationen zu ihrer Tätigkeit in Verbindung mit der betroffenen Ware zu übermitteln.
- (21) Da die Vertreter des betroffenen Landes auf die Bekanntmachung nicht reagierten, nahm die Kommission mit etwa 70 chinesischen Unternehmen Kontakt auf, die ihren Dienststellen bereits aus der vorausgegangenen Untersuchung bekannt waren. Die Kommission machte in einer späteren Phase nach Einleitung der in Erwägungsgrund 16 erwähnten Antisubventionsuntersuchung etwa 300 weitere chinesische ausführende Hersteller ausfindig, die im Zusammenhang mit dieser Interimsüberprüfung ebenfalls kontaktiert wurden.
- (22) Obwohl sich die Kommission um die Mitarbeit ausführender Hersteller bemühte, meldeten sich nur acht Gruppen chinesischer ausführender Hersteller, von denen lediglich vier angaben, in dem in Erwägungsgrund 37 festgelegten Untersuchungszeitraum der Überprüfung (UZÜ) Ausfuhren in die Union getätigt zu haben, und deren Anteil weniger als 4 % der insgesamt im ÜZU durchgeführten Ausfuhren von Fahrrädern aus der VR China ausmachte.
- (23) Ausgehend davon wurde entschieden, dass kein Stichprobenverfahren für die ausführenden Hersteller in der VR China erforderlich war.
- (24) Wie in den Erwägungsgründen 63, 64 und 131 ausgeführt wird, war bei einem chinesischen ausführenden Konzern, nämlich Giant China, die Anwendung von Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung begründet. Als Folge davon ließ die Mitarbeit der chinesischen ausführenden Hersteller sogar noch weiter nach.
- (25) Wie in den Erwägungsgründen 32 bis 35 erläutert, wurde eine Stichprobe von Unionsherstellern gebildet.
- (26) Wie in Erwägungsgrund 36 ausgeführt, wurde ein Stichprobenverfahren für unabhängige Einführer als nicht erforderlich erachtet.
- (27) Die Kommission versandte Fragebogen an alle bekanntermaßen betroffenen Parteien und an alle anderen Parteien, die dies innerhalb der in der Einleitungsbekanntmachung angegebenen Fristen beantragten, namentlich an die in die Stichprobe aufgenommenen Unionshersteller, an die mitarbeitenden ausführenden Hersteller in der VR China, an unabhängige Einführer, die sich, wie in Erwägungsgrund 36 beschrieben, selbst gemeldet hatten, und an die ihr bekannten Hersteller von Fahrradteilen in der Union.
- (28) Die Kommission erhielt ausgefüllte Fragebogen und andere Beiträge von vier Gruppen von chinesischen ausführenden Herstellern und von deren Vertretern, von acht in die Stichprobe aufgenommenen Unionsherstellern, von einem Verwenderverband und acht Verbänden der Unionshersteller sowie von 53 Herstellern von Fahrradteilen und einem Verband von Fahrradteilherstellern. Keiner der kontaktierten unabhängigen Einführer übermittelte einen beantworteten Fragebogen.
- (29) Die Kommission holte alle Informationen ein, die sie für die Ermittlung von Dumping, der dadurch verursachten Schädigung, der Schadensursache und des Unionsinteresses für notwendig erachtete, prüfte sie und führte in den Betrieben folgender Unternehmen Kontrollbesuche durch:
- a) *Fahrradhersteller in der Union*
- Accell Hunland, Ungarn
 - Decathlon RGVS, Portugal
 - Denver srl, Italien
 - SC Eurosport DHS, Rumänien
 - Koninklijke Gazelle, Niederlande
 - Maxcom Ltd, Bulgarien
 - MIFA, Deutschland
 - Sprick Rowery, Polen
- b) *Fahrradteilhersteller in der Union*
- Chimsport, Rumänien
 - Telai Olagnero, Italien
- c) *Ausführende Hersteller in der VR China*
- Ideal (Dong Guan) Bike Co.
 - Oyama Bicycles (Taicang) Co.
 - Zhejiang Baoguilai Vehicle Co.
- (30) Da für die ausführenden Hersteller in der VR China, denen unter Umständen keine MWB gewährt werden konnte, ein Normalwert anhand von Daten aus einem Vergleichsland ermittelt werden musste, wurde in den Betrieben der folgenden Unternehmen ein diesbezüglicher Kontrollbesuch durchgeführt:
- Distribuidora de Bicicletas Benotto, S.A. DE C.V., Mexico City, Mexiko
 - Bicicletas Magistri, Mexico City, Mexiko
 - Bicicletas Mercurio SA DE CV, San Luis Potosi, Mexiko.

- (31) Im Anschluss an die Unterrichtung über die wesentlichen Tatsachen und Erwägungen (im Folgenden „Unterrichtung“) machten einige Parteien geltend, den Parteien sei für ihre Stellungnahmen keine angemessene Frist gewährt worden. Hierzu wird darauf hingewiesen, dass den Parteien für ihre Stellungnahmen gemäß Artikel 20 Absatz 5 der Grundverordnung ausreichend Zeit eingeräumt wurde. Die Stellungnahme wird daher zurückgewiesen.

6. Bildung einer Stichprobe der Unionshersteller

- (32) In der Einleitungsbekanntmachung gab die Kommission bekannt, dass sie eine vorläufige Stichprobe der Unionshersteller gebildet hatte. Diese Stichprobe umfasste acht der über 380 der Kommission vor Einleitung der Untersuchung bekannten Hersteller; sie wurden auf der Grundlage des größten repräsentativen Verkaufs- und Produktionsvolumens ausgewählt, das in der zur Verfügung stehenden Zeit in angemessener Weise untersucht werden kann, wobei auch die geografische Verteilung berücksichtigt wurde. Die Stichprobe umfasste die größten, nach Produktionsvolumen gereihten Herstellerländer. Die für jedes dieser Länder in die Stichprobe aufgenommenen Unternehmen zählten zu den größten repräsentativen mitarbeitenden Herstellern. In die Stichprobe wurden auch den größten mitarbeitenden Konzernen angehörende Unternehmen aufgenommen. In diesem Fall wurde besonders darauf geachtet, dass die Stichprobe aus gleich vielen Unternehmen aus den alten und den neuen Mitgliedstaaten besteht.
- (33) In der Stichprobe waren etwa 25 % der geschätzten Gesamtproduktion und Gesamtverkäufe der Union im UZÜ vertreten. Die interessierten Parteien wurden aufgefordert, das Dossier einzusehen und innerhalb von 15 Tagen nach Veröffentlichung der Einleitungsbekanntmachung zur Angemessenheit dieser Auswahl Stellung zu nehmen. Alle interessierten Parteien, die einen entsprechenden Antrag stellten und nachwiesen, dass besondere Gründe für ihre Anhörung sprachen, wurden gehört.
- (34) Einige interessierte Parteien erhoben Einwände gegen die Auswahl der Unionsherstellerstichprobe. Sie brachten vor, dass i) die vorläufige Stichprobe nur bestimmte, einer Gruppe verbundener Unternehmen angehörende juristische Personen umfasse und nicht alle juristischen Personen, welche die gesamte, die betreffende Ware herstellende wirtschaftliche Einheit bilden, und dass ii) ein Unternehmen in den Vorschlag aufgenommen worden wäre, dass in jüngster Zeit Verluste machte, während die Unionshersteller in diesem Zeitraum florierten. Darüber hinaus bestünde kein Zusammenhang zwischen der betroffenen Ware und diesen Verlusten.
- (35) Diese Vorbringen wurden aus den folgenden Gründen zurückgewiesen. i) Da die größeren Konzernen angehörenden Unternehmen, die, wie festgestellt wurde, unabhängig von anderen Tochtergesellschaften desselben Konzerns tätig waren, als repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union angesehen wurden, bestand keine Notwendigkeit, die gesamte Gruppe systematisch zu untersuchen. ii) Die betroffene interessierte Partei brachte keinen Beleg zur Untermauerung ihrer Behauptung vor, derzufolge das in die Stichprobe aufgenommene, angeblich Verluste einfahrende Unternehmen tatsächlich nicht

repräsentativ für den Wirtschaftszweig der Union sei. Schließlich gilt, dass zwar die gebildete Stichprobe für den Wirtschaftszweig der Union repräsentativ sein sollte, die dafür ausgewählten Unternehmen aber nicht zwangsläufig homogen sein müssen. Das Vorbringen dieser Partei musste daher zurückgewiesen werden

7. Bildung einer Stichprobe der unabhängigen Einführer

- (36) Die Bildung einer Stichprobe der unabhängigen Einführer war in der Einleitungsbekanntmachung ebenfalls vorgesehen. Alle der Kommission bekannten unabhängigen Einführer wurden bei der Einleitung des Verfahrens kontaktiert. Da der Rücklauf an Antworten von den für die Stichprobe ausgewählten Unternehmen gering war, wurde auf die Stichprobenbildung verzichtet. Alle unabhängigen Einführer, die sich gemeldet hatten, wurden zur Mitarbeit aufgefordert und erhielten einen Fragebogen. Keiner der unabhängigen Einführer übermittelte einen beantworteten Fragebogen oder arbeitete bei dieser Untersuchung weiter mit.

8. Untersuchungszeitraum

- (37) Die Untersuchung von Dumping und Schädigung betraf den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis zum 31. Dezember 2011 (im Folgenden „Untersuchungszeitraum der Überprüfung“ oder „UZÜ“). Die Untersuchung der für die Schadensanalyse relevanten Entwicklungen betraf den Zeitraum von Januar 2008 bis zum Ende des UZÜ (im Folgenden „Bezugszeitraum“).

B. BETROFFENE WARE UND GLEICHARTIGE WARE

1. Betroffene Ware

- (38) Gegenstand dieser Überprüfung sind Zweiräder und andere Fahrräder (einschließlich Lastendreiräder, aber ausgenommen Einräder), ohne Motor (im Folgenden „zu überprüfende Ware“) mit Ursprung in der VR China, die derzeit unter den KN-Codes 8712 00 30 und ex 8712 00 70 eingereiht werden.
- (39) Wie in der vorausgegangenen Untersuchung wurden die Fahrräder in folgende Kategorien gegliedert:
- A: Geländefahrräder, einschließlich Mountainbikes, 24" oder 26",
 - B: Trekkingräder, Citybikes, Hybridräder, VTC und Tourenräder, 26" oder 28",
 - C: Geländeräder für Jugendliche (BMX) und Kinderfahrräder, 16" oder 20",
 - D: sonstige Zwei- und andere Fahrräder (ausgenommen Einräder).
- (40) Alle vorstehend definierten Fahrradtypen weisen dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften auf. Zudem werden sie über vergleichbare Vertriebskanäle wie Fachhändler, Sportgeschäftketten und

- Massenanbieter auf dem Unionsmarkt verkauft. Da die grundlegenden Verwendungen von Fahrrädern identisch sind, sind sie weitgehend austauschbar, so dass Modelle verschiedener Kategorien miteinander konkurrieren. Auf dieser Grundlage wurde der Schluss gezogen, dass die Fahrräder aller Kategorien eine einzige Ware sind.
- (41) Der Argumentation einer Partei zufolge wiesen die einzelnen Fahrradtypen deutlich unterschiedliche Eigenschaften und beabsichtigte Verwendungen sowie auch ganz andere Preise auf und wären damit aus der Sicht des Verbrauchers nicht austauschbar. Überdies wären Stahl- und Aluminiumfahrräder nicht als austauschbar anzusehen und würden sich auch vom Preis her unterscheiden.
- (42) Zur Untermauerung ihrer Argumentation übermittelte die Partei eine Studie über die grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften und Verwendungen von fünf unterschiedlichen Warentypen und über deren Austauschbarkeit. Es sei darauf hingewiesen, dass die Studie angeblich auf den Aussagen von 36 Auskunftgebern beruht, wobei jedoch unklar ist, wie diese ausgewählt wurden. Darüber hinaus dürfte sie eigens für diese Untersuchung durchgeführt worden sein. Die Studie enthält keinerlei quantifizierbare Daten. Der Inhalt der Studie beruht offensichtlich auf den Aussagen von Kunden und/oder Fahrradherstellern und nicht auf nachprüfbareren Beweisen. Daher ist zu bezweifeln, dass die Ergebnisse dieser Studie repräsentativ sind.
- (43) Die Partei legte keine weiteren Belege zur Untermauerung ihrer Behauptung vor.
- (44) Die Untersuchung bestätigte, dass alle vorstehend definierten Fahrradtypen dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften aufweisen. Insbesondere ergab sie, dass sich die Verwendung unterschiedlicher Rohstoffe nicht auf die grundlegenden Eigenschaften eines Fahrrads auswirkt. Zwar unterscheiden sich Stahl und Aluminium durch einige technische Merkmale wie das Gewicht, die grundlegenden Eigenschaften von aus Stahl oder aus Aluminium gefertigten Fahrrädern sind aber immer noch ähnlich.
- (45) Die Partei legte auch keine konkreten Belege dafür vor, dass Fahrräder aus Stahl einerseits und Fahrräder aus Aluminium andererseits tatsächlich unterschiedliche grundlegende materielle und technische Eigenschaften aufweisen würden.
- (46) Bezüglich der spezifischen Anwendung, Verwendung und Wahrnehmung der Verbraucher wurde durch diese Untersuchung bestätigt, dass alle Fahrräder die gleichen grundlegenden Anwendungen haben und im Wesentlichen die gleiche Funktion erfüllen. Zwar sollen die einzelnen Kategorien grundsätzlich unterschiedliche Anforderungen der Endabnehmer erfüllen, die jedoch die Fahrräder der unterschiedlichen Kategorien im Alltag für jede Art der Verwendung nutzen.
- (47) Dementsprechend lassen sich keine klaren Trennungslinien nach der Verwendung durch den Endabnehmer und der Wahrnehmung der Verbraucher von den einzelnen Kategorien ziehen.
- (48) Überdies unterscheiden die Unionshersteller in Bezug auf Produktion, Vertrieb oder Buchführung selbst oft nicht zwischen den Fahrrädern der einzelnen Kategorien. Sie setzen nämlich häufig ähnliche Herstellungsverfahren für alle Fahrradkategorien ein.
- (49) Zudem werden die Fahrräder der einzelnen Kategorien über vergleichbare Vertriebskanäle wie Fachhändler, Sportgeschäftketten und Massenanbieter auf dem Unionsmarkt verkauft.
- (50) Auf dieser Grundlage wurde der Schluss gezogen, dass die Fahrräder aller Kategorien eine einzige Ware sind.
- (51) Eine Partei sprach an, dass bei dieser Untersuchung, wie in Erwägungsgrund 38 erwähnt, zwei KN-Codes erfasst würden, während es bei der in Erwägungsgrund 5 angeführten vorausgegangenen Untersuchung drei KN-Codes, nämlich ex 8712 00 10, 8712 00 30 und ex 8712 00 80, gewesen seien. Diesbezüglich sei darauf verwiesen, dass die Änderungen bei den Codes durch Änderungen der Kombinierten Nomenklatur bedingt waren, die durch die Verordnung (EU) Nr. 1006/2011 der Kommission ⁽¹⁾ ab dem 1. Januar 2012 verbindlich eingeführt wurden.
- (52) In diesem Zusammenhang brachte die Partei vor, dass Fahrräder ohne Kugellager und Fahrräder mit Kugellager nicht als eine einzige Ware anzusehen seien. Allerdings ergab die Untersuchung, dass Fahrräder mit Kugellager und Fahrräder ohne Kugellager dieselben materiellen und technischen Eigenschaften und Verwendungen aufweisen. Da die Partei überdies ihr Vorbringen durch keinerlei Belege untermauerte, wird es zurückgewiesen.
- (53) Außerdem machte die Partei geltend, dass sich die bei Eurostat verzeichneten Durchschnittspreise der Einfuhren je nachdem, unter welchem der beiden KN-Codes die betroffene Ware eingereicht wird, erheblich unterscheiden würden. In diesem Zusammenhang sei hervorgehoben, dass, wie noch in Erwägungsgrund 157 ausgeführt wird, aufgrund des Produktmix der bei Eurostat erfasste Durchschnittspreis lediglich als Anhaltspunkt für Preistrends dienen kann, für Vergleiche der Verkaufspreise zwischen verschiedenen Ländern und der Union aber nicht zweckmäßig ist.

⁽¹⁾ ABl. L 282 vom 28.10.2011, S. 1.

- (54) Im Anschluss an die Unterrichtung brachte eine Partei erneut vor, die verschiedenen von dieser Untersuchung erfassten Fahrradtypen seien keine gleichartigen Waren und sie habe eindeutige Beweise für die angeblich bestehenden Unterschiede zwischen den verschiedenen Fahrradtypen bei Rohstoffen, materiellen Eigenschaften, technischen Merkmalen und Endverwendungen vorgelegt.
- (55) Hierzu sei darauf hingewiesen, dass es sich bei den eindeutigen Beweisen, die die Partei vorgelegt haben will, um die von der Kommission im Erwägungsgrund 42 bewertete Studie handelt. Die Kommission war nach gebührender Prüfung zu dem Schluss gekommen, dass die Repräsentativität der Studienergebnisse aus den im Erwägungsgrund 42 aufgeführten Gründen fraglich ist.
- (56) Die Parteien machten geltend, dass Kinderfahrräder, die von der Partei als Fahrräder mit einer Radgröße von höchstens 16 Zoll definiert wurden, aus der Warendefinition dieser Untersuchung ausgenommen werden sollten. Diese Vorbringen beruhten auf der Annahme, solche Fahrräder unterschieden sich insbesondere durch ihre Verwendungsdauer und ihre einfachen Eigenschaften klar von anderen Fahrradtypen, die unter die Warendefinition dieser Untersuchung fallen.
- (57) Diese Vorbringen wurden jedoch nicht als ausreichend erachtet, um Fahrräder mit einer Radgröße von höchstens 16 Zoll aus der Definition der betroffenen Ware auszuschließen, da keine hinreichenden Beweise dafür vorgelegt wurden, dass in dieser Untersuchung eine klare Trennlinie zwischen Fahrrädern mit einer Radgröße von höchstens 16 Zoll und anderen unter die Warendefinition dieser Untersuchung fallenden Fahrrädern gezogen werden kann. Es wurde im Gegenteil festgestellt, dass die wesentlichen materiellen und technischen Eigenschaften, die Fahrräder mit einer Radgröße von höchstens 16 Zoll mit der betroffenen Ware teilen — nämlich, dass es sich um ein mit Muskelkraft über Pedale angetriebenes Fahrzeug mit mehreren, an einem Rahmen angebrachten Rädern handelt — weit wichtiger sind als etwaige Unterschiede (im Wesentlichen die Radgröße). Des Weiteren stellte sich heraus, dass sie sich in Bezug auf Produktion, Vertriebskanäle und Kundendienst nicht grundlegend von den anderen untersuchten Fahrradtypen unterschieden. Die bloße Tatsache, dass Fahrräder mit einer Radgröße von höchstens 16 Zoll eine besondere Untergruppe von Waren innerhalb der betroffenen Ware bilden, rechtfertigt nicht ihren Ausschluss aus der Warendefinition. Es wurde nämlich festgestellt, dass angesichts der Definition der betroffenen Ware insbesondere als ein mit Muskelkraft über Pedale angetriebenes Fahrzeug mit mehreren Rädern, das im Wesentlichen als Verkehrsmittel und Sportgerät verwendet wird, zwischen Fahrrädern mit einer Radgröße von höchstens 16 Zoll und der betroffenen Ware keine klare Trennlinie besteht, sondern es vielmehr breite Überschneidungen gibt. Diesbezüglich ergab die Untersuchung, dass einer der mitarbeitenden ausführenden Hersteller aus der VR China Fahrräder mit einer Radgröße von 12 Zoll in die Union ausführte, die nicht

zwangsläufig als Kinderfahrräder galten; diese Fahrräder waren vielmehr Klappräder und wurden von Erwachsenen verwendet, für die der Platzbedarf ein wichtiges Merkmal war.

