VERORDENING (EU) 2018/683 VAN DE COMMISSIE

van 4 mei 2018

tot instelling van een voorlopig antidumpingrecht op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, en tot wijziging van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/163

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2016/1036 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende beschermende maatregelen tegen invoer met dumping uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie ([1]), en met name artikel 7, lid 4,

Na raadpleging van de lidstaten,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

1.1. Inleiding

(1) Op 30 juni 2017 heeft de coalitie tegen de oneerlijke invoer van banden („de klager") een klacht ingediend namens producenten die meer dan 45 % van de totale productie in de Unie van nieuwe en van een nieuw loopvlak voorziene banden voor autobussen of voor vrachtwagens voor hun rekening nemen. De klacht bevatte voldoende bewijsmateriaal inzake dumping en de als gevolg daarvan geleden schade.

(2) Op 11 augustus 2017 heeft de Europese Commissie („de Commissie") op grond van artikel 5 van Verordening (EU) 2016/1036 („de basisverordening") een antidumpingonderzoek geopend naar de invoer in de Unie van bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121 („nieuwe en van een nieuw loopvlak voorziene banden" of „het betrokken product"), van oorsprong uit de Volksrepubliek China („het betrokken land" of „de VRC"). Zij heeft daartoe een bericht van inleiding gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([2]) (het „bericht van inleiding").

(3) Op 21 oktober heeft de Commissie een rectificatie van het bericht van inleiding gepubliceerd waarin zij het betrokken product duidelijker omschreef ([3]).

(4) Op 14 oktober 2017 heeft de Commissie een antisubsidieonderzoek geopend betreffende de invoer in de Unie van nieuwe en van een nieuw loopvlak voorziene banden voor autobussen of voor vrachtwagens, van oorsprong uit de VRC, en heeft zij een afzonderlijk onderzoek ingeleid. Zij heeft daartoe een bericht van inleiding gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Unie* ([4]).

1.2. Registratie van de invoer

(5) Op 30 augustus 2016 heeft de klager op grond van artikel 14, lid 5, van de basisverordening een verzoek ingediend tot registratie van de invoer van het betrokken product uit de VRC.

(6) Op 4 oktober 2017 hebben de China Rubber Industry Association („CRIA") en de China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters („CCCMC") opmerkingen over het verzoek om

([1]) PB L 176 van 30.6.2016, blz. 21.
([2]) Bericht van inleiding van een antidumpingprocedure betreffende de invoer van nieuwe en van een nieuw loopvlak voorziene banden voor autobussen of voor vrachtwagens, van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB C 264 van 11.8.2017, blz. 14).
([3]) PB C 356 van 21.10.2017, blz. 24.
([4]) Bericht van inleiding van een antisubsidieprocedure betreffende de invoer van nieuwe en van een nieuw loopvlak voorziene banden voor autobussen of voor vrachtwagens, van oorsprong uit de Volksrepubliek China (PB C 346 van 14.10.2017, blz. 9).

registratie ingediend. Zij voerden aan dat het verzoek niet voldeed aan de geldende normen voor de bewijsvoering omdat er geen bewijs was van dumping in het verleden of van een aanzienlijke toename van de invoer en het waarschijnlijk was dat de invoer de corrigerende werking van het recht ernstig zou ondermijnen. Op 19 oktober 2017 hield de Commissie op verzoek van CRIA een hoorzitting, tijdens welke deze haar eerdere opmerkingen herhaalde.

(7) Op 2 februari 2018 publiceerde de Commissie Uitvoeringsverordening (EU) 2018/163 („de registratieverordening") ([1]) waarbij de invoer van het betrokken product van oorsprong uit de VRC met ingang van 3 februari 2018 aan registratie werd onderworpen. In die verordening heeft de Commissie de opmerkingen van de belanghebbenden onderzocht.

(8) Na de inwerkingtreding van de registratie beweerde Hankook Group ([2]) dat haar recht van verdediging was geschonden, aangezien zij vóór de inwerkingtreding van de registratieverordening niet in kennis was gesteld van het voornemen van de Commissie om de invoer van het betrokken product aan registratie te onderwerpen. Om die reden stelde Hankook Group ook dat artikel 41 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie was geschonden.

(9) De Commissie merkte op dat voorafgaande bekendmaking overeenkomstig artikel 20, lid 2, van de basisverordening verplicht is voordat definitieve maatregelen worden ingesteld. Dat geldt niet voor een besluit tot registratie op grond van artikel 14, lid 5, van de basisverordening. Dat artikel bepaalt alleen dat de lidstaten vooraf tijdig moeten worden geïnformeerd. Bovendien is het recht om te worden gehoord uit hoofde van artikel 41, lid 2, onder a), van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie alleen van toepassing op nadelige individuele maatregelen. In dit geval heeft de Commissie de douaneautoriteiten van de Unie veeleer opdracht gegeven de invoer te registreren. De registratieverordening is geen individuele maatregel die voor Hankook Group nadelig is. Zij was niet gericht tot Hankook Group en had ook geen individuele negatieve gevolgen voor die groep. Bijgevolg is noch het recht van verdediging van Hankook Group, noch artikel 41 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie geschonden.

1.3. **Onderzoektijdvak en beoordelingsperiode**

(10) Het onderzoek naar de dumping en de schade had betrekking op de periode van 1 juli 2016 tot en met 30 juni 2017 („het onderzoektijdvak"). Het onderzoek naar ontwikkelingen die relevant zijn voor de schadebeoordeling had betrekking op de periode van 1 januari 2014 tot aan het einde van het onderzoektijdvak („de beoordelingsperiode").

1.4. **Belanghebbenden**

(11) In het bericht van inleiding heeft de Commissie belanghebbenden uitgenodigd contact met haar op te nemen om aan het onderzoek mee te werken. Daarnaast heeft de Commissie de klager, andere haar bekende producenten in de Unie, de haar bekende producenten-exporteurs alsmede de autoriteiten van de Volksrepubliek China en de haar bekende betrokken importeurs, leveranciers, gebruikers, handelaren en verenigingen specifiek op de hoogte gesteld van de opening van het onderzoek en hen uitgenodigd daaraan mee te werken.

(12) De belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om opmerkingen te maken over de opening van het onderzoek en te verzoeken om een hoorzitting met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures.

(13) Twee door de klager vertegenwoordigde producenten in de Unie namen deze gelegenheid te baat om de Commissie op grond van artikel 19, lid 1, van de basisverordening te verzoeken hun namen geheim te houden, uit vrees voor vergeldingsacties door bij dit onderzoek betrokken afnemers of concurrenten. Bovendien verzochten twee medewerkende producenten in de Unie later om dezelfde status.

(14) De Commissie heeft de gegrondheid van deze verzoeken om vertrouwelijke behandeling onderzocht. Zij heeft vastgesteld dat er voor elk geval inderdaad aanwijzingen waren voor een aanzienlijke kans op vergeldingsacties en is ermee akkoord gegaan de namen van die ondernemingen geheim te houden.