- (58) Der Antrag, Fahrräder mit einer Radgröße von höchstens 16 Zoll aus der Warendefinition der Untersuchung auszuschließen, wird daher zurückgewiesen.

2. Gleichartige Ware

- (59) Die vom Wirtschaftszweig der Union hergestellten und auf dem Unionsmarkt verkauften Fahrräder, die im Vergleichsland hergestellten und dort verkauften Fahrräder sowie die in den Unionsmarkt eingeführten Fahrräder mit Ursprung in der VR China weisen dieselben grundlegenden materiellen und technischen Eigenschaften und Verwendungen auf und werden daher als gleichartig im Sinne des Artikels 1 Absatz 4 der Grundverordnung angesehen.

C. DUMPING

1. Marktwirtschaftsbehandlung

1.1. MWB-Untersuchung

- (60) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe b der Grundverordnung wird der Normalwert in Antidumpinguntersuchungen betreffend Einfuhren aus der VR China für diejenigen Hersteller, die den Untersuchungsergebnissen zufolge die Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllen, nach Artikel 2 Absätze 1 bis 6 ermittelt. Zur besseren Übersicht folgt eine kurze Zusammenfassung dieser Kriterien:
- Geschäftsentscheidungen beruhen auf Marktsignalen, der Staat greift diesbezüglich nicht nennenswert ein, und die Kosten beruhen auf Marktwerten;
 - die Unternehmen verfügen über eine einzige klare Buchführung, die von unabhängigen Stellen nach internationalen Rechnungslegungsgrundsätzen (IAS) geprüft und in allen Bereichen angewendet wird;
 - es bestehen keine nennenswerten Verzerrungen infolge des früheren nicht marktwirtschaftlichen Systems;
 - Insolvenz- und Eigentumsvorschriften gewährleisten Stabilität und Rechtssicherheit;
 - Währungsumrechnungen erfolgen zu Marktkursen.
- (61) Bei dieser Untersuchung beantragten alle ausführenden Konzerne, die ursprünglich an der Untersuchung mitgearbeitet hatten, die MWB nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe b der Grundverordnung; das entsprechende Antragsformular schickten sie fristgerecht zurück.

- (62) Die Kommission holte zu allen ausführenden Konzernen, die ursprünglich an der Untersuchung mitgearbeitet hatten, alle ihr erforderlich scheinenden Daten ein und überprüfte die Angaben im MWB-Antrag bei einem Kontrollbesuch in den Betrieben des jeweiligen Konzerns.
- (63) Die Rückmeldung eines Konzerns, Giant China, wurde als äußerst mangelhaft erachtet, da sie nicht alle erforderlichen Informationen zur Konzernstruktur enthielt, obwohl sich die Kommission beim Konzern darum bemüht hatte.
- (64) Gemäß Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung wurde Giant China über die voraussichtliche Heranziehung von verfügbaren Fakten unterrichtet und zu einer Stellungnahme aufgefordert. Da sich Giant China jedoch weigerte, der Kommission die erforderlichen Informationen bereitzustellen, wurde Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung angewendet und der MWB-Antrag abgelehnt.
- (65) Die Untersuchung ergab überdies, dass keiner der chinesischen Unternehmensgruppen eine MWB gewährt werden konnte, da keine von ihnen alle Kriterien des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllte, und zwar aus den im Folgenden dargelegten Gründen:
- Kriterium 1**
- (66) Keiner der mitarbeitenden ausführenden Konzerne konnte nachweisen, dass er Kriterium 1 erfüllt, weil Entscheidungen über die Hauptrohstoffe (Stahl und Aluminium) nicht frei von staatlicher Einflussnahme waren. Die Kosten von Stahl und Aluminium machen bei den mitarbeitenden ausführenden Konzernen mindestens rund 20 % bis 25 % der Produktionskosten der betroffenen Ware aus. Zahlreiche Unternehmen sind vertikal vollkommen integriert, was bedeutet, dass sie die Aluminiumbarren oder den Stahl zur Herstellung von Rohren ankaufen, die wiederum zur Herstellung von Rahmen/Gabeln und letztendlich der Fahrräder verwendet werden.
- (67) Die Untersuchung ergab, dass drei mitarbeitende chinesische Gruppen ausführender Hersteller den Stahl und das Aluminium zur Herstellung der betroffenen Ware auf dem chinesischen Inlandsmarkt beschafften.
- (68) Die Preise stützen sich auf die Aluminium-Notierung an der staatlich kontrollierten Börse Shanghai Non-ferrous Metal Exchange market (im Folgenden „Börse“ oder „SHFE“). Die SHFE ist eine geschlossene Börse nur für in der VR China registrierte Unternehmen und chinesische Bürger und wird vom staatlichen Regulierungsorgan (Securities Regulatory Commission) kontrolliert. Mehrere Regelungen zur Arbeitsweise der Börse sorgen dafür, dass die Kursschwankungen an der SHFE gering sind und die Preise nicht den Marktwert widerspiegeln: Die täglichen Preisschwankungen sind auf 4 % über oder unter dem Tagesendwert des vorangegangenen Handelstages begrenzt, die Handelsfrequenz ist gering (gehandelt wird nur bis zum 15. Tag eines jeden Monats), Termingeschäfte werden nur mit Laufzeiten von höchstens 12 Monaten abgeschlossen und Transaktionsgebühren sind sowohl an die Börse als auch an die Makler zu entrichten.
- (69) Bei Transaktionen an der SHFE können die physischen Lieferungen zudem nur in einem zugelassenen Lager innerhalb der VR China erfolgen, wohingegen die Auslieferung für Terminkontrakte internationaler Börsen an jedem beliebigen Ort erfolgen kann. Da die SHFE außerdem eine Plattform ausschließlich für den physischen Handel ist (es werden keine Derivate verkauft), ist der chinesische Aluminiummarkt vollständig abgeschottet. Folglich ist eine Arbitrage mit der weltweiten Referenzbörse London Metals Exchange (im Folgenden „LME“) oder anderen Märkten praktisch nicht möglich, und die Börse arbeitet isoliert von den anderen Weltmärkten. Eine Arbitrage zwischen diesen Märkten kann somit nicht stattfinden. Im UZÜ waren die Spotpreise für Primäraluminium an der SHFE (ohne MwSt.) etwa 7 % niedriger als an der LME (ebenfalls ohne MwSt.).
- (70) Der Staat greift auch in die Preisbildungsmechanismen an der SHFE ein, indem er zum einen als Verkäufer von Primäraluminium und zum anderen durch das State Reserve Bureau und andere staatliche Organe auch als Käufer auftritt. Zudem bedient sich der Staat der SHFE-Regeln, die vom staatlichen Regulierungsorgan China Securities Regulatory Commission (im Folgenden „CSRC“) genehmigt wurden, um Tagespreisgrenzen festzulegen.
- (71) Die VR China unterstützt die Verarbeitung von Aluminiumprodukten, indem sie bei der Ausfuhr zahlreicher Aluminiumprodukte die MwSt. teilweise erstattet (bei Fahrrädern zu 15 %), während bei der Ausfuhr von Primäraluminium keine Erstattung erfolgt. Dies ist ein Anreiz für die chinesische Industrie, das Aluminium weiterzuverarbeiten, und wirkt sich direkt auf die Verfügbarkeit und den Preis von Primäraluminium auf dem Inlandsmarkt aus. Die Untersuchung ergab zudem, dass bei der Ausfuhr von Primäraluminium eine Steuer in Höhe von 17 % erhoben wird, während die Ausfuhr von Fahrrädern nicht besteuert wird. Dies bestätigt die Feststellung, dass der chinesische Staat Einfluss auf den Inlandsmarkt für Aluminium nimmt. Durch diese Instrumente werden die Inlandspreise gedrückt und für den einheimischen Wirtschaftszweig ein Anreiz geschaffen, sowohl für den Inlandsmarkt als auch für Auslandsmärkte Fertigerwaren aus Aluminium (wie die betroffene Ware) herzustellen.
- (72) Eine weitere Verzerrung durch den chinesischen Staat entsteht durch die Markteingriffe des State Reserves Bureau (im Folgenden „SRB“), das der National Development Reform Commission (im Folgenden „NDRC“) angehört. Ende 2008 und Anfang 2009 begann das SRB, Primäraluminiumbestände chinesischer Aluminiumhütten

aufzukaufen, um den Preis für den Rohstoff hochzutreiben. Das SRB brachte das Primäraluminium später wieder auf den Markt; dem Bericht von Bloomberg zufolge⁽¹⁾ geschah dies beispielsweise Anfang November 2010. Die Nachrichtenagentur Xinhua berichtete im Dezember 2008 über die Einlagerungsmaßnahmen und erläuterte, es sei geplant, als Preisstützungsmaßnahme 300 000 Tonnen Aluminium zu Preisen anzukaufen, die um 10 % über dem Marktpreis lagen⁽²⁾. Der Einlagerungsplan des SRB sah Käufe bei mehreren chinesischen Aluminiumhütten vor, allerdings sollte etwa die Hälfte bei dem Unternehmen Aluminium Corporation of China Ltd. gekauft werden. Dies beweist, dass der chinesische Staat bei der Festsetzung der Preise für Primäraluminium eine herausragende Rolle spielt und dass er in den Markt eingreift.

- (73) Dass die beschriebene erhebliche staatliche Einflussnahme ganz eindeutig gezielt ist, wird unter anderem durch den 12. Fünfjahres-Entwicklungsplan für Aluminium (2011-2015) belegt, in dem die Regierung der VR China ausdrücklich ihre Absicht erklärt, „Steuer- und Ausfuhrsteuerermäßigungen und andere wirtschaftspolitische Hebel anzupassen und den Gesamtumfang der Expansion sowie die Ausfuhren von Primärerzeugnissen streng zu kontrollieren“. Mit diesem Plan wird die Politik des vorangegangenen Aluminiumplans fortgeführt. Im Übrigen werden diese Pläne seit vielen Jahren umgesetzt, und auch im UZÜ liefen, wie oben dargelegt, mehrere Umsetzungsmaßnahmen.
- (74) Somit wirken sich die vielfachen durch den Staat verursachten Verzerrungen der chinesischen Primäraluminium-Preise auf die Rohstoffpreise aus. Hinzu kommt, dass die Hersteller durch diese Verzerrungen begünstigt werden, denn sie kaufen in der Regel am chinesischen Markt bei lokalen Anbietern ein und verwenden dabei die chinesischen Spotmarkt-Preise (oder SHFE-Preise) als Vergleichswert. Diese Preise lagen im UZÜ um rund 7 % unter den Weltmarktpreisen. Theoretisch können die chinesischen Unternehmen auch bestimmte Mengen zu LME-Preisen beziehen, falls die Preise am chinesischen Markt aufgrund der staatlichen Eingriffe darüber liegen — während es umgekehrt für nichtchinesische Wirtschaftsbeteiligte nicht möglich ist, sich zu günstigen Preisen auf dem chinesischen Markt einzudecken.
- (75) Es wurde daher der Schluss gezogen, dass der chinesische Aluminiummarkt aufgrund der erheblichen Eingriffe des Staates verzerrt ist.
- (76) Die Einflussnahme des chinesischen Staates auf den Stahlsektor wird dadurch belegt, dass die großen chinesischen Stahlproduzenten mehrheitlich dem Staat gehören und die installierte Stahlkapazität und der Stahlausstoß durch

die verschiedenen Fünfjahrespläne des Wirtschaftszweigs, insbesondere den laufenden 12. Fünfjahresplan (2011-2015) für den Eisen- und Stahlsektor, beeinflusst wird.

- (77) Der Staat übt auch auf den Rohstoffmarkt einen maßgeblichen Einfluss aus. Für Koks (zusammen mit Eisenerz der wichtigste Rohstoff zur Herstellung von Stahl) gelten Ausfuhrmengenbeschränkungen und ein Ausfuhrzoll von 40 %. Man kann deshalb zu dem Schluss gelangen, dass der chinesische Stahlmarkt aufgrund der erheblichen Eingriffe des Staates verzerrt ist.
- (78) Eine Antidumpinguntersuchung der Kommission⁽³⁾ bestätigte das erhebliche Ausmaß der staatlichen Eingriffe auch in dem spezifischen Segment der Rohre, die der wichtigste Rohstoff für die Herstellung von Fahrrädern aus Stahl sind.
- (79) Es wurde daher der Schluss gezogen, dass der chinesische Stahlmarkt aufgrund der erheblichen Eingriffe des Staates verzerrt ist.
- (80) Unter diesen Umständen konnte keines der Unternehmen nachweisen, dass seine Geschäftsentscheidungen im Zusammenhang mit dem Einkauf von Rohstoffen ohne nennenswerte Staatseingriffe getroffen werden und dass die Kosten der wichtigsten Inputs im Wesentlichen auf Marktwerten beruhen. Mithin konnten sie nicht nachweisen, dass sie das erste Kriterium erfüllten.
- (81) Die Erfüllung der übrigen vier Kriterien konnten von den drei mitarbeitenden chinesischen ausführenden Herstellern nachgewiesen werden.
- (82) Angesichts der Feststellungen zum ersten Kriterium wurde nach Konsultation des Beratenden Ausschusses die Auffassung vertreten, dass den drei mitarbeitenden chinesischen Gruppen ausführender Hersteller eine MWB verweigert werden sollte.
- (83) Die Kommission unterrichtete die betroffenen Unternehmen in der VR China und den Antragsteller offiziell über die MWB-Feststellungen. Sie erhielten Gelegenheit, ihre Standpunkte schriftlich darzulegen und eine Anhörung zu beantragen, falls besondere Gründe dafür sprachen.

⁽¹⁾ www.bloomberg.com.

⁽²⁾ http://news.xinhuanet.com/english/2008-12/26/content_10564812.htm.

⁽³⁾ Verordnung (EU) Nr. 627/2011 der Kommission zur Einführung eines vorläufigen Antidumpingzolls (ABl. L 169, 29.6.2011, S. 1) und Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1331/2011 des Rates zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter nahtloser Rohre der Volksrepublik China (ABl. L 336, 20.12.2011, S. 6).

1.2. Stellungnahmen der Parteien

- (84) Nach Unterrichtung über die MWB-Feststellungen machte ein Unternehmen geltend, bei der Entscheidung zur Verweigerung der MWB sei die chinesische Fahrradindustrie als Ganzes betrachtet worden und nicht einzelne Unternehmen. Hierzu wird angemerkt, dass die Kommission zwar eine Bewertung des Stahl- und Aluminiumsektors in China vorgenommen hat, jedoch eine klare Verbindung zwischen den Stahl- und Aluminiummärkten in der VR China und den Käufen von Stahl- und Aluminiumprodukten als Rohstoff durch die mitarbeitenden Gruppen besteht.
- (85) Überdies wurde geltend gemacht, der Kostenvorteil für die chinesischen Fahrradhersteller bei Stahl und Aluminium sei unbedeutend, da er sich in Anbetracht der Tatsache, dass Primäraluminium und Stahl 20 % bis 25 % der Herstellkosten für Fahrräder ausmachten und der Preisunterschied zwischen der LME und der SHFE im UZÜ 7 % betragen habe, nur auf 1,4 % bis 1,75 % belaufe.
- (86) Hierzu sei besonders auf den Dreh- und Angelpunkt der Analyse hingewiesen, nämlich auf den Anteil des Rohstoffs an den Herstellkosten (welcher in diesem Fall erheblich ist, da er mindestens 20 % bis 25 % der Herstellkosten ausmacht) und auf die Tatsache, dass der Rohstoffmarkt in der VR China verzerrt ist. Der genaue mengenmäßige Einfluss der Marktverzerrung auf die Kosten des Unternehmens wird nicht als entscheidender Faktor angesehen.
- (87) Weiterhin wurde geltend gemacht, die Kommission habe in einer anderen Untersuchung die Preise der zur Herstellung der betroffenen Ware direkt eingesetzten Rohstoffe anstatt der Preise des Primärrohstoffs analysiert und hätte daher im vorliegenden Fall die staatliche Einflussnahme auf die Preise des direkten Rohstoffs, nämlich stranggepresster Teile aus Aluminiumlegierung, untersuchen sollen und nicht die Einflussnahme auf den Primärrohstoff Primäraluminium.
- (88) Hierzu sei angemerkt, dass jede Untersuchung für sich beurteilt wird. Zudem deutet die Tatsache, dass der Markt für Primäraluminium vom Staat kontrolliert wird, darauf hin, dass auch der Markt für Zwischenprodukte aus Aluminium nicht marktwirtschaftlich, d. h. nach Angebot und Nachfrage, funktioniert. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.
- (89) Des Weiteren wurde geltend gemacht, Unterschiede zwischen der SHFE und der LME beim Preis für Primäraluminium müssten nicht notwendigerweise zu Preisunterschieden bei stranggepressten Teilen aus Aluminiumlegierungen auf den jeweiligen Märkten führen, und es seien ebenfalls Faktoren wie die Effizienz der Produktion, die Restkapazität und die Kosten durch Umweltschutzaufgaben zu berücksichtigen.
- (90) Hierzu sei darauf hingewiesen, dass für diese Behauptung keine Beweise vorgelegt wurden. Da es nicht durch Beweise gestützt war, war die Kommission nicht in der Lage, das Vorbringen zu analysieren und zu prüfen, welches daher zurückgewiesen wurde.
- (91) Es wurde außerdem geltend gemacht, die Kommission habe die Existenz einer Reihe nachfolgender Zwischenprodukte und damit die tatsächlichen Eigenschaften und Faktoren, die für die Preisbildung der fertigen Fahrräder maßgeblich seien, ignoriert. Insbesondere sind, dem Vorbringen zufolge, andere Faktoren als der Rohstoffpreis, etwa die besonderen technischen Merkmale und die Bedürfnisse der Verbraucher, maßgeblich für den Preis der Fahrräder, da diese (anders als Primäraluminium) direkt an den Endverbraucher verkauft werden.
- (92) Es wurden allerdings keine konkreten Einzelheiten zu den Eigenschaften und Faktoren, die zu berücksichtigen seien, mitgeteilt, so dass die Kommission nicht dazu Stellung nehmen konnte.
- (93) Ferner wurde vorgebracht, die Kommission habe die Grundsätze, nach denen die SHFE funktioniere, falsch bewertet. Das Funktionieren der SHFE werde von der CSRC ähnlich geregelt wie etwa die Finanzmärkte in Frankreich und im Vereinigten Königreich durch die Autorité des marchés financiers (im Folgenden „AMF“) bzw. die Financial Services Authority (im Folgenden „FSA“), und die Rolle der CSRC und ihre spezifischen Regulierungs-/Aufsichtsmaßnahmen seien mit den G-20-Grundsätzen vereinbar. Die Schlussfolgerungen zur MWB, welche sich auf die Rolle der CSRC und das Funktionieren der SHFE stützten, entbehrten daher jeder Grundlage.
- (94) Hierzu sei angemerkt, dass das Unternehmen die Tatsache außer Acht ließ, dass die FSA⁽¹⁾ und die AMF⁽²⁾ unabhängige nichtstaatliche Stellen sind, während die CSRC eine dem Staatsrat direkt unterstellte Stelle auf Ministeriumsebene⁽³⁾ ist. Der Staatsrat ist das höchste ausführende Organ der Staatsmacht sowie das höchste Organ der Staatsverwaltung⁽⁴⁾. Dies ist ein weiteres Beispiel dafür, dass der Staat an der Regulierung des Aluminiummarktes in der VR China aktiv beteiligt ist. Was die Vereinbarkeit mit den G-20-Grundsätzen betrifft, so legte das Unternehmen lediglich eine Erklärung vor, ohne zu erläutern, auf welche Grundsätze es sich bezieht. Der Einwand wurde daher zurückgewiesen.