([1]) Uitvoeringsverordening (EU) 2018/163 van de Commissie van 1 februari 2018 tot onderwerping van de invoer van nieuwe en van een nieuw loopvlak voorziene banden voor autobussen of voor vrachtwagens, van oorsprong uit de Volksrepubliek China, aan registratie (PB L 30 van 2.2.2018, blz. 12).

([2]) Hankook Group bestaat uit de volgende verbonden ondernemingen: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd en Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

(15) Twee producenten-exporteurs, Giti Group ([1]) en Aeolus Group ([2]), voerden aan dat de anonimiteit van twee door de klager vertegenwoordigde producenten in de Unie ernstige gevolgen zou kunnen hebben voor het recht van verdediging van de partijen, aangezien het niet mogelijk is na te gaan of de klager inderdaad meer dan 25 % van de totale productie in de Unie vertegenwoordigt. Bovendien maakt de anonimiteit het de belanghebbenden onmogelijk te weten in welk segment ([3]) de klager actief is en dus om zinvolle opmerkingen in te dienen over de aanmerkelijke schade die hij door de Chinese uitvoer van het betrokken product naar de Unie zou kunnen lijden. Bovendien stelde Giti Group dat de productie van banden van segment 3 in de Unie volgens de klager slechts 16 % van de totale productie in de Unie vertegenwoordigde. Daarom stelde zij dat de inleiding van de procedure artikel 5, lid 4, van de basisverordening schond. Ten slotte betoogden Giti Group en Aeolus Group dat de vertrouwelijkheid de belanghebbenden verhindert te weten of de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie verbonden zijn met Chinese producenten-exporteurs.

(16) Artikel 19 van de basisverordening bepaalt dat de Commissie geen vertrouwelijke informatie mag onthullen zonder de specifieke toestemming van de verstrekker van die informatie. De Commissie was van oordeel dat de open versie van de klacht de belanghebbenden in staat stelde de representativiteitsvereisten te beoordelen. Bovendien moet de representativiteit van de klager worden beoordeeld op basis van de bedrijfstak die naar verluidt schade heeft geleden in zijn geheel, en niet per marktsegment. Ten slotte was de Commissie niet overtuigd door het argument dat het gebrek aan kennis over mogelijke connecties tussen de anonieme klagers en Chinese producenten-exporteurs afbreuk zou doen aan het recht van verdediging van de belanghebbenden. De argumenten tegen het toekennen van vertrouwelijkheid werden daarom afgewezen.

(17) De Commissie bracht ook producenten in de Republiek Korea („Korea"), Japan, de Republiek India („India"), de Republiek Zuid-Afrika („Zuid-Afrika"), de Republiek Turkije („Turkije"), het Koninkrijk Thailand („Thailand") en de Federale Republiek Brazilië („Brazilië") op de hoogte van de inleiding van de procedure en nodigde hen uit hieraan deel te nemen. In het bericht van inleiding heeft de Commissie de belanghebbenden ervan op de hoogte gesteld dat zij voornemens was de Verenigde Staten van Amerika („VS") te gebruiken als derde land met een markteconomie (referentieland) in de zin van artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening. De belanghebbenden werden in de gelegenheid gesteld opmerkingen te maken en hebben dienaangaande opmerkingen ingediend (zie punt 3.1.2).

1.5. **Steekproef**

(18) In het bericht van inleiding heeft de Commissie verklaard dat zij mogelijk een steekproef van de belanghebbenden zou samenstellen overeenkomstig artikel 17 van de basisverordening.

a) *Steekproef van producenten in de Unie*

(19) In het bericht van inleiding kondigde de Commissie aan dat zij een voorlopige steekproef van producenten in de Unie had samengesteld. Bij het samenstellen van de steekproef was de Commissie uitgegaan van het grootste representatieve productie- en verkoopvolume, in combinatie met voldoende geografische spreiding. De Commissie nodigde de belanghebbenden uit om opmerkingen over de voorlopige steekproef in te dienen.

(20) Vier belanghebbenden (Aeolus Group, Giti Group, CRIA en CCCMC) hebben opmerkingen over de voorlopige steekproef ingediend. Zij waren met name van mening dat de voorlopige steekproef geen juist beeld gaf van de marktsegmentatie in drie segmenten en dat de steekproef het percentage van de productie en verkoop van banden van de segmenten 1, 2 en 3 in de totale productie en verkoop in de Unie zo dicht mogelijk moest benaderen.

(21) Naar aanleiding van die opmerking heeft de Commissie de producenten in de Unie op 25 september 2017 verzocht aanvullende informatie over de segmenten te verstrekken met het oog op de samenstelling van een herziene steekproef van producenten in de Unie.

(22) Tot de medewerkende producenten in de Unie die de vragenlijst voor de steekproef hebben beantwoord, behoren grote en kleine en middelgrote ondernemingen („kmo's") ([4]) die meer dan 50 % van de totale geraamde productie en verkoop in de Unie vertegenwoordigen.

([1]) Giti Tire (China) Investment Co., Ltd en haar dochterondernemingen: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd.

([2]) Aeolus Tyre Group Co, Ltd, inclusief Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd en Pirelli Tyre Co, Ltd.

([3]) Blijkens de door de Commissie verzamelde en ontvangen informatie bestaat de markt van de Unie voor banden voor autobussen en voor vrachtwagens uit drie segmenten. Banden van segment 1 zijn nieuwe kwaliteitsbanden van het toonaangevende merk van de belangrijkste fabrikanten. Banden van segment 2 zijn de meeste banden van een lagere kwaliteit, zowel nieuwe als van een nieuw loopvlak voorziene banden, met prijzen en kilometrageprestaties die variëren tussen ongeveer 65 % en 80 % van de prijs van banden van segment 1. Banden van segment 3 zijn zowel nieuwe als van een nieuw loopvlak voorziene banden met lagere kilometrageprestaties en zijn slechts zeer beperkt geschikt voor loopvlakvernieuwing.

([4]) Zie de aanbeveling van de Commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen (2003/361/EG).

(23) Om de definitieve steekproef vast te stellen, hield de Commissie rekening met de versnippering van de bandensector in verschillende segmenten en zorgde zij ervoor dat de in de steekproef opgenomen ondernemingen alle drie de segmenten bestreken. Om ervoor te zorgen dat in de schadeanalyse terdege rekening werd gehouden met de situatie van de kmo's, die ongeveer 15 % van het totale verkoopvolume van de producenten in de Unie vertegenwoordigen, was de Commissie daarnaast van oordeel dat ook kmo's in de steekproef vertegenwoordigd moesten zijn.

(24) Elf producenten in de Unie werden in de steekproef opgenomen op basis van:

— de algemene representativiteit met betrekking tot het productie- en verkoopvolume van het betrokken product in 2016;

— de representativiteit van de segmenten met betrekking tot het productievolume van het betrokken product in 2016;

— de geografische spreiding, en

— de representativiteit van de producenten in de Unie met betrekking tot omvang, namelijk tussen kmo's en grotere ondernemingen.

(25) De in de steekproef opgenomen producenten in de Unie zijn zowel grote ondernemingen als kmo's. De geselecteerde producenten in de Unie zijn gevestigd in zes lidstaten (Italië, Spanje, Polen, Portugal, Duitsland en Frankrijk), die samen meer dan 36 % van de door de medewerkende producenten in de Unie gemelde productie en verkoop in de Unie voor hun rekening namen.

(26) Op 22 december 2017 heeft een van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie, de Poolse producent Geyer&Hosaja, de Commissie meegedeeld dat hij had besloten niet langer aan het onderzoek mee te werken. Het feit dat deze producent zich heeft teruggetrokken, is niet van invloed op de in overweging 25 genoemde percentages aangezien zijn productie minder dan 0,1 % van de totale productie in de Unie vertegenwoordigt. De Commissie concludeerde daarom dat de uiteindelijke steekproef representatief is voor de bedrijfstak van de Unie.

(27) Tot slot stelde Giti Group dat de Commissie dit onderzoek onmiddellijk had moeten beëindigen omdat de steekproef van producenten in de Unie op een procedureel onjuiste wijze was voorgeselecteerd. De Commissie herinnerde eraan dat de voorlopige samenstelling van een steekproef van producenten in de Unie wettelijk mogelijk is en bevorderlijk is voor een doeltreffend onderzoek binnen krappe termijnen. Zoals in de overwegingen 21 tot en met 25 is aangetoond, werd de voorlopige steekproef naar aanleiding van de opmerkingen van belanghebbenden gewijzigd. Het argument werd derhalve afgewezen.

b) *Steekproef van importeurs*

(28) Om te kunnen beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze te kunnen samenstellen, heeft de Commissie niet-verbonden importeurs verzocht de in het bericht van inleiding gevraagde informatie te verstrekken. Vijf importeurs hebben zich kenbaar gemaakt, die ongeveer 430 000 eenheden van de invoer uit de VRC vertegenwoordigen. Twee ondernemingen werden in de steekproef opgenomen, die goed zijn voor [70-90 %] van de importeurs die een steekproefformulier hadden ingediend.

c) *Steekproef van producenten-exporteurs in de VRC*

(29) Om te kunnen beslissen of een steekproef noodzakelijk was en, zo ja, deze te kunnen samenstellen, heeft de Commissie alle producenten-exporteurs in de VRC verzocht de in het bericht van inleiding gevraagde informatie te verstrekken. Bovendien heeft de Commissie de vertegenwoordiging van de Volksrepubliek China bij de Unie verzocht eventuele andere producenten-exporteurs die in deelname aan het onderzoek geïnteresseerd konden zijn te identificeren en/of contact met hen op te nemen.

(30) 49 producenten-exporteurs verstrekten de gevraagde informatie en stemden ermee in om in de steekproef te worden opgenomen. Overeenkomstig artikel 17, lid 1, van de basisverordening heeft de Commissie een steekproef van de volgende vier producenten samengesteld op basis van het grootste representatieve uitvoervolume naar de Unie dat binnen de beschikbare tijd redelijkerwijs kon worden onderzocht:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd en Pirelli Tyre Co, Ltd („Aeolus Group");

— Xingyuan Tire Group Ltd, Co. en Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd („Xingyuan Group");

— Giti Tire (China) Investment Co., Ltd; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd („Giti Group");

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd („Hankook Group").

(31) Overeenkomstig artikel 17, lid 2, van de basisverordening zijn alle bekende betrokken producenten-exporteurs en de autoriteiten van het betrokken land geraadpleegd over de samenstelling van de steekproef. De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van: 1) de klager, 2) CRIA en CCCMC, en 3) een producent-exporteur — Giti Group.

(32) De klager voerde aan dat de voorgestelde steekproef niet representatief genoeg was omdat onvoldoende rekening werd gehouden met de verschillende prijssegmenten op de bandenmarkt van de Unie. Volgens de klager was het middensegment („segment 2") in de steekproef oververtegenwoordigd, terwijl de overgrote meerderheid van de Chinese exporteurs actief was in het lagere segment („segment 3"), dat ondervertegenwoordigd was. Daarom voerde hij aan dat de gemiddelde prijs bij invoer in de Unie niet juist tot uiting kwam in de prijzen van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs. De klager verzocht om vervanging van in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs van banden van segment 2 door producenten-exporteurs van banden van segment 3.

(33) CRIA, CCCMC en Giti Group stemden in beginsel in met de voorlopig geselecteerde steekproef, maar waren van oordeel dat de representativiteit van de steekproef gezien het grote aantal producenten-exporteurs verder kon worden vergroot door meer ondernemingen toe te voegen.

(34) De Commissie was van oordeel dat de voorgestelde steekproef bestond uit producenten-exporteurs uit zowel het midden- als het lagere segment, die samen meer dan 50 % van de totale invoer uit de VRC in de Unie voor hun rekening namen. Wanneer de grootste producenten-exporteurs uit segment 2 zouden worden vervangen door kleinere exporteurs uit segment 3, zou de steekproef niet representatief zijn omdat een groot deel van de totale uitvoer volgens de beschikbare gegevens in het middensegment plaatsvond.

(35) De Commissie heeft bijgevolg besloten de voorlopig geselecteerde steekproef te handhaven en heeft alle belanghebbenden op 19 oktober 2017 van dat besluit in kennis gesteld.

(36) Daarop voerden de European Retreading Association („BIPAVER") en de European Tyre & Rubber Manufacturers Association („ETRMA") aan dat de uiteindelijk geselecteerde steekproef tot een groot gebrek aan evenwicht in de productmix tussen banden van de segmenten 2 en 3 kon leiden. Volgens hen geven de gemiddelde invoerprijzen wellicht geen nauwkeurig beeld van het deel van het invoervolume dat de bedrijfstak van de Unie het meest schaadt. Daarom drongen zij er bij de Commissie op aan de steekproef opnieuw te beoordelen en te wijzigen en ten minste één producent-exporteur met aanzienlijke uitvoervolumes uit segment 3 toe te voegen.

(37) De Commissie heeft opnieuw onderzocht of het praktisch haalbaar was de steekproef verder uit te breiden. Zij wees erop dat de voor de steekproef geselecteerde groepen producenten-exporteurs bestonden uit: 1) 13 rechtspersonen die betrokken waren bij de productie en binnenlandse verkoop van het betrokken product; 2) twee buiten de Unie gevestigde verbonden exporteurs en 3) meer dan tien in de Unie gevestigde verbonden importeurs. De door elk van die entiteiten verstrekte gegevens moesten worden verwerkt en gecontroleerd. Daarom was de Commissie van mening dat binnen de beschikbare tijd redelijkerwijs niet meer producenten-exporteurs konden worden onderzocht.

(38) De Commissie heeft daarom de uiteindelijk geselecteerde steekproef, zoals eerder aan de belanghebbenden meegedeeld, niet gewijzigd.