(1) <http://www.fsa.gov.uk/about/who>

(2) http://www.amf-france.org/affiche_page.asp?urldoc=lesmissionsamf.htm&lang=en&Id_Tab=0

(3) http://www.csrc.gov.cn/pub/csrc_en/about/

(4) <http://english.gov.cn/links/statecouncil.htm>

- (95) Ein Unternehmen widersprach zudem der Bewertung der Kommission, dass eine Arbitrage zwischen der LME als weltweiter Referenzbörse oder anderen Märkten und den Preisen der SHFE praktisch nicht möglich sei und die SHFE daher isoliert von den anderen Weltmärkten arbeite.
- (96) Hierzu wird angemerkt, dass dies im Widerspruch dazu steht, dass das Unternehmen von einer Preisdifferenz zwischen der SHFE und der LME ausgeht, denn dieses hatte geltend gemacht, die chinesischen Hersteller hätten in dem Zeitraum als die Preise an der SHFE höher lagen als an der LME, mehr für Aluminium gezahlt als die Unionshersteller.
- (97) Das Unternehmen machte des Weiteren geltend, die SHFE habe ab 2010 die physische Lieferung von Aluminium an Zolllager in der Freihandelszone von Shanghai genehmigt. Der Bewertung der Kommission, dass physische Lieferungen, anders als im internationalen Handel, in dem Lieferungen an einen beliebigen Ort erfolgen können, nur in einem von der SHFE zugelassenen Lager innerhalb der VR China erfolgen dürfen, widerspricht diese Aussage nicht, sondern bestätigt sie vielmehr.
- (98) Es wurde ebenfalls geltend gemacht, die SHFE sei ein Terminmarkt, Aluminium-Terminkontrakte würden an der SHFE seit 1991 gehandelt und die Bewertung der Kommission, dass an der SHFE keine Derivate verkauft würden, sei daher falsch.
- (99) Die SHFE ist in der Tat ein Terminmarkt. Allerdings werden die an der SHFE gehandelten Terminkontrakte durch physische Lieferungen erfüllt. Derivate ohne physische Lieferung, d. h. Optionen, die nicht wirklich ausgeübt, sondern vor dem Lieferdatum verkauft werden, sind in der VR China beschränkt; die SHFE ist daher eine reine Plattform für den physischen Austausch, die den chinesischen Aluminiummarkt abschottet.
- (100) Es wurde ferner geltend gemacht, die Argumentation der Kommission zur Beeinflussung der Preisbildung für Fahrräder über die MwSt. oder andere Steuern und durch Einlagerungsmaßnahmen bei Primäraluminium sei wirtschaftlich zweifelhaft und ungenügend begründet.
- (101) Da das Unternehmen aber nicht darlegte, welche Elemente in der Analyse der Kommission fehlen, und sein Vorbringen auch nicht weiter untermauerte, konnte die Kommission keine Stellungnahme dazu abgeben.
- (102) Außerdem wurde geltend gemacht, es bestünden Ähnlichkeiten zwischen der Industriepolitik in der VR China und der EU-Politik, und die Kommission habe nicht nachgewiesen, dass die Industriepolitik in der VR China irgendeinen nennenswerten oder direkten Einfluss auf die Inputentscheidungen, die Fahrradproduktion oder den Vertrieb der chinesischen ausführenden Fahrradhersteller habe.
- (103) Hierzu sei angemerkt, dass nicht angegeben wurde, auf welche politischen Maßnahmen der EU sich das Unternehmen bezog, so dass die Kommission zu diesem Vorbringen nicht Stellung nehmen konnte. Zu der Aussage, es sei nicht nachgewiesen worden, dass die Industriepolitik in der VR China einen nennenswerten Einfluss auf Inputentscheidungen, Produktion und Vertrieb der chinesischen ausführenden Fahrradhersteller ausübe, wird zudem angemerkt, dass die Existenz eines Fünfjahresplans im Aluminiumsektor in der VR China und die Verzerrungen des Preises für Aluminium, das an einer abgeschotteten Börse gehandelt wird und 20 % bis 25 % der gesamten Herstellkosten eines Fahrrades ausmacht, eindeutig für eine Verbindung zwischen der Industriepolitik in der VR China sowie den Inputentscheidungen, der Produktion und dem Vertrieb der chinesischen ausführenden Fahrradhersteller sprechen.
- (104) Es wurde ferner geltend gemacht, die Kommission habe die dreimonatige Frist gemäß der Grundverordnung nicht eingehalten. Hierzu wird angemerkt, dass die Kommission aufgrund der sehr geringen Mitarbeit seitens der chinesischen Ausführer zusätzliche Anstrengungen unternommen hat, indem sie eine große Zahl weiterer Ausführer, die erst später in der Untersuchung ermittelt wurden, kontaktierte und zur Mitarbeit zu bewegen versuchte. Infolgedessen war es nicht möglich, die MWB-Entscheidung innerhalb des festgelegten Zeitraums zu treffen. Es wird zudem an ein vor kurzem ergangenes Urteil des Gerichts⁽¹⁾ erinnert, nach dem eine MWB-Entscheidung, die nicht innerhalb der in Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung festgelegten Dreimonatsfrist getroffen wird, als solche nicht ausreichend ist, um zur Aufhebung einer Verordnung zur Einführung von Antidumpingmaßnahmen zu führen. Ferner wird angemerkt, dass Artikel 2 Absatz 7 der Grundverordnung inzwischen dahin gehend geändert wurde, dass die Kommission MWB-Entscheidungen nur noch in Bezug auf Unternehmen trifft, die in eine Stichprobe aufgenommen sind, und eine solche Entscheidung normalerweise innerhalb von sieben Monaten ab, in jedem Fall jedoch nicht später als acht Monate nach dem Beginn der Untersuchung erfolgen muss⁽²⁾. Diese Änderung gilt für alle neuen und laufenden Untersuchungen einschließlich der vorliegenden. Die Entscheidungen erfolgten innerhalb von acht Monaten nach der Einleitung.
- (105) Angesichts des vorstehend beschriebenen Sachverhalts wird das Vorbringen zur Nichteinhaltung der Dreimonatsfrist hiermit zurückgewiesen.

(1) Urteile des Gerichts vom 18. September 2012 in der Rechtssache T-156/11, *Since Hardware (Guangzhou) Co., Ltd/Rat*, Randnr. 167 (noch nicht veröffentlicht) und vom 10. Oktober 2012 in der Rechtssache T-150/09, *Ningbo Yonghong Fasteners Co. Ltd/Rat*, Randnr. 53 (noch nicht veröffentlicht).

(2) Verordnung (EU) Nr. 1168/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1225/2009 des Rates über den Schutz gegen gedumpte Einfuhren aus nicht zur Europäischen Gemeinschaft gehörenden Ländern (ABl. L 344 vom 14.12.2012, S. 1).

1.3. Anträge der Parteien

- (106) Eine Partei beantragte, dass die MWB-Anträge von Herstellern in der VR China, die die Ausfuhren in die Union eingestellt hatten, ebenfalls geprüft werden sollten. Angeblich hatten diese Hersteller die Einfuhren in die Union nur aufgrund der seit 2005 geltenden Antidumpingzölle eingestellt.
- (107) Hierzu sei daran erinnert, dass die Feststellungen zu Dumping und Schädigung sich auf den nach Artikel 6 Absatz 1 der Grundverordnung festgelegten UZÜ beziehen. Die Daten, die von den ausführenden Herstellern zur Bestimmung des Normalwertes und des Ausführpreises eingeholt wurden, betreffen somit ebenfalls nur diesen Zeitraum. Die MWB-Untersuchung wird im Rahmen der Ermittlung des Normalwertes der ausführenden Hersteller in der VR China durchgeführt; dieser Normalwert wird anschließend mit dem Ausführpreis im selben Zeitraum verglichen. Hat ein Hersteller im UZÜ keine Ausfuhren der betroffenen Ware getätigt, kann kein Ausführpreis ermittelt und keine Dumpingspanne berechnet werden. Bei einem Hersteller, der die betroffene Ware im UZÜ nicht ausgeführt hat, besteht daher kein Grund, zu prüfen, ob ihm die MWB zugestanden wird. Dennoch wird daran erinnert, dass alle ausführenden Hersteller ihren Fall in einer „Interimsüberprüfung“ nach Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung überprüfen lassen können und dass die ausführenden Hersteller, welche die betroffene Ware in dem den Maßnahmen zugrunde liegenden Untersuchungszeitraum nicht ausgeführt haben, eine „Überprüfung für einen neuen Ausführer“ nach Artikel 11 Absatz 4 der genannten Verordnung beantragen können.
- (108) Überdies verwies die Partei in ihrem Antrag auch auf das Brosmann-Urteil⁽¹⁾ des Gerichtshofes und unterstellte damit anscheinend, dass aufgrund dieses Urteils Hersteller in der VR China die Möglichkeit haben sollten, auch dann einen MWB-Antrag zu stellen, wenn sie die betroffene Ware im laufenden Untersuchungszeitraum nicht in die Union ausgeführt haben. Dazu sei angemerkt, dass in dem Urteil nicht auf MWB-Anträge von ausführenden Herstellern, die im Untersuchungszeitraum keine Ausfuhren getätigt haben, eingegangen wird und es daher in diesem Zusammenhang nicht maßgeblich ist.
- (109) Der Antrag wurde daher zurückgewiesen.
- (110) Es wurde außerdem geltend gemacht, die Ausführpreise für die Unternehmen, die im UZÜ keine Ausfuhren in die Union getätigt hatten, sollten nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung, d. h. auf jeder anderen angemessenen Grundlage, ermittelt werden.
- (111) Hierzu sei angemerkt, dass sich aus Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung nicht die Verpflichtung ableiten

lässt, für Ausführer aus dem betroffenen Land, die keinerlei Ausfuhren in die Union getätigt hatten, einen Ausführpreis auf rechnerischem Weg zu ermitteln. Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung bezieht sich vielmehr auf die Wiederverkaufspreise der betroffenen Ware als Grundlage für die rechnerische Ermittlung des Ausführpreises und auf Berichtigungen für alle zwischen Einfuhr und Wiederverkauf entstandenen Kosten, was voraussetzt, dass Einfuhren in die Union tatsächlich stattgefunden haben. Mit „jeder anderen angemessenen Grundlage“ im ersten Satz dieser Bestimmung sind besondere Fälle gemeint, in denen die zuvor genannten Methoden nicht anwendbar sind. Dies ändert nichts daran, dass aus dem Artikel implizit hervorgeht, dass im UZÜ Einfuhren in die Union stattgefunden haben müssen.

1.4. Schlussfolgerung

- (112) Keine der chinesischen Unternehmensgruppen, die MWB beantragt hatten, konnte mithin nachweisen, dass sie die Kriterien nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllte. Die Kommission vertrat daher die Auffassung, dass allen diesen Unternehmensgruppen eine MWB verweigert werden sollte.

2. Individuelle Behandlung

- (113) Mit der am 6. September 2012 in Kraft getretenen Verordnung (EU) Nr. 765/2012⁽²⁾ änderten das Europäische Parlament und der Rat Artikel 9 Absatz 5 der Grundverordnung. Nach Artikel 2 der Verordnung (EU) Nr. 765/2012 gilt die Änderung nur für Untersuchungen, die nach ihrem Inkrafttreten eingeleitet werden. Sie galt somit nicht für die laufende Untersuchung, die am 9. März 2012 eingeleitet wurde.
- (114) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung wird für Länder, die unter Artikel 2 Absatz 7 der Grundverordnung fallen, gegebenenfalls ein landesweiter Zoll festgesetzt, es sei denn, ein Unternehmen kann nach Artikel 9 Absatz 5 der Grundverordnung nachweisen, dass seine Ausführpreise und -mengen sowie die Verkaufsbedingungen frei bestimmt sind, dass Währungsumrechnungen zu Marktkursen erfolgen und dass der Staat nicht derart eingreift, dass Maßnahmen umgangen werden können, wenn für einzelne Ausführer unterschiedliche Zollsätze festgesetzt werden.
- (115) Die drei mitarbeitenden ausführenden Unternehmensgruppen, die MWB beantragten, beantragten auch individuelle Behandlung, falls ihnen keine MWB zugestanden werden sollte. Auf der Grundlage der vorliegenden Informationen erfüllen alle drei Gruppen in der VR China nachgewiesenermaßen sämtliche Bedingungen für individuelle Behandlung.

⁽¹⁾ Rechtssache C-249/10 P.

⁽²⁾ ABl. L 237 vom 3.9.2012, S. 1.

3. Normalwert

3.1. Vergleichsland

- (116) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung ist für ausführende Hersteller, denen keine MWB gewährt wurde, der Normalwert auf der Grundlage der Inlandspreise oder des rechnerisch ermittelten Werts in einem Vergleichsland zu ermitteln.
- (117) Zu diesem Zweck hatte die Kommission in der Einleitungsbekanntmachung Mexiko vorgeschlagen, das auch in der vorausgegangenen Untersuchung betreffend die VR China herangezogen worden war.
- (118) Alle interessierten Parteien erhielten Gelegenheit, zu diesem Vorschlag Stellung zu nehmen.
- (119) Eine Partei machte geltend, Mexiko sei als Vergleichsland nicht die beste Wahl und Taiwan sei eine bessere Option, da es ein wichtiger Hersteller von Fahrrädern sei, mehr Gemeinsamkeiten mit der VR China aufweise als Mexiko und einen verlässlicheren Normalwert ergeben dürfte.
- (120) Die Kommission versuchte Ausführer in 15 Ländern, nämlich Bangladesch, Kanada, Kambodscha, Indien, Indonesien, Malaysia, Mexiko, Norwegen, den Philippinen, Sri Lanka, Taiwan, Thailand, Tunesien, der Türkei und den Vereinigten Staaten für eine Mitarbeit zu gewinnen.
- (121) Sie erhielt nur von drei mexikanischen Fahrradherstellern ausgefüllte Fragebogen; diese waren auch zu einer Überprüfung ihrer Antworten in ihren Betrieben bereit. Kein anderes Unternehmen aus irgendeinem kontaktierten Land arbeitete mit. Auf die Inlandsverkäufe der drei Hersteller entfielen mehr als 30 % des mexikanischen Marktes, der im Jahr 2011 auf etwa 1,7 Mio. Stück geschätzt wurde. In einem wettbewerbsorientierten Umfeld waren über 14 Hersteller und mehrere Einführer tätig. Die eingeführten Fahrräder stammten 2011 hauptsächlich aus der VR China (über 60 %) und Taiwan (20 %). Auf diese Einfuhren entfielen etwa 5 % des Inlandsmarktes (Quelle: Jahresbericht der ANAFABI, des mexikanischen Verbandes von Fahrradherstellern).
- (122) Eine Bestätigung, dass Mexiko nach wie vor ein geeignetes Vergleichsland war, ergab sich aus dem mexikanischen Marktprofil für die betroffene Ware, der Zahl der Wirtschaftsbeteiligten, dem Wettbewerb auf dem Inlandsmarkt und den Merkmalen des Produktionsverfahrens. Angesichts dessen konnte der mexikanische Markt

als repräsentativ und wettbewerbsorientiert angesehen werden. Daher wurde der Schluss gezogen, dass Mexiko ein geeignetes Vergleichsland war.

3.2. Bestimmung des Normalwerts im Vergleichsland

- (123) Nach Artikel 2 Absatz 7 Buchstabe a der Grundverordnung wurde der Normalwert anhand überprüfter Herstellerangaben im Vergleichsland wie folgt bestimmt:
- (124) Die Untersuchung ergab, dass die betroffene Ware auf dem mexikanischen Inlandsmarkt in repräsentativen Mengen verkauft wurde.
- (125) Des Weiteren wurde geprüft, ob die Inlandsverkäufe als Geschäfte im normalen Handelsverkehr im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Grundverordnung angesehen werden konnten. Zu diesem Zweck wurde für jeden Warentyp geprüft, wie hoch im UZÜ der Anteil der gewinnbringenden Verkäufe an unabhängige Abnehmer auf dem Inlandsmarkt war.
- (126) Wenn die Verkäufe eines Warentyps, der zu einem Nettoverkaufspreis in Höhe der errechneten Produktionskosten oder darüber verkauft wurde, mehr als 80 % des gesamten Verkaufsvolumens dieses Typs ausmachten und wenn der gewogene Durchschnittspreis des betreffenden Warentyps mindestens den Produktionskosten entsprach, wurde dem Normalwert der tatsächliche Inlandspreis zugrunde gelegt. Dieser Preis wurde als gewogener Durchschnitt der Preise aller Inlandsverkäufe dieses Typs im UZÜ ermittelt, auch wenn diese Verkäufe keinen Gewinn erbrachten.
- (127) Wenn das Volumen der gewinnbringenden Verkäufe eines Warentyps 80 % oder weniger des gesamten Verkaufsvolumens dieses Typs ausmachte oder wenn der gewogene Durchschnittspreis des betreffenden Warentyps unter den Produktionskosten lag, wurde dem Normalwert der tatsächliche Inlandspreis zugrunde gelegt, der als gewogener Durchschnitt ausschließlich der gewinnbringenden Verkäufe dieses Warentyps ermittelt wurde.
- (128) Aus der Untersuchung ging nicht hervor, dass mit irgendeinem Warentyp keine gewinnbringenden Verkäufe getätigt wurden.

4. Ausführpreis

- (129) Bei allen Ausfuhren der betroffenen Ware an unabhängige Abnehmer in der Union wurde der Ausführpreis nach Artikel 2 Absatz 8 der Grundverordnung anhand der tatsächlich gezahlten oder zu zahlenden Ausführpreise berechnet.

- (130) Wurden die Verkäufe über einen verbundenen Einführer oder Händler abgewickelt, erfolgte die Ausfuhrpreisermittlung rechnerisch nach Artikel 2 Absatz 9 der Grundverordnung auf der Grundlage der Weiterverkaufspreise, die dieser verbundene Einführer seinen ersten unabhängigen Abnehmern in der Union in Rechnung stellte. Berichtigungen wurden für alle zwischen der Einfuhr und dem Weiterverkauf angefallenen Kosten vorgenommen, einschließlich VVG-Kosten und Gewinnspanne. Als Gewinnaufschlag wurde der von einem unabhängigen Einführer oder Händler der betroffenen Ware erzielte Gewinn zugrunde gelegt, da der tatsächliche Gewinn des verbundenen Einführers oder Händlers aufgrund der Geschäftsbeziehungen zwischen den ausführenden Herstellern und dem verbundenen Einführer oder Händler als unzuverlässig angesehen wurde.
- (131) Wie bereits in den Erwägungsgründen 63 und 64 dargelegt, verweigerte Giant China den Kommissionsdienststellen die nötigen Informationen über die Struktur der Gruppe, desgleichen unerlässliche Informationen über die Produktion, die Menge und die Preise der im UZÜ für die Ausfuhr in die Union bestimmten betroffenen Ware derjenigen zur Gruppe Jinshan Development and Construction Ltd (im Folgenden „Jinshan Group“) gehörenden Unternehmen, die an der Herstellung und dem Verkauf der betroffenen Ware in der VR China beteiligt waren; folglich wurde für den Ausfuhrpreis Artikel 18 Absatz 1 der Grundverordnung angewandt.
- (132) Giant China beanstandete die Anwendung des Artikels 18 Absatz 1 der Grundverordnung sowohl in Bezug auf die Verweigerung der MWB als auch in Bezug auf die Zugrundelegung der verfügbaren Informationen bei den Ausfuhrpreisberechnungen. Die von der Kommission verlangten Informationen seien für die Berechnung der Dumpingspanne nicht erforderlich. Diesbezüglich argumentierte Giant China, die von der in der VR China ansässigen Jinshan Group verlangten Informationen seien für die MWB-Untersuchung oder die Ausfuhrpreisberechnungen nicht von Belang, da diese Gruppe nur sehr indirekt mit Giant China und seinen verbundenen Unternehmen (im Folgenden „Giant Group“) verbunden sei.
- (133) Die Untersuchung bestätigte indessen, dass eine Tochtergesellschaft der Giant Group, die die betroffene Ware in einem Teil des UZÜ aktiv herstellte und in die Union ausfuhrte, nämlich Shanghai Giant & Phoenix Bicycles Co Ltd (im Folgenden „GP“), über eine gemeinsame Beteiligung sowie strukturelle und Managementverknüpfungen mit der Jinshan Group verbunden war und dass diese Gruppe an der Produktion und dem Verkauf der betroffenen Ware beteiligt war. Da die Unternehmensteile der Jinshan Group, die an der Herstellung und dem Verkauf der betroffenen Ware in der VR China beteiligt waren, nicht auf den MWB-Antrag und den Antidumpingfragebogen reagierten, konnte nicht bewertet werden, inwieweit die Produktion und der Verkauf der betroffenen Ware durch die Jinshan Group Auswirkungen auf die Ausfuhrpreisermittlung in Bezug auf GP und damit auf Giant insgesamt hatte. Es konnte auch nicht untersucht werden, ob die Voraussetzungen des Artikels 2 Absatz 7 Buchstabe c der Grundverordnung erfüllt waren. Aufgrund der mangelnden Kooperationsbereitschaft in dieser Hinsicht mussten die Einwände von Giant China zurückgewiesen werden.
- (134) Außerdem wandte Giant China ein, dass bei der Berechnung der individuellen Spanne eines ausführenden Herstellers keine Preisinformationen bezüglich anderer ausführender Hersteller berücksichtigt werden müssten; dies sei nur dann erforderlich, wenn die Giant Group und die Jinshan Group angesichts der bestehenden engen finanziellen, wirtschaftlichen und Managementverknüpfungen eine einzige Einheit bildeten.
- (135) Die im Dossier enthaltenen Beweise stützen die Feststellung, dass GP und die Jinshan Group verbunden sind und enge Kapital-, Struktur- und Managementverflechtungen bestehen. In Ermangelung vollständiger Angaben zu allen mit GP verbundenen Parteien, insbesondere zu den chinesischen ausführenden Fahrradherstellern, die Tochtergesellschaften der Jinshan Group sind, können keine vollständigen und zuverlässigen Berechnungen des Ausfuhrpreises angestellt werden; folglich ist es auch nicht möglich, eine individuelle Spanne für GP und somit für die Giant Group insgesamt zu ermitteln.
- (136) Des Weiteren wurde behauptet, die verlangten Angaben würden eine unangemessene Belastung für Giant China darstellen, zudem habe man nach besten Kräften an der Untersuchung mitgewirkt. Diesbezüglich sei darauf verwiesen, dass abgesehen von Einwänden nach der endgültigen Unterrichtung keine Beweise vorgelegt wurden, die zeigen würden, dass Giant China sich in irgendeiner Weise bemüht hätte, die im MWB-Antrag und dem Antidumpingfragebogen verlangten Angaben zu den zur Jinshan Group gehörenden Unternehmen zu beschaffen, die an der Herstellung und dem Verkauf der betroffenen Ware beteiligt waren. Im Laufe der Untersuchung behauptete Giant China lediglich, die Bereitstellung der verlangten Angaben sei nicht erforderlich; es wurde indessen nicht vorgebracht, die Beschaffung dieser Angaben stelle eine unangemessene Belastung dar. Beweise für seine angeblichen Bemühungen legte Giant China erst nach der endgültigen Unterrichtung vor, d. h. zu einem Zeitpunkt, zu dem die Angaben nicht mehr überprüft werden konnten. Folglich konnten diese Angaben nicht mehr berücksichtigt werden.
- (137) Giant China behauptete weiter, es bestehe jedenfalls kein Risiko einer Umgehung potentieller Antidumpingmaßnahmen, beispielsweise durch Verlagerung der Produktion zwischen den beiden Gruppen, da GP, das einzige Verbindungsglied zwischen den beiden Gruppen, im September 2011 alle Tätigkeiten eingestellt habe. Darauf ist zu erwidern, dass GP gegen Ende des UZÜ noch als Einheit bestand, was von Giant China auch bestätigt wurde. Deshalb hätte die Produktionstätigkeit jederzeit wieder aufgenommen werden können; die Behauptung, dass GP im September 2011 alle Tätigkeiten eingestellt hat, ist irrelevant. Ferner behauptete Giant China, dem Umgehungsrisiko hätte man in anderer Weise begegnen können, nämlich durch die in den Erwägungsgründen 276 und 277 erwähnte Überwachungsklausel. Darauf sei

erwidert, dass die Überwachungsklausel lediglich für unabhängige Unternehmen gilt; daher sind die möglichen Risiken nicht vergleichbar, und es hätten nicht dieselben Abhilfemaßnahmen ergriffen werden können.

- (138) Weiter brachte Giant China vor, es hätte bei GP in der VR China ein Kontrollbesuch durchgeführt werden müssen, um die Produktions- und Verkaufstätigkeiten von GP nach September 2011 zu überprüfen. Darauf ist zu erwidern, dass es für belanglos befunden wurde, ob GP seine Tätigkeiten nach September 2011 eingestellt hatte. Denn selbst wenn dies der Fall gewesen wäre, hätte GP seine Fahrradproduktions- und -verkaufstätigkeiten jederzeit wieder aufnehmen können; ein Kontrollbesuch hätte dieses Risiko nicht verringert.
- (139) Ferner legte Giant China einige Beweise vor, dass die Giant Group ihre Beteiligung an GP am 30. März 2013 verkaufte. Dieses Geschäft wurde aber erst nach dem UZÜ getätigt; angesichts des fortgeschrittenen Stadiums der Untersuchung kann diese Information nicht mehr überprüft werden; außerdem ist sie für diese Untersuchung irrelevant. Sollte Giant einen Antrag auf Überprüfung der Lage aufgrund des Verkaufs der Beteiligung stellen, kann dies zu gegebener Zeit im Einklang mit den Bestimmungen der Grundverordnung in Betracht gezogen werden.
- (140) In denselben Stellungnahmen lieferte Giant China weitere Klarstellungen bezüglich der Einschätzung der Kommission, dass die Anwendung des Artikels 18 Absatz 1 der Grundverordnung gerechtfertigt ist. Diese Klarstellungen konnten jedoch nichts an der ursprünglichen Einschätzung der Kommission ändern.
- (141) Somit werden die Feststellungen zur Anwendung des Artikels 18 Absatz 1 der Grundverordnung in Bezug auf die Giant Group bestätigt.

5. Vergleich

- (142) Der Normalwert und der Ausfuhrpreis wurden auf der Stufe ab Werk miteinander verglichen. Im Interesse eines gerechten Vergleichs zwischen dem Normalwert und dem Ausfuhrpreis wurden nach Artikel 2 Absatz 10 der Grundverordnung für Unterschiede, welche die Preise und ihre Vergleichbarkeit beeinflussten, gebührende Berichtigungen vorgenommen. Diese Berichtigungen betrafen indirekte Steuern, Preisnachlässe, die Handelsstufe, Transport-, Versicherungs-, Bereitstellungs- und Nebenkosten, Verpackungs- und Kreditkosten sowie Bankgebühren und Provisionen; sie wurden in allen Fällen zugestanden, in denen die Anträge für begründet, korrekt und belegt befunden wurden.

6. Dumpingspanne

6.1. Mitarbeitende ausführende Hersteller

- (143) Bei den drei mitarbeitenden Unternehmen erfolgte die Ermittlung der Dumpingspannen nach Artikel 2 Absätze 11 und 12 der Grundverordnung; dazu wurde der gewogene durchschnittliche Normalwert, der für die mitarbeitenden mexikanischen Hersteller ermittelt wurde, mit dem gewogenen durchschnittlichen Preis des jeweiligen Unternehmens bei Ausfuhr in die Union verglichen.
- (144) Die Dumpingspannen, ausgedrückt als Prozentsatz des cif-Preises frei Grenze der Union, unverzollt, betragen:

Unternehmen	Dumpingspanne
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd	19,2 %
Oyama Bicycles (Taicang) Co. Ltd	20,9 %
Ideal (Dongguan) Bike Co., Ltd	0 %

6.2. Alle übrigen ausführenden Hersteller

- (145) Da die Mitarbeit seitens der Unternehmen in der VR China, wie in den Erwägungsgründen 22 und 24 ausgeführt, sehr gering war, können die Ergebnisse für die mitarbeitenden Unternehmen nicht als repräsentativ für das Land angesehen werden. Die für alle anderen ausführenden Hersteller in der VR China geltende landesweite Dumpingspanne kann daher nicht überprüft werden.
- (146) Die landesweite Dumpingspanne wird somit unverändert in der in der Verordnung (EG) Nr. 1095/2005 festgelegten Höhe, d. h. 48,5 %, aufrechterhalten.

D. DEFINITION DES WIRTSCHAFTSZWEIGS DER UNION

Unionsproduktion und Wirtschaftszweig der Union

- (147) Schätzungen zufolge wird die gleichartige Ware von etwa 380 der Kommission bekannten Herstellern in der Union produziert. Überdies meldeten sich sechs einzelstaatliche Verbände von Unionsherstellern.
- (148) Unter Berücksichtigung aller verfügbaren Informationen, darunter Daten, die bei den Unionsherstellern und nationalen Verbänden eingeholt wurden, sowie der Kommission vorliegender Produktionsstatistiken, wurde für die Union eine Gesamtproduktion von etwa 11 Mio. Fahrrädern im UZÜ ermittelt.

- (149) Die Unionshersteller, auf welche die EU-Gesamtproduktion entfällt, bilden den Wirtschaftszweig der Union im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 und des Artikels 5 Absatz 4 der Grundverordnung und werden nachstehend als „Wirtschaftszweig der Union“ bezeichnet.
- (150) Wie weiter oben ausgeführt, wurde angesichts der hohen Zahl mitarbeitender Unionshersteller eine Stichprobe aus acht Unionsherstellern gebildet, auf die im UZÜ rund 25 % der Gesamtproduktion und der Verkäufe der gleichartigen Ware des Wirtschaftszweigs der Union entfielen. Alle in die Stichprobe aufgenommenen Unionshersteller nahmen das in Erwägungsgrund 1 beschriebene Befreiungssystem in Anspruch.

E. LAGE AUF DEM UNIONSMARKT

1. Unionsverbrauch

- (151) Die Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union wurden anhand der Antworten der Hersteller auf die Stichprobenfragebogen und der Daten, die bei

verschiedenen Verbänden von Fahrradherstellern in der Union erhoben worden waren, bestimmt.

- (152) Der Unionsverbrauch wurde auf der Grundlage der geschätzten Verkäufe des gesamten Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt (siehe Randnummer 151) zuzüglich der von Eurostat ausgewiesenen Einfuhren aus allen Ländern ermittelt.
- (153) Der gesamte Unionsverbrauch fiel von 22 459 062 Stück im Jahr 2008 auf 20 116 602 Stück im UZÜ, das entspricht einer Abnahme von 10 % im Bezugszeitraum. Dies geht in erster Linie auf einen Rückgang von 8 % zwischen 2008 und 2009 zurück, während der Verbrauch danach stabil blieb und im UZÜ nur leicht (um 2 %) sank. 2009 wurde der Markt vor allem durch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise beeinflusst, von denen er sich bisher nicht erholt hat. Für einen weiteren Rückgang im Jahr 2011 war vor allem das weiterhin zurückhaltende Ausgabenverhalten der Verbraucher angesichts der derzeitigen Wirtschaftslage verantwortlich.

Tabelle 1

Verbrauch

	2008	2009	2010	2011
Menge (in Stück)				
+ Gesamteinfuhren	10 017 616	8 974 906	9 734 143	8 840 362
+ auf dem Unionsmarkt verkaufte Unionsproduktion	12 441 446	11 604 072	10 946 875	11 276 240
= Verbrauch	22 459 062	20 578 978	20 681 018	20 116 602
Index (2008 = 100)	100	92	92	90

Quelle: Eurostat, Fragebogenantworten.

2. Einfuhren aus der VR China

2.1. Mengen der gedumpten Einfuhren und Marktanteil von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China

- (154) Die eingeführte Menge der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China wurde anhand von Eurostat-Statistiken ermittelt. Die Menge der Einfuhren aus der VR China fiel zwischen 2008 und 2009 deutlich von 941 522 auf 597 339 Stück, d. h. um 37 %. Die Einfuhren nahmen 2010 zu, gingen im UZÜ mit 581 459 Stück jedoch wieder zurück. Die beträchtliche Abnahme der chinesischen Einfuhren fiel mit der Wirtschaftskrise zusammen; sie haben sich seitdem nicht wieder erholt. Insgesamt sanken die chinesischen Einfuhren im Bezugszeitraum um 38 %.
- (155) Der Marktanteil der Einfuhren aus China verringerte sich dementsprechend von 4,2 % im Jahr 2008 auf 2,9 % im UZÜ. Der geringere Marktanteil wurde zum Teil durch den Rückgang des Unionsverbrauchs ausgeglichen.
- (156) Dennoch ist hervorzuheben, dass der relativ geringe und sinkende Marktanteil der chinesischen Einfuhren im

Zusammenhang mit den Ergebnissen der parallel laufenden, in den Erwägungsgründen 14 und 15 erwähnten Umgehungsuntersuchung gesehen werden muss (siehe Erwägungsgründe 223 und 224).

Tabelle 2

Einfuhren aus der VR China

	2008	2009	2010	UZÜ
Menge der Einfuhren aus dem betroffenen Land (in Stück)	941 522	597 339	627 120	581 459
Index (2008 = 100)	100	63	67	62
Marktanteil der Einfuhren aus dem betroffenen Land (%)	4,2	2,9	3,0	2,9

Quelle: Eurostat.

3. Preise der betroffenen Einfuhren

3.1. Entwicklung der Preise

- (157) Wie in der Verordnung (EG) Nr. 1095/2005 festgestellt, konnten Eurostat-Daten bei der Ermittlung der Preistrends der gedumpten Einfuhren von 2008 bis zum UZÜ aus den folgenden Gründen nur in begrenztem Umfang herangezogen werden:
- (158) Bei den von Eurostat ausgewiesenen Einfuhrpreisen wird nicht zwischen den verschiedenen Warentypen differenziert, so dass die erheblichen Preisunterschiede zwischen den verschiedenen Typen der betroffenen Ware unberücksichtigt bleiben. Der jeweilige landesspezifische Produktmix hat erhebliche Auswirkungen auf die Durchschnittspreise je Land. Überdies bestehen bei einem Vergleich der Einfuhren der mitarbeitenden Ausführer auf Modellbasis selbst bei gleichen Warentypen und Modellen je nach den Bauteilen der Fahrräder erhebliche Preisunterschiede. Deshalb sind die von Eurostat ausgewiesenen Preise für die Zwecke dieser Untersuchung weiterhin nicht schlüssig. Die von Eurostat für die VR China ausgewiesenen Einfuhrpreise (im Folgenden in indexierter Form) können lediglich als Indikator für die Preistrends dienen, geben aber keinen Aufschluss, wenn die Verkaufspreise verschiedener Länder und der Union miteinander verglichen werden.
- (159) Eurostat-Daten zufolge stiegen die gewogenen Durchschnittspreise der Einfuhren aus der VR China, die im Folgenden in indexierter Form ausgewiesen sind, im Bezugszeitraum beträchtlich (siehe Tabelle 3). Ohne zu wissen, welcher Fahrradtyp aus der VR China eingeführt wurde und ob sich der Produktmix von einem Jahr zum anderen verändert hat, lassen sich jedoch keine Schlussfolgerungen ziehen.

Tabelle 3

Preis der Einfuhren aus der VR China

	2008	2009	2010	UZÜ
Preis der Einfuhren aus der VR China				
Index (2008 = 100)	100	173	217	214

Quelle: Eurostat

3.2. Preisunterbietung

- (160) Die Preisunterbietung wurde für die mitarbeitenden ausführenden Hersteller, bei denen Dumping festgestellt wurde, auf der Grundlage ihres tatsächlichen überprüften Ausführpreises (cif-Preis frei Grenze der Union) mit und ohne Antidumpingzoll ermittelt. Für den Wirtschaftszweig der Union wurden die Verkaufspreise für unabhängige Abnehmer in der Union zugrunde gelegt, gegebenenfalls berichtigt auf die Stufe ab Werk. Im UZÜ wurde auf der Grundlage verschiedener, im Fragebogen definierter Warentypen nur bei einem ausführenden Hersteller eine Preisunterbietung festgestellt, welche ohne den Antidumpingzoll 61 % und mit dem Antidumpingzoll 44 % betrug.
- (161) Da die Mitarbeit seitens der chinesischen ausführenden Hersteller sehr gering war, so dass die Feststellungen für die mitarbeitenden Unternehmen nicht als repräsentativ für das Land gelten konnten, und zudem der von Eurostat ausgewiesene Durchschnittspreis nicht als schlüssig angesehen werden konnte, wurde, mangels anderer verlässlicherer Informationen, die Auffassung vertreten, dass die Festlegung der landesweiten Preisunterbietungsspanne für die VR China sich an den Preisunterbietungsspannen orientieren sollte, die in der letzten Auslaufüberprüfung, deren Abschluss die im Erwägungsgrund 3 genannte Verordnung (EG) Nr. 1095/2005 bildete, festgestellt wurden; diese Preisunterbietungsspannen betragen 53 % nach Abzug des Antidumpingzolls und 39 % mit dem Zoll.

4. Wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union

- (162) Wie in den Erwägungsgründen 8 bis 10 angegeben, wurde in der vorliegenden Untersuchung analysiert, ob Veränderungen der Lage des Wirtschaftszweigs der Union eingetreten waren, die eine erneute Prüfung der Feststellungen der Änderungsinterimsüberprüfung zur Schädigung rechtfertigten. Die Untersuchung bestätigte folgende Feststellungen: i) Entsprechend der weltweiten Tendenz besteht die Fahrradherstellung in der Union vor allem in der arbeitsintensiven Montage von Fahrradteilen, die den Kundenwünschen entsprechen und aus verschiedenen Quellen bezogen werden. ii) Die Untersuchung ergab, dass der Wirtschaftszweig der Union sich fortwährend bemüht hat, die Produktionskosten durch Automatisierung und Optimierung des Montageverfahrens zu senken. Überdies profitierten einige Unionshersteller von den vergleichsweise geringeren Arbeitskosten in Mittel- und Osteuropa gegenüber dem Untersuchungszeitraum der Änderungsinterimsüberprüfung. Die der Kommission vorliegenden Produktionsstatistiken bestätigen diese Tendenz. iii) Die Untersuchung bestätigte die Bevorzugung von Aluminiumlegierungen als Rohstoff, während Stahl der wichtigste Rohstoff für Modelle des unteren Segments und Kinderfahrräder blieb. Angesichts dieser Veränderungen wurde die wirtschaftliche Lage des Wirtschaftszweigs der Union wie folgt analysiert.
- (163) Nach Artikel 3 Absatz 5 der Grundverordnung prüfte die Kommission alle für die Lage des Wirtschaftszweigs der Union relevanten Wirtschaftsfaktoren und -indizes.
- (164) Für die Zwecke der Schadensanalyse wurden die Schadensindikatoren wie folgt ermittelt:
- Makroökonomische Indikatoren (Produktion, Produktionskapazität, Kapazitätsauslastung, Verkaufsmengen, Marktanteil, Beschäftigung, Produktivität, Wachstum,

Höhe der Dumpingspannen und Erholung von den Auswirkungen früheren Dumpings) wurden für alle Unionshersteller auf der Ebene der Gesamtproduktion der Union beurteilt; Grundlage hierfür waren die Informationen, die bei den nationalen Verbänden der Unionshersteller und einzelnen Unionsherstellern eingeholt wurden. Diese Faktoren wurden, soweit möglich, mit den Angaben der entsprechenden amtlichen Statistiken abgeglichen.