(39) Behalve de vier in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs stelden tien producenten-exporteurs dat zij, indien zij niet in de steekproef zouden worden opgenomen, een vragenlijst en andere aanvraagformulieren wilden ontvangen om in te vullen en aldus om een individueel onderzoek te verzoeken op grond van artikel 17, lid 3, van de basisverordening.

(40) De Commissie heeft een antidumpingvragenlijst gezonden aan de vier in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs, de tien producenten-exporteurs die om de hiervoor genoemde vragenlijst en andere aanvraagformulieren hebben verzocht, en de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(41) De Commissie heeft antwoorden ontvangen van de vier in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs en van tien in de steekproef opgenomen producenten in de Unie. Geen van de niet in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs heeft de vragenlijst beantwoord.

1.6. **Aanvraagformulieren voor behandeling als marktgerichte onderneming („BMO")**

(42) De Commissie heeft een BMO-aanvraagformulier gezonden aan de twee in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs, Hankook Group en Giti Group, die hadden verzocht om behandeling als marktgerichte onderneming overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder b), van de basisverordening. Zij zond ook een BMO-aanvraagformulier aan de niet in de steekproef opgenomen medewerkende producenten-exporteurs die daarom hadden verzocht. De Commissie heeft alleen van de twee in de steekproef opgenomen ondernemingen antwoorden op de BMO-aanvraagformulieren ontvangen.

1.7. **Controlebezoeken**

(43) De Commissie heeft alle gegevens die zij voor de voorlopige vaststelling van dumping, de daardoor veroorzaakte schade en het belang van de Unie nodig achtte, verzameld en gecontroleerd. Krachtens artikel 16 van de basisverordening werden controlebezoeken ter plaatse verricht bij de volgende ondernemingen:

Producenten in de Unie:

— Good Year Firma Oponiarska, Polen;

— Wetest, Tsjechische Republiek;

— B.R.P. Pneumatici, Italië;

— Bandenfabriek, Nederland;

— Marangoni Spa Ltd Italië;

— vier producenten in de Unie die om vertrouwelijkheid hebben verzocht.

Producenten-exporteurs in de VRC:

— Aeolus Tyre Co., Ltd (Jiaozuo); Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd (Taiyuan) en Pirelli Tyre Co, Ltd (Jining);

— Xingyuan Tire Group Ltd, Co. en Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying);

— Giti Tire (China) Investment Co. (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); en een verbonden exporteur in Singapore;

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu); en een verbonden exporteur in Seoul, Korea.

Producenten in een referentieland:

— anonieme producent in het referentieland Brazilië.

Verbonden importeurs in de Unie:

— Giti UK, Cheshire, VK;

— Hankook UK, Northamptonshire, VK, en Hankook Germany, Neu-Isenburg, Duitsland.

2. **BETROKKEN PRODUCT EN SOORTGELIJK PRODUCT**

2.1. **Betrokken product**

(44) Bij het betrokken product gaat het om bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 4011 20 90 en ex 4012 12 00 (Taric-code 4012 12 00 10). Deze GN- en Taric-codes worden slechts ter informatie vermeld.

(45) Het betrokken product betreft zowel nieuwe als van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden voor autobussen of voor vrachtwagens die dezelfde essentiële fysieke, chemische en technische kenmerken hebben.

(46) De beide vormen van het betrokken product worden vervaardigd uit dezelfde inputs (ook al kan de technologie verschillen) en hebben een soortgelijke structuur. De uiteenlopende grondstoffen en structuur leiden tot verschillende prestatiekenmerken.

2.1.1. *Productieproces*

2.1.1.1. Nieuwe banden

(47) Het productieproces van nieuwe banden voor vrachtwagens en autobussen bestaat uit: 1) het samenstellen en mengen van rubber, 2) het voorbereiden van de componenten van de band, 3) de (groene) opbouw van de band, 4) het drogen (vulkaniseren) en 5) de eindinspectie. Alle banden voor vrachtwagens en autobussen zijn gemaakt van dezelfde basisgrondstoffen, namelijk natuurlijk rubber, synthetisch rubber, staal, carbonblack, andere chemicaliën en oliën, en weefsel en hebben dezelfde componenten, namelijk loopvlakgordels, zijwanden, binnenbekleding, hieldraden, staalgordels en karkaskoorden, ook al is er tussen de verschillende producenten van dit product enige variatie.

(48) Ook in het productieproces van de nieuwe banden voor vrachtwagens en autobussen blijkt gebruikgemaakt te worden van verschillende technologieën, hetgeen echter geen invloed had op de algemene bevindingen inzake substitueerbaarheid.

2.1.1.2. Van een nieuw loopvlak voorziene banden (coverbanden)

(49) Loopvlakvernieuwing is in wezen een recyclageproces waarbij versleten banden worden vernieuwd door het loopvlak op een oud karkas te vervangen. Karkassen zijn belangrijke elementen van het loopvlakvernieuwingsproces en een aanzienlijk deel van de activiteiten van een loopvlakvernieuwingsbedrijf bestaat dan ook in het selecteren en aankopen van karkassen die geschikt zijn voor loopvlakvernieuwing. Karkassen zijn daardoor de belangrijkste input van het productieproces en vormen — afhankelijk van hun kwaliteit — een echt „halffabricaat" of een afvalstof.

(50) Ook bij dit procedé kan gebruikgemaakt worden van verschillende technologieën, zonder dat dit gevolgen heeft voor de bevindingen van de Commissie inzake substitueerbaarheid.

2.1.2. *Gebruik en type banden*

(51) Banden voor vrachtwagens en autobussen worden geproduceerd in een grote verscheidenheid van typen en maten die op basis van hun specificaties inzake grootte en belastingsindex te vinden zijn op een breed scala van bedrijfsvoertuigen, van lokale bestelwagens en bussen in stedelijke of regionale omgevingen tot vrachtwagens en bussen voor lange afstanden. Zij zijn niet geschikt voor gebruik op personenauto's of andere lichte bedrijfsvoertuigen, noch voor terreinvoertuigen zoals landbouwtrekkers.

(52) Banden voor vrachtwagens of autobussen worden in twee vormen en vier categorieën verkocht. Banden met een binnenband zijn de meer traditionele vorm; zij hebben een binnenband met een eigen ventiel, binnenin de band. Bij een binnenbandloze band vormen de band en de velg van het wiel een luchtdichte afsluiting, waarbij het ventiel rechtstreeks op de velg is gemonteerd. De overgrote meerderheid van de in de Unie verkochte banden voor vrachtwagens of autobussen hebben geen binnenband. De vier categorieën banden voor vrachtwagens of autobussen zijn: banden voor gestuurde wielen, voor aandrijfwielen, voor aanhangwagens en voor alle posities. Banden voor gestuurde wielen zijn bedoeld om te worden gebruikt op de vooras als hulp bij het sturen, maar kunnen worden gebruikt in alle posities op vrachtwagens of autobussen, afhankelijk van het gebruik van het voertuig. Banden voor aandrijfwielen zijn bedoeld voor de aandrijflijn en zorgen voor betere tractie. Banden voor aanhangwagens zijn ontworpen om op een aanhangwagen te worden gemonteerd, terwijl banden voor alle posities zijn ontworpen om in alle posities te worden gebruikt, afhankelijk van het gebruik van het voertuig.