- Mikroökonomische Indikatoren (Lagerbestände, Verkaufspreise pro Stück, Produktionskosten, Cashflow, Rentabilität, Kapitalrendite, Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten, Investitionen und Löhne) wurden für die

in die Stichprobe aufgenommenen Unionshersteller auf der Grundlage der von ihnen übermittelten Informationen beurteilt.

Makroökonomische Indikatoren

a) Produktion, Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

- (165) Im Bezugszeitraum sank die Produktion des Wirtschaftszweigs der Union beständig und rascher als der Unionsverbrauch, wie aus der Tabelle 1 unter dem Erwägungsgrund 153 hervorgeht. So sank die Produktion von 13 541 244 Stück im Jahr 2008 auf 11 026 646 Stück im UZÜ, dies bedeutet eine Abnahme um 19 %.

Tabelle 4

Gesamtproduktion der Union

	2008	2009	2010	UZÜ
Menge (in Stück)				
Produktion	13 541 244	12 778 305	11 682 329	11 026 646
Index (2008 = 100)	100	94	86	81

Quelle: Fragebogenantworten, einschlägige amtliche Statistiken.

- (166) Die Produktionskapazität wurde zwischen 2008 und dem UZÜ um 5 % reduziert, wodurch die Auswirkungen des Produktionsrückgangs um 19 % auf die Kapazitätsauslastung teilweise ausgeglichen wurden. Letztere sank im selben Zeitraum um 14 Prozentpunkte auf 74 % im UZÜ.

Tabelle 5

Produktionskapazität und Kapazitätsauslastung

	2008	2009	2010	UZÜ
Menge (in Stück)				
Produktionskapazität	15 804 000	15 660 000	15 150 000	15 000 000
Index (2008 = 100)	100	99	96	95
Kapazitätsauslastung (%)	86	82	77	74
Index (2008 = 100)	100	95	90	86

Quelle: Fragebogenantworten, einschlägige amtliche Statistiken.

b) Verkaufsmenge

- (167) Insgesamt nahm die Verkaufsmenge des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt eine ähnliche rückläufige Entwicklung wie der Unionsverbrauch; sie fiel im Bezugszeitraum um 9 % von 12 441 446 Stück im Jahr 2008 auf 11 276 240 Stück im UZÜ. Zwischen 2009 und 2010 sanken die Verkäufe jedoch weiter, während der Verbrauch stabil blieb; wie aus der Tabelle 7 unter dem Erwägungsgrund 168 hervorgeht, schlug sich dies in einem verringerten Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union im Jahr 2010 nieder. Im UZÜ nahmen die Verkaufsmengen wieder zu, erreichten aber noch nicht das Niveau von 2008.

Tabelle 6

Verkäufe des Wirtschaftszweigs der Union in der Union

	2008	2009	2010	UZÜ
Menge (in Stück)	12 441 446	11 604 072	10 946 875	11 276 240
Index (2008 = 100)	100	93	88	91

Quelle: Fragebogenantworten, einschlägige amtliche Statistiken.

c) Marktanteil

- (168) Der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union stieg von 55,4 % im Jahr 2008 auf 56,1 % im UZÜ, das bedeutet einen Anstieg um 0,7 Prozentpunkte im UZÜ. Diese leichte Gesamtverbesserung um 0,7 Prozentpunkte im Bezugszeitraum schließt auch einen beträchtlichen Rückgang von 56,4 % im Jahr 2009 auf 52,9 % im Jahr 2010 ein. Der insgesamt gestiegene Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union vor dem Hintergrund sinkender Verkaufsmengen (siehe Erwägungsgrund 167) kann durch den insgesamt gesunkenen Verbrauch (siehe Erwägungsgrund 153) erklärt werden.

Tabelle 7

Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union

	2008	2009	2010	UZÜ
Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union (%)	55,4	56,4	52,9	56,1
Index (2008 = 100)	100	102	96	101

Quelle: Fragebogenantworten, einschlägige amtliche Statistiken.

d) Beschäftigung und Produktivität

- (169) Die Zahl der direkt Beschäftigten sank um 17 % von 14 197 im Jahr 2008 auf 11 783 im UZÜ. Dieser Rückgang folgte der Verringerung der Produktionsmengen.
- (170) Insgesamt ging die Produktivität im Bezugszeitraum um 2 % zurück. Die Produktivität fiel zwischen 2008 und 2009, da die Produktion zurückging, während die Beschäftigtenzahl im selben Zeitraum gleich blieb. Es folgte zwischen 2009 und 2010 ein Anstieg der Produktivität, der sich durch die Umstrukturierung des Wirtschaftszweigs und Investitionen in effizientere Produktionsverfahren im selben Zeitraum erklären lässt. Eine weitere Verringerung der Produktionsmenge im UZÜ führte zusammen mit einer geringeren Abnahme der Beschäftigtenzahl zu einem erneuten Absinken der Produktivität im UZÜ.

Tabelle 8

Gesamtbeschäftigung und Produktivität in der Union

	2008	2009	2010	UZÜ
Zahl der Beschäftigten	14 197	14 147	12 067	11 783
Index (2008 = 100)	100	100	85	83
Produktivität (Stück/Jahr)	954	903	968	936
Index (2008 = 100)	100	95	102	98

Quelle: Fragebogenantworten, einschlägige amtliche Statistiken.

e) Wachstum

- (171) Der Verbrauch verringerte sich im Bezugszeitraum um 10 %. Der Marktanteil des Wirtschaftszweigs der Union blieb relativ konstant (er nahm im Bezugszeitraum nur leicht, d. h. um 0,7 Prozentpunkte zu, wie im Erwägungsgrund 168 ausgeführt wird). Der schrumpfende Unionsmarkt deutet darauf hin, dass die Unionshersteller nicht von einem Wachstum profitieren können.

f) Höhe der Dumpingspanne

- (172) Das Dumping seitens der VR China wurde, wie in den Erwägungsgründen 143 bis 145 ausgeführt, im UZÜ fortgesetzt. Angesichts der großen Kapazitätsreserven in der VR China (siehe Erwägungsgrund 203 und der nachgewiesenen Umgehung (siehe die Erwägungsgründe 223 und 224) können die Auswirkungen der derzeitigen Dumpingspannen auf den Wirtschaftszweig der Union nicht als geringfügig angesehen werden.

g) Erholung von früherem Dumping

- (173) Die Kommission prüfte, ob sich der Wirtschaftszweig der Union von den Auswirkungen früheren Dumpings erholt hat. Dabei kam sie zu dem Schluss, dass dies nicht der Fall ist, was insbesondere aus der nach wie vor geringen Rentabilität und einer rückläufigen Kapazitätsauslastung ersichtlich wird. Die Erholung des Wirtschaftszweigs der Union wurde ebenfalls durch erwiesene Umgehungspraktiken (siehe die Erwägungsgründe 223 und 224) behindert.

Mikroökonomische Indikatoren

h) Lagerbestände

- (174) Die Lagerbestände für die Unionshersteller lagen am Ende des UZÜ bei 517 977 Fahrrädern und blieben damit gegenüber dem Stand von 2008 weitgehend stabil, obwohl sie zwischen 2008 und 2009 um 25 % abgenommen hatten.
- (175) Einige der Unionshersteller hatten sehr geringe Lagerbestände, da sie ihre gesamte Produktion an verbundene Unternehmen innerhalb der jeweiligen Unternehmensgruppe verkauften. Zudem wurde festgestellt, dass die Unionshersteller hauptsächlich auf Kundenbestellungen hin produzierten. All diese Entwicklungen verzerrten die Entwicklung der Lagerbestände im Bezugszeitraum, so dass dieser Indikator hier nicht als aussagekräftig angesehen werden kann.

Tabelle 9

Lagerbestände

	2008	2009	2010	UZÜ
Menge (in Stück)				
Schlussbestände	519 832	390 398	522 779	517 977
Index (2008 = 100)	100	75	101	100

Quelle: Fragebogenantworten.

i) Verkaufspreise und Kosten

- (176) Die durchschnittlichen Verkaufspreise ab Werk in der Union blieben im Bezugszeitraum trotz eines Anstiegs um 3 % zwischen 2008 und 2009 stabil. Im UZÜ fielen die Verkaufspreise jedoch wieder auf das Niveau von 2008.

Tabelle 10

Verkaufspreis pro Stück in der Union

	2008	2009	2010	UZÜ
Verkaufsstückpreise in der EU (in Euro)	144	149	146	144
Index (2008 = 100)	100	103	102	100

Quelle: Fragebogenantworten.

- (177) Die Produktionskosten wurden auf der Grundlage des gewogenen Durchschnitts aller von den Unionsherstellern hergestellten Typen der gleichartigen Ware ermittelt. Die Produktionskosten stiegen im Bezugszeitraum geringfügig um 2 % (siehe Tabelle 11).

Tabelle 11

Produktionsstückkosten

	2008	2009	2010	UZÜ
Produktionsstückkosten (in Euro/Stück)	141	147	146	145
Index (2008 = 100)	100	104	103	102

Quelle: Fragebogenantworten.

j) Rentabilität

- (178) Die Rentabilität wurde auf der Grundlage der Verkäufe an unabhängige Abnehmer ermittelt. Zwischen 2010 und dem UZÜ war der Wirtschaftszweig der Union nahe am Break-Even-Punkt. Insgesamt nahm die Rentabilität im Bezugszeitraum ab, in dem sie von 1,9 % im Jahr 2008 auf - 0,1 % im UZÜ zurückging.

Tabelle 12

Rentabilität

	2008	2009	2010	UZÜ
Rentabilität der Unionsverkäufe (%)	1,9	1,6	0,3	- 0,1
Index (2008 = 100)	100	100	98	98

Quelle: Fragebogenantworten.

k) Investitionen und Kapitalrendite

- (179) Die Investitionen stiegen im Bezugszeitraum beträchtlich, nämlich um 16 % von 7 952 150 EUR im Jahr 2008 auf 9 263 184 EUR im UZÜ. Hierin schlugen sich die fortgesetzten Bemühungen des Wirtschaftszweigs der Union nieder, den Herstellungsprozess effizienter zu gestalten und wettbewerbsfähig zu bleiben.
- (180) Die Entwicklung der Kapitalrendite verlief ähnlich wie die der Rentabilität. Im Jahr 2008 war die Kapitalrendite positiv (14 %), sank im UZÜ jedoch auf - 1 %.

Tabelle 13

Investitionen und Kapitalrendite

	2008	2009	2010	UZÜ
Investitionen (in Tausend EUR)	7 952 150	9 421 745	19 288 284	9 263 184
Index (2008 = 100)	100	118	243	116
Kapitalrendite (%)	14	11	2	- 1

Quelle: Fragebogenantworten.

l) Cashflow und Kapitalbeschaffungsmöglichkeiten

- (181) Der Cashflow entwickelte sich ähnlich wie die Rentabilität, blieb aber während des gesamten Bezugszeitraums positiv. Er ist in Tabelle 14 in Prozent vom Umsatz angegeben.
- (182) Nur die Unionshersteller, die zu größeren Gruppen gehörten, berichteten von keinen besonderen Problemen bei der Kapitalbeschaffung. Unionshersteller, die nicht zu größeren Gruppen gehörten, berichteten von einer zunehmend angespannten Liquiditätslage, welche mit der geringen Rentabilität und der Verschlechterung der Geschäftsbedingungen sowohl gegenüber Lieferanten als auch gegenüber Kunden zusammenhing. Die Möglichkeiten zur Kapitalbeschaffung wurden durch die geringe Bereitschaft der Banken, den Fahrradmarkt im derzeitigen wirtschaftlichen Klima zu finanzieren, zusätzlich eingeschränkt.

Tabelle 14

Cashflow

	2008	2009	2010	UZÜ
Cashflow (%)	3,2	3,1	1,8	1,3
Index (2008 = 100)	100	97	99	98

Quelle: Fragebogenantworten.

m) Löhne

- (183) Die Lohnkosten pro Beschäftigten blieben im Bezugszeitraum weitgehend stabil; ein Anstieg war nur 2009 zu verzeichnen. Dies ist vor allem auf die Verringerung des Personals und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Lohnskala der Unternehmen zurückzuführen, da ausgebildete Beschäftigte gehalten wurden, damit Effizienz und Qualität aufrechterhalten werden konnten.

Tabelle 15

Löhne

	2008	2009	2010	UZÜ
Lohnkosten je Beschäftigten (in Euro)	15 747	17 393	17 383	16 581
Index (2008 = 100)	100	110	110	105

Quelle: Fragebogenantworten.

5. Schlussfolgerung zur Schädigung

- (184) Trotz der geltenden Maßnahmen verschlechterten sich die meisten Schadensindikatoren im Zusammenhang mit der Leistung des Wirtschaftszweigs der Union im Bezugszeitraum. Insbesondere die makroökonomischen Indikatoren wie die Produktionsmengen (- 19 %), die Produktionskapazität (- 5 %), die Kapazitätsauslastung (- 14 %) sowie die Beschäftigung (- 17 %) verschlechterten sich beträchtlich. Überdies entwickelten sich die mikroökonomischen

Indikatoren im Zusammenhang mit dem Gewinn im Bezugszeitraum negativ, so lag die Rentabilität im UZÜ bei - 0,1 %.

- (185) Der Wirtschaftszweig der Union ist somit weiterhin in einer prekären Lage mit sinkenden Gewinnen nahe am Break-Even-Punkt wie im Jahr 2010 und im UZÜ. Zudem untergrub der Druck durch die gedumpte Einfuhren aus der VR China und durch Umgehungseinfuhren jede Möglichkeit, weiter zu wachsen und Gewinne zu erwirtschaften (siehe die Erwägungsgründe 223 und 224).
- (186) Dennoch gelang es dem Wirtschaftszweig der Union, seinen Marktanteil in einem schrumpfenden Markt zu halten und sogar leicht zu vergrößern. Die verstärkten Investitionen im Bezugszeitraum (+ 16 %) zeugen von den Bemühungen des Wirtschaftszweigs der Union, wettbewerbsfähig zu bleiben. Zusammen mit den neuesten, im Erwägungsgrund 248 beschriebenen Innovationen des Wirtschaftszweigs der Union beweist dies seine grundsätzliche Vitalität und wirtschaftliche Lebensfähigkeit.

- (187) Auf dieser Grundlage wird der Schluss gezogen, dass der Wirtschaftszweig der Union weiterhin eine bedeutende Schädigung im Sinne des Artikels 3 der Grundverordnung erlitt und seine Lage nach wie vor prekär ist.

- (188) Nach der Unterrichtung wandten die Parteien unter Berufung auf den Mandarinenkonservenfall⁽¹⁾ ein, die Kommission sei verpflichtet, den durch die geringe Mitarbeit der chinesischen ausführenden Hersteller verursachten Mangel an bestimmten Informationen durch geeignete Schritte zu beheben; wenn sie dies nicht tue, verstoße sie gegen Verfahrenspflichten aus der Grundverordnung. Außerdem legten die Parteien nahe, die chinesischen Ausführstatistiken heranzuziehen, in denen — im Gegensatz zu Eurostat — die auf den EU-Markt ausgeführten Hauptfahrradtypen aufgeschlüsselt würden, oder die Zollbehörden der bedeutendsten Einfuhrmitgliedstaaten nach Artikel 6 Absätze 3 und 4 der Grundverordnung zu ersuchen, eine Analyse der verschiedenen aus der VR China eingeführten Fahrradtypen durchzuführen.

- (189) Wie in den Erwägungsgründen 19 und 21 bereits erwähnt, unterrichtete die Kommission die ihr bekannten ausführenden Hersteller in der VR China, einen Verband chinesischer Hersteller und die Vertreter des betroffenen Landes offiziell über die Einleitung der Untersuchung. Die Kommissionsdienststellen kontaktierten etwa 70 chinesische Unternehmen, die ihnen aus der vorausgegangenen Untersuchung bereits bekannt waren; in einer späteren Phase, als die in Erwägungsgrund 16 erwähnte Antisubventionsuntersuchung eingeleitet wurde, ermittelte die Kommission etwa 300 weitere chinesische ausführende Hersteller, die im Rahmen dieser Interimsüberprüfung ebenfalls kontaktiert wurden. Darüber hinaus wurden die Vertreter des betroffenen Landes bei der Einleitung

(¹) Rechtssache C-338/10 vom 22. März 2012.

der Untersuchung davon in Kenntnis gesetzt, dass die Kommission bei unzureichender Mitarbeit seitens der ausführenden Hersteller ihre Feststellungen nach Artikel 18 der Grundverordnung auf der Grundlage der verfügbaren Informationen treffen kann. Dabei wurde betont, dass eine Feststellung, die anhand der verfügbaren Informationen getroffen wird, für die betroffene Partei ungünstiger ausfallen kann.