(53) Voor nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene banden gelden op de markt van de Unie dezelfde veiligheidsvoorschriften, namelijk die van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad ([1]).

2.2. **Indeling van de bandenmarkt van de Unie in drie segmenten**

(54) Blijkens de door de Commissie verzamelde en ontvangen informatie bestaat de markt van de Unie voor banden voor autobussen en voor vrachtwagens uit drie segmenten. Hoewel er geen duidelijke grenzen zijn tussen de segmenten, bestaat er tussen de belanghebbenden algemene overeenstemming over de bevindingen van de Commissie inzake de volgende indeling.

(55) Banden van segment 1 zijn nieuwe kwaliteitsbanden van het toonaangevende merk van de belangrijkste fabrikanten. Merkherkenning is een belangrijke factor voor banden in dit segment en rechtvaardigt aanzienlijk hogere prijzen voor verwachte hoge prestaties en bijzonder grote marketinginvesteringen. Banden voor eerste uitrusting van vrachtwagen- of autobusfabrikanten komen in eerste instantie uit dat segment. De kwaliteit van

([1]) Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

banden van segment 1 zorgt ervoor dat ze uitermate geschikt zijn voor loopvlakvernieuwing omdat ze ontworpen zijn als „multilife"-banden, waardoor het aanzienlijk kilometrage van het oorspronkelijke product nog verder toeneemt (maximaal drie loopvlakvernieuwingen bij normaal gebruik). Banden van segment 1 worden ook geassocieerd met een hoger veiligheidsniveau en profiteren vaak van een goede klantenservice.

(56) Banden van segment 2 zijn de meeste banden van een lagere kwaliteit, zowel nieuwe als van een nieuw loopvlak voorziene banden, met prijzen die variëren tussen ongeveer 65 % en 80 % van de prijs van banden van segment 1. Banden voor eerste uitrusting van fabrikanten van opleggers kunnen uit dat segment komen. Merkherkenning blijft belangrijk in dit segment en merken zijn gewoonlijk bekend bij afnemers die ook in staat zijn de bandenfabrikanten te identificeren. Over het algemeen kunnen ze ten minste eenmaal van een nieuw loopvlak worden voorzien en leveren ze, hoewel beperkter dan banden van segment 1, goede kilometrageprestaties.

(57) Banden van segment 3 zijn zowel nieuwe als van een nieuw loopvlak voorziene banden met lagere kilometrageprestaties en zijn slechts in zeer beperkte mate of helemaal niet geschikt voor loopvlakvernieuwing. Ze worden gewoonlijk geprijsd tegen minder dan 65 % van de prijs van banden van segment 1. In dit segment is er nauwelijks sprake van merkbekendheid en is de prijs de bepalende factor bij de aankoopbeslissing van de klant. Er wordt doorgaans geen klantenservice bij aangeboden.

(58) Coverbanden kunnen worden ingedeeld in de segmenten 2 of 3. Hoewel sommige Chinese banden van een nieuw loopvlak kunnen worden voorzien, wordt in China slechts zeer weinig loopvlakvernieuwing toegepast. Loopvlakvernieuwing is echter vrij ruim verspreid in de Unie en op andere markten, bijvoorbeeld Brazilië. De loopvlakvernieuwingssector in de Unie bestaat uit:

— geïntegreerde loopvlakvernieuwingsbedrijven die onder de naam of het merk of in opdracht van een producent van nieuwe banden handelen. Zij worden gezien als een voortzetting van de merken die de nieuwe banden verkopen. Dit komt overeen met banden van segment 2;

— onafhankelijke loopvlakvernieuwingsbedrijven, die gewoonlijk veel kleinere geografische markten en volumes bestrijken. Zij verkopen banden onder hun eigen naam of merk en vertrouwen op hun eigen expertise. De meeste zijn kmo's (ten minste 380 bedrijven in de Unie). Dit komt overeen met banden van segment 3;

(59) De Commissie heeft de nieuwe en van een nieuw loopvlak voorziene banden per merk in kaart gebracht op basis van door de klager verstrekte informatie, die op 27 oktober 2017 aan alle belanghebbenden ter beschikking is gesteld.

2.3. **Argumenten inzake de indeling van de bandenmarkt van de Unie in segmenten**

(60) Zoals in overweging 58 is vermeld, waren de belanghebbenden het in het algemeen eens met het beginsel van de indeling van de markt in drie segmenten.

(61) De in de interne nota van 27 oktober 2017 beschreven indeling van de markt van bandenmerken in segmenten werd door de belanghebbenden in het algemeen onderschreven, met uitzondering van de volgende voorstellen van belanghebbenden om bepaalde merken in andere segmenten in te delen. Meer bepaald beschouwde Aeolus Group de banden van haar Aeolus-merk als banden van segment 3 (in plaats van segment 2); twee importeurs die het Double Coin-merk invoeren, stelden dat dit merk in segment 2 (in plaats van segment 3) moest worden ingedeeld; Hankook Group was van mening dat haar Aurora-merk tot segment 2 (in plaats van segment 3) behoort; Giti Group stelde in haar antwoord op de vragenlijst dat haar Primewell- en GT Radial-merken tot segment 2 (in plaats van segment 3) behoren, en een onafhankelijke importeur stelde dat het Sailun-merk moet worden ingedeeld in segment 2 (in plaats van segment 3).

(62) De Commissie heeft deze beweringen getoetst aan het door de belanghebbenden ingediende bewijsmateriaal en de tijdens het onderzoek ambtshalve verzamelde informatie. In overeenstemming met de in overweging 49 genoemde kenmerken heeft de Commissie geanalyseerd in hoeverre de banden van de specifieke merken 1) geschikt zijn voor loopvlakvernieuwing, 2) gebruikt worden voor de eerste uitrusting van autobussen en vrachtwagens en 3) op de markt worden gebracht in een bepaald segment naar het eigen oordeel van elke onderneming.

(63) Wat Hankook Group betreft, heeft de Commissie ermee ingestemd het Aurora-merk zoals gevraagd in segment 2 in te delen. Zij kwam echter ook tot de bevinding dat het Hankook-merk in segment 1 moet worden ingedeeld. Voor het Hankook-merk is er een juridische garantie dat haar banden ten minste eenmaal van een nieuw loopvlak kunnen worden voorzien. Bovendien treedt zij op als leverancier van eerste uitrusting voor Europese bedrijven zoals Scania, MAN en Mercedes-Benz. Het Hankook-merk wordt op de website van Hankook Group als „kwaliteitsbanden" aangemerkt en uit een intern document van een verbonden importeur dat tijdens de verificatie werd overhandigd, blijkt dat het merk naar segment 1 is overgestapt.