- (190) Im Mandarinenkonservenfall befasste sich der Gerichtshof mit der Frage, welche Anstrengungen die Kommission hätte unternehmen sollen, um — durch Bemühungen um Mitarbeit aus ermittelten potenziellen Vergleichsmärkten — sachdienliche Informationen von inländischen Herstellern in einem Marktwirtschaftsdrittland zur Berechnung des Normalwerts auf der Grundlage des Preises oder des rechnerisch ermittelten Wertes einzuholen.
- (191) Der Mangel an Informationen bei der jetzigen Untersuchung ist darauf zurückzuführen, dass die Parteien, die eigentlich von der Untersuchung betroffen sind, weitgehend auf die Mitarbeit verzichteten. Wie bereits in Erwägungsgrund 186 ausgeführt, wurden die Parteien wiederholt um Mitarbeit ersucht, waren aber nicht dazu bereit. Im Gegensatz zum Mandarinenkonservenfall bemühte sich die Kommission mithin aktiv und wiederholt um die Mitarbeit der betroffenen Parteien. In der jetzigen Untersuchung gibt es somit keine Analogie zum Mandarinenkonservenfall.
- (192) Die Kommission bewertete die Nützlichkeit anderer Quellen, darunter auch die chinesischen Ausfuhrstatistiken. Es wurde der Schluss gezogen, dass die alternativen Quellen sich nicht für diese Untersuchung eigneten, weil die zu geringe Detailtiefe die Berechnung neuer Spannen nicht zuließ. Zudem stellte sich heraus, dass die chinesischen Statistiken nicht mit den Eurostat-Statistiken übereinstimmten, weil sie beispielsweise deutlich höhere Einfuhrmengen auswiesen als die Eurostat-Statistiken. Deshalb konnten die vorgeschlagenen Alternativquellen nicht verwendet werden. Einige Parteien legten der Kommission des Weiteren nahe, um die Mitarbeit der Zollbehörden der bedeutendsten Einfuhrmitgliedstaaten zu ersuchen, damit diese eine Analyse der verschiedenen aus der VR China eingeführten Warenkategorien durchführe. Darauf ist zu erwidern, dass — ganz abgesehen von der praktischen Unmöglichkeit — selbst bei Beschaffung derartiger Daten dieses Datenmaterial nach Auffassung der Kommission nicht ausgereicht hätte, um die Informationslücke zu schließen, die durch die Nichtmitarbeit entstanden war. Dies liegt vor allem daran, dass die nötige Analysetiefe nicht dadurch hätte erreicht werden können, dass man sich einfach nur auf die Rechnungen stützt; die betreffenden Warentypbeschreibungen sind nicht ausführlich genug, um daraus einen aussagekräftigen Vergleich der Warentypen abzuleiten.
- (193) Einige Parteien bemängelten, die Kommission habe es unterlassen, eine Produktmixanalyse der Einfuhren aus der VR China durchzuführen, um einen fairen Vergleich der eingeführten mit den in der Union hergestellten Fahrrädern zu ermöglichen, damit sie bei der Bestimmung der Schädigung und der Preisunterbietung einen objektiven und fairen Vergleich anstellen kann. Zudem habe sich die Kommission auf die Höhe der Preisunterbietung bezogen, die in der in Erwägungsgrund 5 erwähnten vorausgegangenen Untersuchung ermittelt wurde; diese wurde anhand von Eurostat-Durchschnittspreisen berechnet, ohne dass die tatsächliche Zusammensetzung der Einfuhren bekannt war. Des Weiteren habe die Kommission nicht herauszufinden versucht, ob die eingeführten Produkte mit den Fahrrädern aus der Unionsproduktion tatsächlich vergleichbar seien, weshalb die Preisunterbietungsanalyse der Kommission in Bezug auf nicht mitarbeitende Hersteller fehlerhaft sei. Somit müsse auch der Schluss gezogen werden, dass die Kommission ihre Feststellung, wonach der Wirtschaftszweig der Union weiter bedeutend geschädigt werde, nicht objektiv bewertet und angemessen erklärt habe.
- (194) Darauf ist zu erwidern, dass die Preisunterbietung der mitarbeitenden ausführenden Hersteller, bei denen Dumping festgestellt wurde, auf der Grundlage ihres tatsächlichen überprüften Ausführpreises (cif-Preis frei Grenze der Union) mit und ohne Antidumpingzoll ermittelt wurde (siehe Erwägungsgrund 160), wobei dem Produktmix ihrer Ausfuhren im UZÜ Rechnung getragen wurde. Da jedoch die Mitarbeit der chinesischen ausführenden Hersteller sehr gering war und somit die Ergebnisse bezüglich der mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller nicht als repräsentativ für die VR China insgesamt angesehen werden konnten (siehe Erwägungsgrund 145), konnte an der in der Änderungsinterimsüberprüfung (siehe Erwägungsgrund 3) ermittelten Höhe der Preisunterbietung nichts geändert werden.
- (195) Angesichts der weitgehenden Nichtmitarbeit musste sich die Kommission bei der Bestimmung des landesweiten Dumping-, Unterbietungs- und Schadensbeseitigungsniveaus auf die verfügbaren Informationen stützen. Die Kommission zog in diesem Zusammenhang alternative Informationsquellen in Betracht, die aus den in den Erwägungsgründen 192 bis 194 genannten Gründen jedoch nicht verwendet werden konnten. Da keine gegenteiligen Ergebnisse vorlagen, wurden die in der Änderungsinterimsüberprüfung (siehe Erwägungsgrund 3) ermittelten landesweiten Dumping-, Unterbietungs- und Schadensbeseitigungsniveaus als Bezugsgrundlage für die jetzige Untersuchung herangezogen.
- (196) Es wird bestätigt, dass es sich bei der Bezugsgrundlage entgegen der Behauptung der Parteien um die Niveaus handelt, die bei der Auslaufüberprüfung ermittelt wurden, welche mit der in Erwägungsgrund 3 genannten Verordnung (EG) Nr. 1095/2005 abgeschlossen wurde, und nicht etwa um die, die sich bei der Auslaufüberprüfung ergaben, welche mit der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 990/2011 ihren Abschluss fand.
- (197) Ferner wurde behauptet, die Kommission habe es versäumt, die angeblichen Fehler nationaler Zollbehörden zu analysieren, was einen fairen Vergleich der chinesischen Einfuhrpreise verhindert habe. Es sei daran erinnert, dass bei dieser Untersuchung aufgrund der weitgehenden Nichtmitarbeit kein aussagekräftiger Preisvergleich vorgenommen werden konnte; somit wurde die Behauptung als irrelevant angesehen.

**F. DAUERHAFTE VERÄNDERUNG DER UMSTÄNDE
UND WAHRSCHEINLICHKEIT EINES ANHALTENS VON
DUMPING UND SCHÄDIGUNG**

1. Dumping

- (198) Im Einklang mit Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung wurde auch geprüft, ob sich die Umstände in Bezug auf das Dumping und die Schädigung wesentlich verändert haben und ob die Annahme vertretbar ist, dass diese Veränderungen dauerhaft sind.
- (199) In der vorherigen Untersuchung war für die drei mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller der residuale Zollsatz festgelegt worden, während in dieser Untersuchung für sie individuelle Zollsätze berechnet wurden. Wie in den Erwägungsgründen 113 und 115 ausgeführt, erfüllen alle drei ausführenden Hersteller in der VR China sämtliche Voraussetzungen für individuelle Behandlung. Das Dossier enthielt keine Angaben, aus denen hervorging, dass die Lage der mitarbeitenden ausführenden Hersteller sich in absehbarer Zeit ändern könnte.
- (200) Die Untersuchung ergab zudem, dass das während der Änderungsinterimsüberprüfung geltende chinesische Ausfuhrkontingentsystem von der Regierung der VR China abgeschafft wurde und eine Wiedereinführung unwahrscheinlich ist, zumal die Regierung im Fahrradsektor eine ausfuhrorientierte Politik betreibt (siehe dazu Erwägungsgrund 203). Des Weiteren ergab die Untersuchung keine Hinweise auf ein nennenswert verändertes Ausfuhrpreisverhalten der drei Unternehmen in absehbarer Zeit.
- (201) Es wird daher die Auffassung vertreten, dass die Veränderung der Umstände, welche zu den für die drei mitarbeitenden chinesischen ausführenden Hersteller berechneten Dumpingspannen geführt hat, dauerhaft ist.
- (202) Im Hinblick auf den landesweiten Zoll für die VR China ergab die Untersuchung keine Veränderung der Umstände; es wird daher vorgeschlagen, die in der Änderungsinterimsüberprüfung festgelegten Zollsätze aufrechtzuerhalten.
- (203) Weiterhin wurde geprüft, ob die Aufrechterhaltung der Maßnahme zum Ausgleich des Dumpings nicht mehr notwendig ist. Laut dem chinesischen Fahrradverband belief sich die gesamte Fahrradproduktion in der VR China im Jahr 2011 auf 83,45 Mio. Stück und stieg damit gegenüber 2010 um 2,3 %. Zudem ist die chinesische Fahrradindustrie weiterhin ausfuhrorientiert. So führte die VR China 2011 mit 55,72 Mio. Fahrrädern 67 % ihrer Gesamtproduktion aus, ein Rückgang von 4,2 % gegenüber dem Jahr 2010. Etwa 23,73 Mio. Stück wurden 2011 im Inland abgesetzt. Das wichtigste Produktionsgebiet in der VR China ist Tianjin, auf das im Jahr 2011 etwa die Hälfte der Gesamtproduktion entfiel. Laut dem Plan der Stadt Tianjin zur Entwicklung der Leicht- und Textilindustrie für den 12. Fünfjahresplan (Tianjin Municipal Light Industry and Textile Industry Development Plan for the 12th Five-Year Plan) werden in diesem Gebiet zurzeit neue auf die Herstellung von Fahrrädern spezialisierte Industrieparks entwickelt. Schätzungen zufolge wird daher die Fahrradproduktionskapazität bis 2015 im Gebiet Tianjin 55 Mio. Stück erreichen und damit gegenüber 2011 um 44 % steigen, wobei die Hälfte der Produktion (eine Menge, die den Gesamtverbrauch der Union im UZÜ übersteigt) für die Ausfuhr bestimmt ist.
- (204) Überdies lag die Kapazitätsauslastung der drei mitarbeitenden Unternehmen im UZÜ nach eigenen Angaben zwischen 72 % und 81 %. Durch Hochrechnung kann eine geschätzte Kapazitätsreserve des chinesischen Wirtschaftszweigs von über 25 Mio. Fahrrädern ermittelt werden; dies ist mehr als das Doppelte der Gesamtproduktion des Wirtschaftszweigs der Union im UZÜ und übersteigt den Gesamtverbrauch der Union um 24 %. Ferner dürften die chinesischen Hersteller in dem arbeitsintensiven Wirtschaftszweig der Fahrradproduktion dank den in der VR China reichlich vorhandenen billigen Arbeitskräften in der Lage sein, recht schnell neue Kapazitäten aufzubauen.
- (205) Überdies ist der Unionsmarkt im Hinblick auf die Verkaufsmengen weltweit der zweitgrößte nach dem chinesischen und damit im Hinblick auf die potenzielle Nachfrage sehr attraktiv.
- (206) Die Ergebnisse der Umgehungsuntersuchung (siehe Erwägungsgrund 14) bestätigen die anhaltende Attraktivität des Unionsmarktes für chinesische ausführende Hersteller, welche ohne Maßnahmen höchstwahrscheinlich beträchtliche Mengen in die Union umlenken würden.
- (207) Außerdem gelten auf anderen wichtigen potenziellen Ausfuhrmärkten für die VR China (Kanada⁽¹⁾) Antidumpingmaßnahmen, wodurch sich die Zahl der für chinesische Ausfuhrer potenziell zur Verfügung stehenden Märkte in Drittstaaten ohne Zölle verringert.
- (208) Es wird daran erinnert, dass es in den Vereinigten Staaten früher eine einheimische Fahrradproduktion gab und Antidumpingmaßnahmen gegen die VR China galten. Nach Aufhebung der Antidumpingmaßnahmen Ende der Neunzigerjahre drängten chinesische Einfuhren jedoch massiv auf den US-amerikanischen Markt. Die Inlandsproduktion verschwand in den folgenden Jahren nahezu vollständig. Im Jahr 2011 waren nach Schätzungen 99 % der in den Vereinigten Staaten verkauften Fahrräder Einfuhren, davon 93 % aus der VR China und 6 % aus Taiwan. Die Inlandsproduktion von Fahrrädern in den Vereinigten Staaten wird — bei einem jährlichen Verbrauch von etwa 16 Mio. Stück — auf etwa 56 000 Stück pro Jahr geschätzt. Der Gesamtwert des US-amerikanischen Fahrradmarktes (einschließlich des Verkaufs von Teilen und Zubehör) wurde 2011 auf 6 Mrd. USD beziffert.

⁽¹⁾ Gesetz über besondere Einfuhrmaßnahmen (special import measures act, SIMA) — Bekanntmachung des Abschlusses einer erneuten Untersuchung — Fahrräder — 2011.

- (209) Abschließend ist daher festzustellen, dass die chinesische Fahrradindustrie ein ausfuhrorientierter Wirtschaftszweig ist, der in der Vergangenheit auf mehreren Märkten weltweit eine unfaire Preispolitik betrieben hat. Zudem bestätigten die Ergebnisse der Umgehungsuntersuchung das nach wie vor vorhandene Interesse der chinesischen Ausführer am Unionsmarkt. Dieses Verhalten deutet außerdem darauf hin, dass bei einer Aufhebung der Maßnahmen der Unionsmarkt sehr wahrscheinlich Ziel chinesischer Niedrigpreis-Einfuhren würde, mit denen auf eine Übernahme des Inlandsmarktes abgezielt werden dürfte. Es kann daher die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die fortgesetzte Anwendung der Maßnahmen zum Ausgleich des Dumpings weiterhin notwendig ist.
- (210) Nach der Unterrichtung wurde eingewandt, bei der Analyse habe man die Tatsache übersehen, dass der Produktionsanstieg in der VR China derzeit vom Arbeitskräfteangebot begrenzt werde und dass die VR China ihren Arbeitskostenvorteil gegenüber anderen südasiatischen Ländern, die im Rahmen von Präferenzhandelsabkommen tätig seien, einbüße. Aufgrund der Nichtmitarbeit war dieser Einwand nicht überprüfbar und blieb somit unberücksichtigt.

2. Schädigung

- (211) Im Hinblick auf die Gründe für die Einleitung der Interimsüberprüfung von Amts wegen wurde in der Untersuchung auf folgende Strukturveränderungen der Fahrradindustrie der EU eingegangen: i) Übergang vom kompletten Produktionszyklus zur (Teil-)Montage eingeführter Teile; ii) Änderungen des Kostenniveaus durch Vergrößerung und Verlagerung sowie durch die Eröffnung neuer Produktionsstätten in Mittel- und Osteuropa; iii) entsprechend den Verbrauchertrends eine fortschreitende Verlagerung beim Rohstoffeinsatz weg von Stahl hin zu Aluminiumlegierungen. Aufgrund der im Erwägungsgrund 162 beschriebenen Feststellungen dauern alle erwähnten Entwicklungen noch an und sind globaler Art, so dass Veränderungen in absehbarer Zeit nicht wahrscheinlich sind.
- (212) Was die Wahrscheinlichkeit eines Anhaltens der Schädigung betrifft, so ist es angesichts der bereits prekären, in den Erwägungsgründen 184 bis 187 beschriebenen Lage des Wirtschaftszweigs der Union ebenfalls wahrscheinlich, dass die Unionshersteller dem weiteren Preisdruck durch die gedumpte chinesischen Einfuhren nicht widerstehen könnten und folglich gezwungen wären, den Unionsmarkt zu verlassen, was den Verlust von Arbeitsplätzen, Investitionen, Technologie und Know-how zur Folge hätte (siehe die Erwägungsgründe 247 und 248). Es kann daher die Schlussfolgerung gezogen werden, dass in diesem Fall ein Anhalten der Schädigung bei einer Aufhebung der Maßnahmen wahrscheinlich ist.

Stellungnahmen der Parteien

- (213) Einige Parteien machten geltend, der Wirtschaftszweig der Union erleide keine bedeutende Schädigung, da öffentlich zugängliche Informationen darauf hindeuteten, dass seine finanzielle Lage gut sei. Es sei angemerkt, dass die finanzielle Lage des Wirtschaftszweigs der Union auf der Grundlage der Informationen bewertet wird, die im Rahmen der Untersuchung bei einer repräsentativen Stichprobe von Unionsherstellern erhoben und überprüft werden. Diese Bewertung kann nicht durch öffentlich

zugängliche Informationen zu einigen Unionsherstellern ersetzt werden, auch wenn diese angeblich eine umfangreiche Produktion und hohe Verkaufswerte aufweisen. Die in den Erwägungsgründen 162 bis 187 analysierten Untersuchungsergebnisse widersprechen somit den Angaben dieser Parteien. Ihre Vorbringen wurden daher für unbegründet befunden.

- (214) Weiterhin wurde vorgebracht, die Fortschreibung der Antidumpingmaßnahmen gegen die VR China sei diskriminierend, da andere Drittländer keinen Maßnahmen unterlägen, obwohl die Einfuhren aus diesen Ländern, insbesondere aus Sri Lanka, gedumpte seien und Schädigungen verursachten. Die Antidumpingmaßnahmen wurden als Ergebnis der Umgehungsuntersuchung auf die Einfuhren von Fahrrädern unter anderem aus Sri Lanka ausgeweitet. Zudem wurden keine Beweise für das angebliche Dumping durch die echten Hersteller im betreffenden Land vorgelegt. Das Vorbringen der Partei wurde daher als unbegründet zurückgewiesen.

G. SCHADENSURSACHE

1. Vorbemerkungen

- (215) Gemäß Artikel 3 Absätze 6 und 7 der Grundverordnung wurde geprüft, ob die bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union durch die betreffenden gedumpte Einfuhren verursacht worden war. Dabei wurden auch andere bekannte Faktoren als die gedumpte Einfuhren untersucht, die den Wirtschaftszweig der Union zur gleichen Zeit geschädigt haben könnten, um sicherzustellen, dass die durch diese Faktoren möglicherweise verursachte Schädigung nicht den gedumpte Einfuhren zugerechnet wurde. Insbesondere wurden die Ergebnisse der Umgehungsuntersuchung analysiert.

2. Auswirkungen der gedumpte chinesischen Einfuhren

- (216) Die chinesischen Einfuhren nahmen im Bezugszeitraum ab, sie hatten im UZÜ einen Marktanteil von 2,9 %. Dieser relativ geringe und sinkende Marktanteil ist im Zusammenhang mit der Umgehung der Maßnahmen durch Einfuhren aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien zu sehen (siehe die Erwägungsgründe 223 und 224).
- (217) Wie in Erwägungsgrund 160 erwähnt, wurde der Schluss gezogen, dass die Einfuhren aus der VR China die Verkaufspreise des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt nach wie vor beträchtlich unterboten und somit einen erheblichen Druck auf das Preisniveau auf dem Unionsmarkt ausübten.
- (218) Gleichzeitig wiesen die meisten Schadensindikatoren eine abnehmende Tendenz auf, insbesondere die Produktionsmenge (- 19 %), die Verkaufsmenge (- 9 %), die Kapazität (- 5 %) und die Kapazitätsauslastung (- 14 %).
- (219) Die Rentabilität des Wirtschaftszweigs der Union war im Bezugszeitraum, in dem er aufgrund des Preisdrucks durch die chinesischen Einfuhren nah am Break-Even-Punkt lag, durchgehend rückläufig. Dadurch war es dem Wirtschaftszweig der Union nicht möglich, die

Preise auf ein rentables Niveau anzuheben, ohne erhebliche Marktanteile zu verlieren.

- (220) Es wird daher die Schlussfolgerung gezogen, dass der Druck durch die Fahrradeinfuhren zu Dumpingpreisen einen entscheidenden Einfluss auf die derzeitige prekäre Lage der Union hatte.
- (221) Im Anschluss an die Unterrichtung wurde vorgebracht, die Relevanz des Rückgangs bei Produktion und Kapazitätsauslastung sei nicht angemessen begründet, zumal nicht davon ausgegangen werde, dass die sinkende Produktion die Rentabilität in Mitleidenschaft gezogen habe. Es wird darauf hingewiesen, dass für die Bewertung der wirtschaftlichen Lage des Wirtschaftszweigs der Union alle Schadensfaktoren, unabhängig davon, ob sie sich im Einzelfall auf die Rentabilität auswirken, maßgeblich sind. Wie im Erwägungsgrund 237 erläutert, wurde der Rückgang der Rentabilität und anderer Indikatoren im Zusammenhang mit dem Gewinn nicht durch das Schrumpfen des Marktes verursacht, sondern kann auf den anhaltenden Druck durch gedumpte chinesische Einfuhren zurückgeführt werden. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.
- (222) Dieselbe Partei machte auch geltend, die Entwicklung des Marktanteils der Einfuhren aus der VR China sei nicht angemessen analysiert worden, da in der Analyse auf den drastischen Rückgang der Einfuhren im Bezugszeitraum nicht eingegangen werde. Ebenso wurde vorgebracht, die Analyse der Schadensursache berücksichtige die steigende Preistendenz dieser Ausfuhren nicht. Hierzu wird daran erinnert, dass die mengenmäßige Abnahme der Einfuhren aus der VR China im Zusammenhang mit den Ergebnissen der parallelen Umgehungsuntersuchung (siehe Erwägungsgrund 216) zu sehen ist. Die Tendenz beim Preis der chinesischen Einfuhren auf der Grundlage von Eurostat-Daten ist nicht aussagekräftig, da darin die Preisentwicklung der über die Umgehungsländer eingeführten chinesischen Fahrräder nicht berücksichtigt ist. Aus diesen Gründen wurde der Einwand zurückgewiesen.

3. Auswirkungen der Umgehungseinfuhren

- (223) Wie in Erwägungsgrund 15 ausgeführt, ergab die Umgehungsuntersuchung, dass die geltenden Maßnahmen gegen die VR China durch Montagevorgänge in Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien und durch Versand aus diesen Ländern umgangen werden. Auf der Grundlage der Feststellungen dieser Untersuchungen wurde die Differenz zwischen den Einfuhrmengen aus den fraglichen Ländern nach Eurostat-Daten und der Menge der Ausfuhren der bekannten echten Hersteller, d. h. jener Hersteller, welche die Kriterien für eine Befreiung von den ausgeweiteten Maßnahmen aus den in der Verordnung (EU) Nr. 501/2013 genannten Gründen erfüllten, als Einfuhren, mit denen die geltenden Maßnahmen umgangen werden (im Folgenden „Umgehungseinfuhren“), angesehen.
- (224) Im Zusammenhang mit der Analyse der Schadensursache wurde die Auffassung vertreten, dass diese Einfuhren eigentlich aus China stammten und daher gemeinsam mit den direkten Einfuhren aus China betrachtet werden sollten. Auf dieser Grundlage berechnet, beliefen sich die chinesischen Einfuhren auf 1 904 761 Stück im UZÜ. Im Jahr 2008 hatte die Einfuhrmenge 2 321 240 Stück betragen. Sie sank 2009 um 22 % auf 1 802 101 Stück und erreichte 2010 mit einem Marktanteil von 10,6 % praktisch wieder den Stand von 2008. Im UZÜ schließlich nahmen die Einfuhren erneut um 13 % ab und kamen auf einen Marktanteil von 9,5 %. Im Bezugszeitraum ging die Einfuhrmenge um 18 % zurück. Unter den Bedingungen eines schrumpfenden Marktes (siehe Erwägungsgrund 153) führte der beschriebene Rückgang der Einfuhrmengen zu keinen nennenswerten Einbußen beim Marktanteil, welcher im Bezugszeitraum nur um 0,8 % sank. Da das Warensortiment der Einfuhren aus der VR China und der Umgehungseinfuhren unbekannt ist, ist ein Vergleich der Preise dieser Einfuhren mit denen des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt nicht sinnvoll.

Tabelle 16

Einfuhren aus der VR China zusammen mit Umgehungseinfuhren aus Indonesien, Malaysia, Sri-Lanka und Tunesien

	2008	2009	2010	UZÜ
Einfuhrmenge (in Stück)	2 321 240	1 802 101	2 194 354	1 904 761
Index (2008 = 100)	100	78	95	82
Marktanteil (%)	10,3	8,8	10,6	9,5

Quelle: Eurostat.

- (225) Im Anschluss an die Unterrichtung machten einige Parteien geltend, die Analyse des Einflusses der Umgehungseinfuhren sei mangelhaft, da sie nur auf den mengenmäßigen Auswirkungen beruhe und somit jeder Preisvergleich auf der Grundlage einer Analyse des Warensortiments fehle. Es wurde vorgebracht, dass diese Mängel in der Analyse auf Nichteinhaltung des Verfahrens zurückgingen, da die Analyse des Warensortiments trotz der Mitarbeit von ausführenden Herstellern aus den betroffenen Ländern unterblieben sei. Zudem wurde angeführt, es handele sich bei den Ausfuhren aus diesen Ländern in die Union um kostengünstige Kinderfahrräder oder sonstige Fahrräder, die nicht mit den in der Union hergestellten Fahrrädern in Wettbewerb stünden. Hierzu wird darauf hingewiesen, dass die Analyse des Warensortiments aus den im Erwägungsgrund 192 genannten Gründen nicht durchgeführt werden konnte. Außerdem handelte es sich bei den meisten Umgehungseinfuhren um umgeladene Ware, so dass keine Informationen zum Warensortiment verfügbar waren. Schließlich wird darauf hingewiesen, dass die Unionshersteller den Untersuchungsergebnissen zufolge alle Warenssegmente herstellen, das Vorbringen zu den Kinderfahrrädern und den Fahrrädern des unteren Segments, die angeblich keine Konkurrenz darstellen, wurde daher für unbegründet befunden.

4. Auswirkungen anderer Faktoren

4.1. Einfuhren aus anderen Ländern

- (226) Die Gesamteinfuhren aus anderen Drittländern beliefen sich im UZÜ auf 6 931 333 Stück. Dies entsprach einem geringen Anstieg von 1 % im Bezugszeitraum.
- (227) Aufgrund des Rückgangs des Unionsverbrauchs blieb der Marktanteil der Einfuhren aus anderen Drittländern weitgehend stabil und erreichte im UZÜ 34 %.
- (228) Taiwan blieb mit einem im Bezugszeitraum relativ gleichbleibenden Marktanteil das wichtigste Ausführland, auf das im UZÜ 14 % des Unionsverbrauchs entfielen.
- (229) Thailand kommt bei den Ausfuhren in die Union auf den zweiten Platz. Sein Marktanteil sank im Bezugszeitraum um 2 Prozentpunkte von 7 % im Jahr 2008 auf 5 % im UZÜ.
- (230) Wie im Erwägungsgrund 157 erläutert, wird bei den von Eurostat ausgewiesenen Preisen nicht zwischen dem jeweils unterschiedlichen Warensortiment der einzelnen Länder differenziert, und deshalb werden die Preistrends nur mit Indices veranschaulicht. Da nichts über das Warensortiment der Einfuhren aus anderen Drittländern bekannt ist, ist ein Vergleich von deren Preisen mit den Preisen des Wirtschaftszweigs der Union auf dem Unionsmarkt nicht sinnvoll.
- (231) Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass nur die Einfuhren aus Taiwan die Menge der chinesischen Einfuhren (einschließlich der Umgehungseinfuhren) überstiegen. Hierzu sei angemerkt, dass die aus Taiwan eingeführten Fahrräder normalerweise für die oberen Marktsegmente bestimmt sind und keine Beweise vorgelegt wurden, die dagegen sprachen. Es wird daher der Schluss gezogen, dass diese Einfuhren nicht als schädigend für den Wirtschaftszweig der Union angesehen werden können.
- (232) Mehrere Parteien machten geltend, die Einfuhren aus anderen Drittländern erfolgten zu niedrigeren Preisen als die chinesischen Einfuhren, welche aus diesem Grund nicht die Ursache der bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union seien. Diesem Vorbringen konnte nicht stattgegeben werden, da die durchschnittlichen Einfuhrpreise aus den im Erwägungsgrund 157 erläuterten Gründen auf der Grundlage von Eurostat-Daten nicht ermittelt werden konnten und daher auf dieser Grundlage keine Schlussfolgerung gezogen werden konnte.
- (233) Eine andere Partei machte geltend, es sei mit einer Zunahme der Einfuhren aus Drittländern zu rechnen, für die seit dem 1. Januar 2011 das Allgemeine Präferenzsystem (APS) gelte (Kambodscha und Bangladesch). Es kann jedoch nicht im Voraus evaluiert werden, welche Auswirkungen dies auf die Einfuhrpreise und -mengen sowie auf den Wirtschaftszweig der Union haben wird. Zudem lagen keine Informationen zur Fähigkeit dieser Länder vor, ihre Produktionskapazität und ihre Verkaufsmengen auf dem Unionsmarkt zu erhöhen. Es konnte daher auf dieser Grundlage keine eindeutige Schlussfolgerung gezogen werden; das Vorbringen war daher zurückzuweisen.
- (234) Im Anschluss an die Unterrichtung machten die Parteien geltend, die Auswirkungen der Einfuhren aus den Drittländern, für die präferenzielle Handelsabkommen gälten, würden nicht angemessen analysiert, da die Menge der Einfuhren aus diesen Ländern im Vergleich zu den Einfuhren aus China erheblich sei und sie teilweise auch zu erheblich niedrigeren Preisen verkauft würden. In diesem Zusammenhang wird daran erinnert, dass die VR China der zweitgrößte Einführer in die Union ist. Die Einfuhren aus anderen Drittländern reichten allesamt nicht an die Menge der Fahrradeinfuhren aus China heran. Außerdem wurden gegen diese Länder keine Dumpingbehauptungen vorgebracht. Es wurde daher der Schluss gezogen, dass die Auswirkungen der Einfuhren aus diesen Ländern den ursächlichen Zusammenhang zwischen den großen Mengen gedumpter Einfuhren aus China und der anhaltenden bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union nicht widerlegen konnten. Aus diesen Gründen wurde der Einwand zurückgewiesen.

Tabelle 17

Einfuhren aus anderen Drittländern (*)

	2008			2009			2010			UZÜ		
	Stückzahl	Marktanteil	Preis EUR/Stück	Stückzahl	Marktanteil	Preis EUR/Stück	Stückzahl	Marktanteil	Preis EUR/Stück	Stückzahl	Marktanteil	Preis EUR/Stück
Taiwan	3 428 043	15 %		2 949 433	14 %		3 458 448	17 %		2 864 114	14 %	
Index	100	100	100	86	94	126	101	110	125	84	93	151
Thailand	1 522 209	7 %		1 384 410	7 %		1 234 123	6 %		993 952	5 %	
Index	100	100	100	91	99	118	81	88	114	65	73	113
Sonstige	2 746 124	12 %	66	2 838 962	14 %	73	2 847 164	14 %	80	3 077 535	15 %	80
Index	100	100	100	103	113	111	104	113	122	112	125	121
Gesamt	7 696 376	34 %	99	7 172 805	35 %	116	7 539 735	36 %	122	6 935 601	34 %	132
Index	100	100	100	93	102	118	98	106	124	90	101	134

(*) ohne die Umgehungseinfuhren aus Indonesien, Malaysia, Sri Lanka und Tunesien.
Quelle: Eurostat.

4.2. Entwicklung des Verbrauchs

- (235) Wie im Erwägungsgrund 153 erwähnt, sank der Verbrauch von 2008 bis zum UZÜ um 10 %. Dennoch konnte der Wirtschaftszweig der Union seinen Marktanteil halten und sogar leicht vergrößern (siehe Erwägungsgrund 168). Der schrumpfende Markt kann damit keine Ursache für die Schädigung sein.

4.3. Wirtschaftskrise und klimatische Bedingungen

- (236) Einige Parteien machten geltend, die herrschenden negativen Wirtschaftsbedingungen in der Union hätten das Kaufverhalten der Verbraucher im Bezugszeitraum beeinflusst. Außerdem hätten sich die schlechten Wetterbedingungen in der Union im Jahr 2011 zumindest teilweise auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union ausgewirkt. Diese Faktoren sollen zum insgesamt nachlassenden Fahrradverbrauch in der Union geführt haben.
- (237) Die Untersuchung ergab nämlich einen Rückgang des Unionsverbrauchs im Bezugszeitraum. Wie in Erwägungsgrund 234 ausgeführt, kann das Schrumpfen des Marktes jedoch nicht als eine Ursache für die Schädigung angesehen werden.

- (238) Diese Parteien machten zudem geltend, der Rückgang bei Produktion und Beschäftigung sei nur eine Folge der rückläufigen Tendenz beim Verbrauch und nicht der gedumpten Einfuhren. Da die Fahrradindustrie keine hohen Fixkosten zu tragen hat, wirkte sich der Produktionsrückgang auf die Rentabilität der Fahrradindustrie in der Union jedoch nicht aus. Der Rückgang der Beschäftigtenzahl wiederum ist Ergebnis des Umstrukturierungsprozesses des Wirtschaftszweigs der Union. Diese Entwicklung erklärt in keinem Fall die negative Entwicklung der anderen Schadensindikatoren.

4.4. Nicht gedumpte Einfuhren

- (239) Die Menge der nicht gedumpten Einfuhren eines mitarbeitenden ausführenden Herstellers war zu vernachlässigen, d. h. sie lag nahe bei 0 % der Gesamteinfuhren aus der VR China und konnte somit keinen erkennbaren Einfluss auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union ausüben.

4.5. Elektrofahrräder

- (240) Es wurde geltend gemacht, Ursache der Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union sei die Entwicklung von Elektrofahrrädern, welche angeblich die betroffene Ware verdrängten. Die Entwicklung von Elektrofahrrädern ist jedoch ein sehr neues Phänomen; die Verkaufsmengen im UZÜ waren marginal. Sie können somit die Lage des Wirtschaftszweigs der Union nicht beeinflussen haben.

4.6. Auswirkungen der Strukturveränderungen

- (241) Im Anschluss an die Unterrichtung machte eine Partei geltend, die Kommission habe die Auswirkungen der eingeräumten Strukturveränderungen des Marktes und des

Wirtschaftszweigs der Union in ihrer Analyse der Schädigung und der Schadensursachen nicht berücksichtigt. Beispielsweise wurde vorgebracht, die Kommission gehe in ihrer Analyse der Produktionskosten nicht auf die Auswirkungen der Verlagerung der Produktion in die osteuropäischen Länder ein. Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass analysiert wurde, ob diese Veränderungen dauerhaft sind (siehe Erwägungsgrund 162); es wurde dabei der Schluss gezogen, dass dies der Fall ist (siehe Erwägungsgrund 211). Aus diesem Grund wurde eine neue Schadensanalyse durchgeführt; Grundlage war eine Stichprobe aus Unionsherstellern, die so ausgewählt wurden, dass sie die Strukturveränderungen widerspiegeln. Es wird daher die Auffassung vertreten, dass die Auswirkungen dieser Veränderungen bei der Analyse der Schädigung und der Schadensursachen gebührend berücksichtigt wurden. Der Einwand wird daher zurückgewiesen.

4.7. Schlussfolgerung

- (242) Es wurde festgestellt, dass chinesische Fahrräder trotz der Abnahme des Unionsverbrauchs in erheblichen Mengen als gedumpte Direkt- oder Umgehungseinfuhren auf den Unionsmarkt kamen. Der ziemlich stabile erhebliche Marktanteil dieser Einfuhren im Bezugszeitraum fiel mit einem Zeitraum der fortgesetzten wirtschaftlichen Anfälligkeit des Wirtschaftszweigs der Union (siehe die Erwägungsgründe 184 bis 187) zusammen. Es wird daher der Schluss gezogen, dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen den Einfuhren aus der VR China (Direkt- und Umgehungseinfuhren) und der bedeutenden Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union besteht.
- (243) Sonstige Faktoren wie die Auswirkungen von Einfuhren aus anderen Drittländern, die Verbrauchsentwicklung, die Wirtschaftskrise und die klimatischen Bedingungen, die nicht gedumpten Einfuhren sowie die Entwicklung von Elektrofahrrädern wurden geprüft. Indessen wurde keiner dieser Faktoren als so erheblich angesehen, dass er den ursächlichen Zusammenhang zwischen den gedumpten chinesischen Einfuhren und der bedeutenden Schädigung hätte widerlegen können.
- (244) Aufgrund der vorstehenden Analyse, bei der die Auswirkungen aller bekannten Faktoren auf die Lage des Wirtschaftszweigs der Union ordnungsgemäß von den schädigenden Auswirkungen der gedumpten Einfuhren unterschieden und abgegrenzt wurden, wurde der Schluss gezogen, dass die gedumpten Einfuhren aus der VR China zusammen mit den Umgehungseinfuhren eine bedeutende Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union im Sinne des Artikels 3 Absatz 6 der Grundverordnung verursachten.

H. UNIONSINTERESSE

1. Vorbemerkungen

- (245) Nach Artikel 21 der Grundverordnung wurde untersucht, ob ungeachtet der Schlussfolgerung zum schädigenden Dumping zwingende Gründe für den eindeutigen Schluss vorliegen, dass die Einführung der Antidumpingmaßnahmen gegenüber den Einfuhren aus der VR China in der weiter unten angegebenen Höhe (siehe Erwägungsgrund 279) nicht im Interesse der Union läge.

- (246) Bekanntlich wurde in den vorausgegangenen Untersuchungen die Auffassung vertreten, dass die Einführung von Maßnahmen dem Unionsinteresse nicht zuwiderlaufen würde. Da es sich bei der jetzigen Untersuchung zudem um eine Interimsüberprüfung nach Artikel 11 Absatz 3 der Grundverordnung handelt, wird eine Situation analysiert, in der bereits Antidumpingmaßnahmen in Kraft sind; daher kann beurteilt werden, ob die geltenden Antidumpingmaßnahmen die betroffenen Parteien unverhältnismäßig stark beeinträchtigt haben.
- (247) Bei der Ermittlung des Unionsinteresses wurde allen beteiligten Interessen Rechnung getragen, den Interessen des Wirtschaftszweigs der Union ebenso wie denen der Hersteller von Fahrradteilen, der unabhängigen Einführer und der Verwender.

2. Interesse des Wirtschaftszweigs der Union

- (248) Die Untersuchung ergab, dass der Wirtschaftszweig sich immer noch in einer prekären Lage befindet. Angesichts der erheblichen Menge der gedumpten Einfuhren aus der VR China und der Wahrscheinlichkeit eines Andauerns des Dumpings und der Schädigung würde eine Aufhebung der Maßnahmen sehr wahrscheinlich zum Verschwinden der Unionsproduktion führen.
- (249) Der Wirtschaftszweig der Union leistet beträchtliche Beiträge zur technischen Innovation und liefert Spin-offs wie die vor kurzem entwickelten Fahrräder mit Treithilfe und elektronischen Fahrräder, die ohne eine Fahrradindustrie in der Union wirtschaftlich nicht tragfähig wären. Überdies trägt der Wirtschaftszweig der Union zur Verwirklichung ökologischer Ziele wie der umweltgerechteren Gestaltung des Verkehrs und der Dekarbonisierung bei.
- (250) Der Wirtschaftszweig der Union ist außerdem eine treibende Kraft für verbundene Wirtschaftszweige wie die Herstellung von Fahrradteilen und -zubehör sowie die Erbringung damit zusammenhängender Dienstleistungen. Insgesamt hängen auf dem Unionsmarkt 60 000 bis 70 000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt vom Wirtschaftszweig der Union ab.
- (251) Der Wirtschaftszweig der Union hat sich um eine Umstrukturierung bemüht und in Innovationen investiert, die bei seinem Verschwinden verloren gehen würden. Mit dem Aufrechterhalten der Maßnahmen wäre der Wirtschaftszweig der Union dagegen in der Lage, seine Verkaufsmengen zu halten und sogar zu vergrößern und so die notwendige Kapitalrendite zu erwirtschaften, die ihn in die Lage versetzen würde, weiterhin in neue Technologien und Innovationen zu investieren.
- (252) Angesichts der in den Erwägungsgründen 184 bis 187 dargestellten Schlussfolgerungen zur Lage des Wirtschaftszweigs der Union kann ohne Maßnahmen von einer beträchtlichen Verschlechterung seiner finanziellen Lage ausgegangen werden, die schließlich die Einstellung
- der Produktion zur Folge haben könnte. Die Antidumpingmaßnahmen liegen somit im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union.