(64) Wat Giti Group betreft, heeft de Commissie ermee ingestemd de Primewell- en GT Radial-merken zoals gevraagd in segment 2 in te delen. De Commissie heeft ook vastgesteld dat Giti-banden geschikt zijn voor loopvlakvernieuwing. De activiteiten inzake eerste uitrusting van Giti Group strekken zich echter niet uit tot vrachtwagens en autobussen, maar hebben betrekking op banden voor personenwagens. Overigens vindt Giti Group dat haar merken behoren tot segment 2. Daarom zijn de merken van de groep ingedeeld in segment 2.

(65) Voor Aeolus Group willigde de Commissie voorlopig het verzoek van de onderneming om indeling van het Aeolus-merk in segment 3 in, op basis van de bewering dat die banden doorgaans niet van een nieuw loopvlak kunnen worden voorzien en niet worden verkocht op de markt voor eerste uitrusting.

(66) De importeurs die argumenten aanvoerden inzake de merken Double Coin en Sailun waren niet in de steekproef opgenomen ondernemingen, zodat de Commissie hun argumenten in dit stadium niet kon onderzoeken. Aangezien zij niet in de steekproef waren opgenomen, heeft hun indeling in segment 2 of 3 geen invloed op de uitkomst van het onderzoek. Hoewel de Commissie de door de importeurs verstrekte gegevens over hun ervaringen met hun klanten inzake de banden van die merken niet in twijfel trekt, heeft zij in dit stadium daarom geen standpunt ingenomen over hun argumenten.

(67) Verscheidene belanghebbenden merkten op dat de segmentering per merk alleen voor de Unie geldt en dat de segmentering op andere markten zeer verschillend kan zijn. Met name kan de segmentering in de Unie niet naar de Chinese markt worden omgezet. De Commissie onderstreepte dat de segmentering per merk in dit onderzoek werd gebruikt om de situatie op de markt van de Unie te analyseren en geen juridische betekenis had voor andere markten.

2.3.1. *Verzoeken tot uitsluiting van producten*

(68) CRIA, CCCME en Aeolus Group voerden aan dat ofwel nieuwe banden ofwel coverbanden van de definitie van het betrokken product moeten worden uitgesloten, omdat:

— nieuwe banden en coverbanden verschillende essentiële fysieke, technische en chemische eigenschappen hebben;

— coverbanden een kortere levensduur hebben dan nieuwe banden;

— nieuwe banden en coverbanden voor andere doeleinden worden gebruikt, andere verkoopkanalen en toepassingen hebben en een andere perceptie bij de consument genieten. Coverbanden worden met name niet in de markt voor eerste uitrusting gebruikt en worden doorgaans niet gemonteerd op de gestuurde as en op vrachtwagens die gevaarlijke goederen vervoeren;

— nieuwe banden en coverbanden verschillende GN-codes hebben.

(69) Die partijen merkten ook op dat de Commissie en het Hof van Justitie in verscheidene mededingingszaken tot de conclusie waren gekomen dat nieuwe banden en coverbanden twee verschillende relevante markten vormen met betrekking tot prijs, aanbodstructuur, vraagstructuur, aanbodkanalen en substitueerbaarheid ([1]). CRIA en CCCME wezen er ook op dat andere antidumpingonderzoeksinstanties nieuwe banden en coverbanden afzonderlijk behandelen ([2]).

(70) CRIA en CCCME voerden aan dat de Commissie de relevante factoren onjuist heeft beoordeeld door nieuwe banden en coverbanden niet afzonderlijk te behandelen.

(71) Volgens Giti Group moeten banden die van een nieuw loopvlak kunnen worden voorzien of „multilife"-banden worden uitgesloten van de definitie van het betrokken product, aangezien zij meer gesofisticeerd zijn dan banden die niet van een nieuw loopvlak kunnen worden voorzien, en typische technische kenmerken hebben.

(72) De Commissie is tot de conclusie gekomen dat bij het loopvlakvernieuwingsproces de voornaamste kenmerken, de componenten en de structuur van de band die bij het oorspronkelijke productieproces zijn ontstaan, behouden blijven. Met name worden de belangrijkste technische specificaties van de band, namelijk maat, belastingsindex en snelheidscategorie, tijdens de loopvlakvernieuwingsfase niet gewijzigd. Nieuwe banden (die al dan niet van een nieuw loopvlak kunnen worden voorzien) en coverbanden zijn gemaakt van dezelfde grondstoffen en dezelfde componenten en hebben een soortgelijke structuur.

(73) Het belangrijkste verschil in technische kenmerken tussen een nieuw geproduceerde band en een coverband die op zijn karkas is gebouwd, is dat een coverband inderdaad een kortere levensduur kan hebben en dat de coverband als een minder veilige optie kan worden beschouwd. Tussen twee nieuwe banden uit verschillende segmenten bestaan echter precies dezelfde verschillen op het gebied van techniek, kwaliteit en veiligheidsperceptie. Banden van het lagere segment hebben met name ook een lager kilometrage en zullen geen voorkeursoptie zijn voor voertuigen die aan zeer hoge veiligheidsnormen moeten voldoen, namelijk voertuigen die gevaarlijke goederen vervoeren.

(74) De Commissie heeft daarom het argument dat nieuwe banden (die al dan niet van een nieuw loopvlak kunnen worden voorzien) en coverbanden andere fysieke, chemische en technische basiseigenschappen hebben, voorlopig van de hand gewezen.

([1]) Europese Commissie, zaak M.4564 — Bridgestone/Bandag; zaak COMP/E-2/36.041/PO. Europees Hof van Justitie, arrest van 9 november 1983, Michelin/Commissie, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) De aangehaalde onderzoeken betroffen de VS, India, Egypte en de Euraziatische Commissie.

(75) De Commissie stelde verder vast dat zowel nieuwe banden als coverbanden worden gebruikt door eigenaren van vrachtwagens of autobussen, die voornamelijk actief zijn in de sector van het vervoer van personen of goederen over een korte tot lange afstand. Het essentiële eindgebruik van nieuwe banden en van coverbanden is derhalve hetzelfde. De Commissie heeft ook vastgesteld dat nieuwe banden en coverbanden dezelfde vier hoofdtoepassingen hebben, namelijk sturing, aandrijving, aanhangwagens en alle bandposities, en op de markt van de Unie zijn onderworpen aan dezelfde veiligheidsvoorschriften die in de desbetreffende wetgeving zijn vastgesteld.

(76) Het argument dat nieuwe banden en coverbanden verschillende toepassingen hebben, werd daarom voorlopig van de hand gewezen.

(77) De Commissie is het ermee eens dat coverbanden, nu zij niet op de markt voor eerste uitrusting worden verkocht, verschillen van nieuwe banden van segment 1. De Commissie stelde ook vast dat precies hetzelfde geldt voor banden van segment 3 en in grote mate voor merken van banden van segment 2, die evenmin op de markt voor eerste uitrusting worden verkocht.

(78) De Commissie heeft het argument dat nieuwe banden en coverbanden verschillende verkoopkanalen hebben, daarom voorlopig van de hand gewezen.