3. Interesse der Hersteller von Fahrradteilen

- (253) Während der Untersuchung nahm der Verband der Hersteller von Fahrradteilen COLIPED mit der Kommission Kontakt auf. Nach den Angaben von COLIPED existieren in der Union etwa 370 Unternehmen, die Teile an Fahrradhersteller liefern und etwa 16 000 Personen beschäftigen. Die Zulieferindustrie ist davon abhängig, dass in der Union weiterhin Fahrräder produziert werden.
- (254) 53 Hersteller von Fahrradteilen, auf die 39 % des auf 1,2 Mrd. EUR geschätzten Gesamtumsatzes der Fahrradteileindustrie entfielen, sprachen sich für die Maßnahmen aus. Die Hersteller von Fahrradteilen profitieren von der Ausweitung der geltenden Maßnahmen auf wesentliche Fahrradteile (siehe Erwägungsgrund 1). Das bestehende Befreiungssystem (siehe Erwägungsgrund 1) fördert die lokale Herstellung von Fahrradteilen, indem es den chinesischen Anteil an den verwendeten Fahrradteilen auf weniger als 60 % des Gesamtwertes beschränkt. Mithilfe der geltenden Maßnahmen konnte der Wirtschaftszweig der Union neue Projekte zur Wiederaufnahme der Herstellung bestimmter wesentlicher Teile in der Union entwickeln und in sie investieren.
- (255) Hierzu wurde festgestellt, dass im Fall der ohne Maßnahmen erwarteten Einstellung der Fahrradproduktion in der Union auch die Fahrradteileindustrie in Mitleidenschaft gezogen würde, da sie ihre Kunden verlieren würde. Daher wird der Schluss gezogen, dass die Einführung von Antidumpingmaßnahmen im Interesse der Fahrradteileindustrie liegt.

4. Interesse der Verwender/Verbraucher

- (256) Die European Cyclists' Federation (ECF), ein Dachverband der nationalen Radfahrerverbände in Europa, unterstützte die Aufrechterhaltung der geltenden Antidumpingmaßnahmen. Der ECF zufolge liegt eine lokale Produktion im Interesse der Verbraucher, da sie Qualität und Sicherheit sowie spezialisierte Dienstleistungen für die Verbraucher gewährleiste.
- (257) Die ECF machte geltend, eine Zunahme der Einfuhren aus der VR China würde die hohen Qualitäts- und Sicherheitsstandards in der Union zulasten der Verbraucher beeinträchtigen.
- (258) Der Einfluss der Antidumpingzölle auf den Verbraucherpreis wird als unerheblich eingeschätzt, da die meisten Fahrradhersteller in der Union im Rahmen des Befreiungssystems tätig sind, wobei die wesentlichen Fahrradteile bis zu einem Anteil von 60 % des Gesamtwertes der verwendeten Teile zollfrei aus der VR China eingeführt werden können.

- (259) Bekanntlich wurde in den vorausgegangenen Untersuchungen festgestellt, dass Maßnahmen keine nennenswerten Auswirkungen auf die Verwender hätten. Trotz der geltenden Maßnahmen ist der Bezug von Fahrrädern aus der VR China sowie aus Ländern, die keinen Maßnahmen unterliegen, möglich. Es wird daher der Schluss gezogen, dass die Antidumpingmaßnahmen keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf die Verwender in der Union haben.
- (260) Im Anschluss an die Unterrichtung machte eine Partei geltend, die Analyse lasse die negativen Auswirkungen unberücksichtigt, die die Maßnahmen aufgrund der mit ihnen verbundenen zusätzlichen Kosten auf die Verwender hätten. Es wird darauf hingewiesen, dass die ECF als Vertretung der Verbraucher sich aus Qualitäts- und Sicherheitsgründen für die Maßnahmen aussprach (siehe Erwägungsgrund 255). Außerdem kommen die Verbraucher durch das Befreiungssystem bereits in den Genuss reduzierter Preise für bestimmte Fahrradteile (siehe Erwägungsgrund 257). Der Einwand wurde daher für unbegründet befunden.

5. Interesse der unabhängigen Einführer

- (261) Keiner der unabhängigen Einführer arbeitete bei der Untersuchung mit. Eine Bewertung der Auswirkungen der Maßnahmen im UZÜ war daher nicht möglich. Ferner sei daran erinnert, dass Antidumpingmaßnahmen nicht dazu dienen, Einfuhren zu verhindern, sondern dazu, wieder faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen und sicherzustellen, dass die Preise der Einfuhren nicht gedumpt sind und eine Schädigung verursachen.
- (262) Bekanntlich existieren andere Bezugsquellen für Einfuhren, und bei etwa 45 % der abgesetzten Fahrräder handelt es sich um Einfuhren.
- (263) Da Einfuhren aus der VR China zu fairen Preisen immer noch Zugang zum Unionsmarkt hätten und auch weiterhin Einfuhren aus Drittländern möglich wären, ist davon auszugehen, dass die Einführer ihr traditionelles Geschäft auch bei Aufrechterhaltung der Maßnahmen gegenüber der VR China weiterhin betreiben könnten. Die geänderten Antidumpingmaßnahmen gegenüber den drei mitarbeitenden ausführenden Herstellern würden die Möglichkeiten für Einfuhren aus der VR China mit einem Zollsatz von 0 % oder einem reduzierten Satz erweitern. Es wird daher der Schluss gezogen, dass die Antidumpingmaßnahmen keine nennenswerten Auswirkungen auf die unabhängigen Verwender in der Union haben.

6. Wirksamkeit der Maßnahmen

- (264) Eine Partei machte geltend, Maßnahmen würden wirkungslos bleiben, da der Wirtschaftszweig der Union immer noch geschädigt werde, obwohl seit fast 20 Jahren Antidumpingmaßnahmen in Kraft seien. Hierzu wird angemerkt, dass chinesische ausführende Hersteller die geltenden Maßnahmen erwiesenermaßen über andere Drittländer umgingen, was die Lage des Wirtschaftszweigs der

Union im UZÜ zumindest teilweise erklärt. Das Vorbringen wurde daher zurückgewiesen.

- (265) Im Anschluss an die Unterrichtung machten einige Parteien geltend, die seit über 23 Jahren geltenden Maßnahmen entbehrten jeder rechtlichen oder handelspolitischen Grundlage. Hierzu wird darauf hingewiesen, dass die Geltung der Maßnahmen zeitlich nicht begrenzt ist, solange die Voraussetzungen für ihre Einführung oder Beibehaltung gegeben sind. Auch im vorliegenden Fall sind die Maßnahmen gerechtfertigt, da das Vorliegen von schädigendem Dumping durch die Untersuchungsergebnisse bestätigt wurde. Außerdem wird die Lage des Wirtschaftszweigs der Union durch Umgehung weiter verschlechtert. Das Argument wird daher zurückgewiesen.

7. Schlussfolgerung

- (266) Die Aufrechterhaltung der Maßnahmen gegenüber den Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China läge eindeutig im Interesse des Wirtschaftszweigs der Union sowie der Lieferanten von Fahrradteilen in der Union. Sie wird es dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen, wieder zu wachsen und seine durch die gedumpten Einfuhren geschaffene Lage zu verbessern. Sie brächte zudem keine bedeutende Beeinträchtigung der Einführer mit sich, da Fahrräder, die aus der VR China und sonstigen Drittländern zu fairen Preisen eingeführt werden, immer noch auf dem Markt erhältlich wären. Da das bestehende Befreiungssystem vom Wirtschaftszweig der Union ausgiebig genutzt wird, wurde zudem der Schluss gezogen, dass die geltenden Maßnahmen keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf die Verwender/Verbraucher haben. Dagegen würden die Fahrradhersteller in der Union bei einer Aufhebung der Maßnahmen wahrscheinlich ihre Produktion einstellen, so dass auch die Existenz der Hersteller von Fahrradteilen in der Union bedroht wäre.
- (267) Aufgrund des vorstehenden Sachverhalts wird der Schluss gezogen, dass auf der Grundlage der vorliegenden Informationen zum Unionsinteresse keine zwingenden Gründe gegen die Einführung der Maßnahmen in der unten angegebenen Höhe (siehe Erwägungsgrund 279) gegenüber den Einfuhren der betroffenen Ware mit Ursprung in der VR China sprechen.

I. VORGESCHLAGENE ZÖLLE

1. Schadensbeseitigungsschwelle

- (268) In Anbetracht der Schlussfolgerungen zu Dumping, daraus resultierender Schädigung und Unionsinteresse sollten die geltenden, mit der Verordnung (EU) Nr. 990/2011 eingeführten Maßnahmen mit den nachfolgend beschriebenen Ausnahmen aufrechterhalten werden.
- (269) Bei der Festsetzung der Höhe dieser Maßnahmen wurden die festgestellten Dumpingspannen und der Zollsatz berücksichtigt, der zur Beseitigung der Schädigung der Unionshersteller erforderlich ist.

- (270) Die Maßnahmen sind in einer Höhe festzusetzen, die ausreicht, um die durch die fraglichen Einfuhren verursachte Schädigung zu beseitigen, ohne die festgestellte Dumpingspanne zu übersteigen. Bei der Ermittlung des Zollsatzes, der zur Beseitigung der Auswirkungen des schädigenden Dumpings erforderlich ist, wurde davon ausgegangen, dass etwaige Maßnahmen dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen sollten, seine Produktionskosten zu decken und insgesamt einen angemessenen Gewinn vor Steuern zu erzielen, der von einem Wirtschaftszweig dieser Art in dem Sektor unter normalen Wettbewerbsbedingungen, d. h. ohne gedumpte Einfuhren, beim Verkauf der gleichartigen Ware in der Union erzielt werden könnte. Dabei wurde eine Gewinnspanne vor Steuern von 8 % des Umsatzes zugrunde gelegt. Diese Gewinnspanne entspricht jener in der vorausgegangenen Untersuchung, da diese Untersuchung keine Anhaltspunkte dafür ergab, dass diese Spanne geändert werden müsste.
- (271) Da die Mitarbeit seitens der VR China, wie in den Erwägungsgründen 22 und 24 ausgeführt, sehr gering war, können die Ergebnisse für die mitarbeitenden Unternehmen nicht als repräsentativ für das Land angesehen werden. Die landesweite Schadensspanne wird somit unverändert in der in der Verordnung (EG) Nr. 1095/2005 festgelegten Höhe aufrechterhalten.
- (272) Für die beiden mitarbeitenden Ausführer, bei denen Dumping festgestellt wurde, wurde die Schadensspanne auf der Grundlage ihrer eigenen Ausführpreise ermittelt, die mit den nicht schädigenden Preisen des Wirtschaftszweigs der Union für den entsprechenden Warentyp auf derselben Handelsstufe verglichen wurden. Für das dritte Unternehmen, bei dem kein Dumping festgestellt wurde, wurde keine Schadensspanne berechnet. Beim Unternehmen Oyama Bicycles (Taicang) Co. Ltd wurde keine Schadensspanne ermittelt. Dagegen wurde bei dem Unternehmen Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd eine erhebliche Schadensspanne festgestellt, die über der Dumpingspanne lag.
- (273) Im Anschluss an die Unterrichtung machte eine Partei geltend, die Zielgewinnspanne von 8 % sei zu Marktbedingungen festgelegt worden, die nicht mehr der derzeitigen Lage entsprächen, und die Kommission habe nicht angemessen begründet, warum die Zielgewinnspanne, die in der im Erwägungsgrund 5 erwähnten vorausgegangenen Untersuchung festgelegt wurde, immer noch gerechtfertigt sei. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Überprüfung keinen Hinweis darauf ergab, dass eine Änderung der Zielgewinnspanne angezeigt sei. Die betreffende Partei legte keine mit Belegen untermauerte Berechnung einer alternativen Zielgewinnspanne vor. Das Argument wurde daher zurückgewiesen.
- (274) Die Maßnahmen sind in einer Höhe festzusetzen, die ausreicht, um die durch die fraglichen Einfuhren verursachte Schädigung zu beseitigen, ohne die festgestellte Dumpingspanne zu übersteigen. Bei der Ermittlung des Zollsatzes, der zur Beseitigung der Auswirkungen des schädigenden Dumpings erforderlich ist, wurde davon ausgegangen, dass etwaige Maßnahmen dem Wirtschaftszweig der Union ermöglichen sollten, seine Produktionskosten zu decken und insgesamt einen angemessenen Gewinn vor Steuern zu erzielen, der von einem Wirtschaftszweig dieser Art in dem Sektor unter normalen Wettbewerbsbedingungen, d. h. ohne gedumpte Einfuhren, beim Verkauf der gleichartigen Ware in der Union erzielt werden könnte. Dabei wurde eine Gewinnspanne vor Steuern von 8 % des Umsatzes zugrunde gelegt. Diese Gewinnspanne entspricht jener in der vorausgegangenen Untersuchung, da diese Untersuchung keine Anhaltspunkte dafür ergab, dass diese Spanne geändert werden müsste.
- (275) Etwaige Anträge auf Anwendung dieser unternehmensspezifischen Zollsätze (z. B. infolge einer Namensänderung des betreffenden Unternehmens oder nach Gründung neuer Produktions- oder Verkaufseinheiten) sind umgehend unter Beifügung aller relevanten Informationen an die Kommission zu richten ⁽¹⁾, wobei insbesondere Informationen über etwaige Änderungen der Unternehmenstätigkeit in den Bereichen Produktion, Inlandsverkäufe und Ausfuhrverkäufe im Zusammenhang mit z. B. der Umfirmierung oder der Gründung von Produktions- und Verkaufseinheiten beizufügen sind. Sofern erforderlich, wird die Verordnung entsprechend geändert und die Liste der Unternehmen, für die unternehmensspezifische Zollsätze gelten, aktualisiert.
- (276) Damit eine ordnungsgemäße Anwendung des Antidumpingzolls gewährleistet ist, sollte der residuale Zollsatz nicht nur für die nicht mitarbeitenden ausführenden Hersteller, sondern auch für jene Hersteller gelten, die im UZÜ keine Ausfuhren in die Union getätigt haben.
- (277) Um das Umgehungsrisiko zu minimieren, das aufgrund der sehr unterschiedlichen Zollsätze besteht, werden in diesem Fall besondere Vorkehrungen zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Erhebung der Antidumpingzölle für erforderlich gehalten. Dazu zählen insbesondere: die Vorlage einer gültigen Handelsrechnung bei den Zollbehörden der Mitgliedstaaten, die den Bestimmungen im Anhang dieser Verordnung entspricht. Auf Einfuhren, für die keine solche Handelsrechnung vorgelegt wird, wird der für alle übrigen ausführenden Hersteller geltende residuale Antidumpingzoll erhoben.
- (278) Sollten sich die Ausfuhren eines der Unternehmen, die in den Genuss niedrigerer unternehmensspezifischer Zollsätze gelangen, nach der Einführung der betreffenden Maßnahmen beträchtlich erhöhen, so könnte allein schon der mengenmäßige Anstieg als Veränderung des Handelsgefüges aufgrund der Einführung von Maßnahmen im Sinne des Artikels 13 Absatz 1 der Grundverordnung interpretiert werden. Unter diesen Umständen kann, sofern die Voraussetzungen dafür erfüllt sind, eine Umgehungsuntersuchung eingeleitet werden. Im Rahmen einer solchen Untersuchung kann unter anderem geprüft werden, ob es notwendig ist, die individuellen Zollsätze aufzuheben und stattdessen einen landesweiten Zoll einzuführen.

2. Endgültige Maßnahmen

- (274) Was die drei mitarbeitenden chinesischen Gruppen ausführender Hersteller betrifft, so wurden die in der vorliegenden Verordnung festgesetzten unternehmensspezifischen Antidumpingzollsätze auf der Grundlage der Ergebnisse der vorliegenden Untersuchung festgelegt. Sie

⁽¹⁾ Europäische Kommission, Generaldirektion Handel, Direktion H, 1049 Brüssel, Belgien.

- (279) Nach Artikel 7 Absatz 2 der Grundverordnung werden die Zollsätze für die mitarbeitenden Ausführer in der Höhe festgelegt, die ausreicht, um die Schädigung des Wirtschaftszweigs der Union zu beseitigen. Die Zollsätze für die Unternehmen Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd und Ideal (Dongguan) Bike Co., Ltd beruhen auf den in der Untersuchung ermittelten Dumpingspannen, da diese niedriger waren als die Schadensspannen. Bei dem Unternehmen Oyama Bicycles (Taicang) Co. Ltd war die Schadensspanne niedriger als die Dumpingspanne, der Zoll wird daher in Höhe der Schadensspanne festgelegt.
- (280) Die für den UZÜ berechneten individuellen Zollsätze sollten in folgender Höhe festgelegt werden:

Unternehmen	Endgültiger Zoll
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd	19,2 %
Oyama Bicycles (Taicang) Co. Ltd	0 %
Ideal (Dongguan) Bike Co., Ltd	0 %
Alle übrigen Unternehmen	48,5 %

- (281) Es wird darauf hingewiesen, dass nach Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 71/97 der in dieser Verordnung für alle übrigen Unternehmen festgelegte Antidumpingzoll von 48,5 % (siehe Erwägungsgrund 279) auch für Einfuhren von wesentlichen Fahrradteilen gemäß der Definition in Artikel 1 der Verordnung (EG) Nr. 71/97 mit Ursprung in der VR China gilt —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Auf die Einfuhren von Zweirädern und anderen Fahrrädern (einschließlich Lastendreirädern, aber ausgenommen Einräder), ohne Motor, die unter den KN-Codes 8712 00 30 und ex 8712 00 70 (TARIC-Codes 8712 00 70 91 und 8712 00 70 99) eingereiht werden, mit Ursprung in der Volksrepublik China wird ein endgültiger Antidumpingzoll eingeführt.

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

Geschehen zu Brüssel am 29. Mai 2013.

- (2) Für die in Absatz 1 beschriebenen und von den nachstehend aufgeführten Unternehmen hergestellten Waren gelten folgende endgültige Antidumpingzollsätze auf den Nettopreis frei Grenze der Union, unverzollt:

Unternehmen	Endgültiger Zoll	TARIC-Zusatzcode
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co. Ltd	19,2 %	B772
Oyama Bicycles (Taicang) Co. Ltd	0 %	B773
Ideal (Dongguan) Bike Co., Ltd	0 %	B774
Alle übrigen Unternehmen	48,5 %	B999

- (3) Die Anwendung der für die in Absatz 2 genannten Unternehmen festgelegten individuellen Zollsätze setzt voraus, dass den Zollbehörden der Mitgliedstaaten eine gültige Handelsrechnung vorgelegt wird, die den Bestimmungen des Anhangs entspricht. Wird keine solche Handelsrechnung vorgelegt, findet der für „alle übrigen Unternehmen“ geltende Zollsatz Anwendung.

- (4) Sofern nichts anderes bestimmt ist, finden die geltenden Zollvorschriften Anwendung.

Artikel 2

Die Ausweitung des Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Fahrrädern mit Ursprung in der VR China auf die Einfuhren bestimmter Fahrradteile mit Ursprung in der Volksrepublik China durch die Verordnung (EG) Nr. 71/97 wird aufrechterhalten.

Der endgültige Antidumpingzoll nach Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 71/97 ist der in Artikel 1 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung für „alle übrigen Unternehmen“ festgelegte Antidumpingzoll.

Artikel 3

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

Im Namen des Rates

Der Präsident

R. BRUTON

ANHANG

Die in Artikel 1 Absatz 3 genannte gültige Handelsrechnung muss eine Erklärung in folgender Form enthalten, die von einer dafür zuständigen Person des Unternehmens unterzeichnet wurde, das die Handelsrechnung ausgestellt hat:

1. Name und Funktion der zuständigen Person des Unternehmens, das die Handelsrechnung ausgestellt hat;
2. Folgende Erklärung:

„Der/Die Unterzeichnete versichert, dass die auf dieser Rechnung ausgewiesenen und zur Ausfuhr in die Europäische Union verkauften [Mengenangabe] Fahrräder von [Name und Anschrift des Unternehmens] [TARIC-Zusatzcode] in [betroffenes Land] hergestellt wurden und dass die Angaben auf dieser Rechnung vollständig und richtig sind.

Datum und Unterschrift“