(79) Wat betreft de mededingingsbeschikkingen van de Commissie en het arrest van het Hof van Justitie [1] waarin coverbanden als een afzonderlijke productmarkt werden beschouwd, is dit in feite irrelevant voor de productomschrijving in onderzoeken in verband met handelsbescherming. De marktdefinitie in een concentratiezaak is gericht op substitutie aan de vraag- en de aanbodzijde [2]. In een antidumpingonderzoek wordt de markt bepaald door de fysieke, technische en chemische kenmerken van het betrokken product. Derhalve verwerpt de Commissie dit argument.

(80) Wat het argument betreffende de productomschrijving in antidumpingzaken in derde landen betreft, wees de Commissie erop dat de productomschrijving binnen de ruime discretionaire bevoegdheid van de onderzoekende autoriteit in handelsbeschermingszaken valt [3]. Derhalve kan de wijze waarop de onderzoeksinstanties in derde landen in dit verband van hun discretionaire bevoegdheid gebruik hebben gemaakt, de discretionaire bevoegdheid van de Commissie in het kader van dit onderzoek niet beperken.

(81) Ook werd aangevoerd dat het betrokken product niet onder verschillende GN-codes mag vallen. In dat verband herinnerde de Commissie er in de eerste plaats aan dat het zeer gebruikelijk is dat een enkel betrokken product onder verschillende GN-codes valt. Dit vloeit voort uit de opzet van de gecombineerde nomenclatuur. Bovendien werd in het bericht van inleiding duidelijk gesteld dat de GN-codes slechts ter informatie waren vermeld. In de tweede plaats is geen bewijsmateriaal aangevoerd en heeft de Commissie geen informatie gevonden waaruit blijkt dat het betrokken product aldus is omschreven dat ingevoerde coverbanden en nieuwe banden voorlopig niet konden worden beschouwd als alternatieven voor en directe concurrenten van coverbanden en nieuwe banden die zijn geproduceerd in de Unie. Hetzelfde geldt voor de perceptie door de producenten en de consumenten, de distributiekanalen, of andere factoren betreffende het bestaan van een of meer productcategorieën in tegenstelling tot het onderscheid tussen nieuwe banden en coverbanden in het kader van dit onderzoek.

(82) Tot slot hebben belanghebbenden aangevoerd dat als gevolg van de segmentering van de markt in de Unie, coverbanden worden geacht van mindere kwaliteit te zijn dan nieuwe banden van segment 1, ook als zij zijn gemaakt van een karkas van een band van segment 1.

(83) De Commissie heeft dit argument aanvaard, dat strookt met de voor dit onderzoek in kaart gebrachte segmentering, en nam alleen coverbanden van de segmenten 2 en 3 in aanmerking.

2.4. **Soortgelijk product**

(84) Uit het onderzoek is gebleken dat de volgende producten dezelfde fysieke basiskenmerken en dezelfde basistoepassingen hebben:

— het betrokken product;

— het product dat wordt geproduceerd en verkocht op de binnenlandse markt van Brazilië, dat voorlopig als referentieland heeft gediend;

— het in de Unie door de bedrijfstak van de Unie vervaardigde en verkochte product.

[1] Europese Commissie, zaak COMP/M.4564 — Bridgestone/Bandag; zaak COMP/E-2/36.041/PO. Europees Hof van Justitie, arrest van 9 november 1983, Michelin/Commissie, C-322/81, ECLI: EU:C:1983:313.
[2] Europese Commissie, zaak COMP/M.4564 — Bridgestone/Bandag, blz. 4.
[3] Europees Hof van Justitie, arrest van 17 maart 2016, Portmeirion Group, C-232/14, ECLI:EU:C:2016:180, punten 47 e.v.

(85) De Commissie heeft in dit stadium beslist dat die producten derhalve soortgelijke producten zijn in de zin van artikel 1, lid 4, van de basisverordening.

3. DUMPING

3.1. Normale waarde

3.1.1. *Behandeling als marktgerichte onderneming („BMO")*

(86) Overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a) en b), van de basisverordening stelt de Commissie de normale waarde vast op basis van de prijs of de berekende waarde in een derde land met een markteconomie bij invoer uit landen zonder markteconomie, tenzij de exporteur kan aantonen dat hij onder voorwaarden van een markteconomie werkt.

(87) CCCMC en CRIA voerden aan dat na het verstrijken van punt 15, onder a), ii), van het Protocol inzake de toetreding van de VRC tot de Wereldhandelsorganisatie („WTO") op 11 december 2016 de algemene regels voor de vaststelling van de normale waarde op Chinese exporteurs van toepassing zouden moeten zijn. In dit verband stelden zij dat het gebruik van een methode voor landen zonder markteconomie om na 11 december 2016 tot een besluit te komen, in strijd is met de WTO-verplichtingen van de Unie. Ze voerden aan dat de normale waarde niet op een referentieland kan worden gebaseerd, maar moet worden gebaseerd op Chinese verkoop- en kostengegevens.

(88) Het bericht van inleiding werd op 11 augustus 2017 gepubliceerd. Bijgevolg is de relevante wetgeving die op deze procedure van toepassing is de basisverordening in de versie die van kracht was op het tijdstip van inleiding van de procedure. De normale waarde moet derhalve worden vastgesteld overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a) en b), van de basisverordening, zoals die van toepassing was op de datum waarop dit onderzoek in augustus 2017 is ingeleid. De argumenten van de CCCMC en CRIA worden derhalve afgewezen.

(89) Gemakshalve luiden de BMO-criteria in het kort:

— besluiten van bedrijven worden genomen als reactie op marktsignalen, zonder staatsinmenging van betekenis, en kosten geven marktvoorwaarden weer;

— bedrijven beschikken over een duidelijke basisboekhouding die onder controle staat van een onafhankelijke instantie in overeenstemming met de hiervoor internationaal geldende normen en die alle terreinen bestrijkt;

— er zijn geen verstoringen van betekenis die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder markteconomie;

— faillissements- en eigendomswetten bieden rechtszekerheid en stabiliteit; en

— de omrekening van munteenheden geschiedt tegen de marktkoers.

(90) Om de informatie te verkrijgen die nodig is om te kunnen bepalen of aan de criteria van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening wordt voldaan, heeft de Commissie de producenten-exporteurs gevraagd het BMO-aanvraagformulier in te vullen. Twee van de vier in de steekproef opgenomen medewerkende ondernemingen (Giti Group en Hankook Group) verzochten om BMO en antwoordden binnen de termijn. Daarom is voor die twee groepen van ondernemingen vastgesteld of zij als BMO konden worden behandeld.

(91) De Commissie heeft alle gegevens verzameld die zij nodig achtte en de in de BMO-aanvraag verstrekte gegevens ter plaatse bij de belangrijkste rechtspersonen van beide groepen gecontroleerd.

(92) In het geval van verbonden partijen heeft de Commissie onderzocht of de groep van verbonden ondernemingen als geheel aan de voorwaarden voor een BMO voldeed. Vandaar dat in gevallen waarin een dochteronderneming of andere aan de aanvrager in de VRC verbonden onderneming, direct of indirect bij de productie of verkoop van het betrokken product is betrokken, het BMO-onderzoek zowel betrekking had op de afzonderlijke ondernemingen als op de groep als geheel.

(93) Geen van beide groepen die om een BMO hadden verzocht, kon aantonen dat zij aan alle criteria van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening voldeed.

(94) Meer specifiek konden beide groepen noch individueel noch als groep aantonen dat zij over een duidelijke boekhouding beschikken die onafhankelijk wordt gecontroleerd in overeenstemming met de internationale boekhoudkundige normen, zodat zij niet aan het tweede BMO-criterium voldoen.

(95) Bovendien konden beide groepen niet aantonen dat zij niet onderhevig zijn aan verstoringen van betekenis die nog voortvloeien uit het vroegere systeem zonder markteconomie. Deze ondernemingen of groepen van ondernemingen voldoen daarom niet aan het derde BMO-criterium. Meer specifiek genoten beide groepen van producenten-exporteurs preferentiële fiscale regelingen

(96) Bovendien kon Hankook Group niet aantonen dat er geen sprake was van staatsinmenging van betekenis en dat de kosten van de belangrijkste productiemiddelen hoofdzakelijk marktwaarden weergaven. Deze groep kon dus niet aantonen dat zij aan het eerste BMO-criterium voldeed.

(97) De Commissie heeft de bevindingen meegedeeld aan beide betrokken producenten-exporteurs, aan de autoriteiten van het betrokken land en aan de bedrijfstak van de Unie. De belanghebbenden hebben opmerkingen ingediend over de bevindingen. Hankook Group voerde aan dat de staatsinmenging die in het kader van het eerste criterium werd vastgesteld, niet van betekenis was. Beide groepen waren van mening dat de tekortkomingen in hun respectieve boekhoudsystemen niet van materieel belang waren. Zij betoogden ook dat de preferentiële belastingregeling in de zin van het derde BMO-criterium geen aanzienlijke verstoring vormde.

(98) Die opmerkingen trokken de feitelijke bevindingen niet in twijfel, maar beperkten zich tot een alternatieve juridische kwalificatie. Gezien de omvang en de ernst van de problemen die bij alle drie de criteria aan het licht kwamen, waren die opmerkingen echter niet van dien aard dat zij de bevindingen van de Commissie konden wijzigen.

(99) Na de lidstaten overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening te hebben geïnformeerd, stelde de Commissie alle aanvragers op 9 april 2017 individueel en formeel op de hoogte van haar definitieve besluit met betrekking tot hun BMO-aanvragen.

(100) Bijgevolg kon noch Giti Group noch Hankook Group aantonen dat zij voldeed aan alle BMO-criteria van artikel 2, lid 7, onder c), van de basisverordening en werden de BMO-aanvragen afgewezen.

3.1.2. *Referentieland*

(101) Overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening werd de normale waarde voor alle producenten-exporteurs vastgesteld aan de hand van de prijs of de berekende waarde in een derde land met een markteconomie. Daartoe moest een derde land met een markteconomie worden gekozen („het referentieland").

(102) In het bericht van inleiding heeft de Commissie de belanghebbenden meegedeeld dat zij overwoog de VS als passend referentieland te gebruiken en heeft zij de belanghebbenden verzocht opmerkingen in te dienen.

(103) De Commissie heeft van drie belanghebbenden opmerkingen over de keuze van het referentieland ontvangen:

— CRIA/CCCMC;

— Giti Group;

— de klager.

(104) Zowel CRIA/CCCMC als Giti Group verzette zich tegen de VS als referentieland. Zij waren ook van oordeel dat Japan en Korea (zij het in mindere mate) geen geschikte landen waren, terwijl Thailand het meest geschikte referentieland was. Giti Group voerde ook aan dat Turkije niet als passend land kon dienen gezien de aanwezigheid van handelsbeperkingen en de verschillende toegang tot grondstoffen. CRIA/CCCMC verzocht de Commissie contact op te nemen met producenten in mogelijke referentielanden als Turkije, Thailand, Brazilië en de Arabische Republiek Egypte („Egypte").

(105) De klager maakte bezwaar tegen de keuze van Thailand als referentieland en herhaalde zijn standpunt dat de VS het meest geschikte referentieland was.

(106) De Commissie heeft betrouwbare contactgegevens ontvangen voor 22 producenten uit acht landen (de VS, Japan, Korea, Turkije, India, Thailand, Zuid-Afrika en Brazilië). Zij heeft die 22 ondernemingen verzocht om als producent in een referentieland mee te werken en heeft antwoorden op de vragenlijst ontvangen van vier producenten in de VS, Thailand, Zuid-Afrika en Brazilië (een producent in elk land).

(107) Het antwoord op de vragenlijst van een producent in de VS bevatte geen informatie die in overeenstemming was met de vragenlijst en de producent was niet bereid de ontbrekende informatie te verstrekken. Gezien dit onvolledige antwoord heeft de Commissie de VS van haar analyse uitgesloten.

(108) Ook Thailand werd door de Commissie als mogelijk referentieland uitgesloten. In de antwoorden op de vragenlijst van een producent in Thailand was aangegeven dat zijn productievolume uiterst klein was (minder dan 10 000 eenheden) en dat hij alleen banden met een binnenband vervaardigde. De Commissie was van oordeel dat de gegevens van deze producent geen zinvolle vergelijking opleverden omdat zij niet representatief waren, aangezien de overgrote meerderheid van de banden die op de markt van de Unie worden verkocht banden zonder binnenband zijn.

(109) De Commissie heeft van een producent in Zuid-Afrika een volledig ingevulde vragenlijst ontvangen. De totale binnenlandse productie in Zuid-Afrika bedraagt minder dan 200 000 eenheden per jaar, wat slechts ongeveer 2 % van de Chinese uitvoer naar de Unie vertegenwoordigt. Het binnenlandse verbruik bedraagt 1,3 miljoen eenheden. De totale invoer is goed voor 90 % van het binnenlandse verbruik. Hoewel er geen handelsbeschermingsrechten gelden, is het normale douanerecht relatief hoog: 25 % voor de meeste landen van de wereld en 15 % voor de Unie. Zuid-Afrika is wat betreft het niveau van economische ontwikkeling vergelijkbaar met de VRC.

(110) Ten slotte heeft de Commissie een volledig ingevulde vragenlijst ontvangen van een producent in Brazilië.

(111) Brazilië heeft een aanzienlijke productie (7,1 miljoen eenheden), wat meer is dan de totale Chinese uitvoer naar de Unie (4,59 miljoen eenheden). Het binnenlands verbruik in Brazilië bedraagt bijna 7 miljoen eenheden. De totale invoer — ongeveer 1 miljoen eenheden — dekt ongeveer 15 % van het Braziliaanse verbruik. In totaal worden 900 000 eenheden uitgevoerd. De hoeveelheden van de medewerkende producent (meer dan 1 miljoen eenheden) zijn voldoende representatief om de normale waarde vast te stellen. De producenten in Brazilië en de VRC hebben dezelfde voorwaarden voor toegang tot de belangrijkste grondstoffen aangezien de twee landen natuurlijk rubber produceren. Ten slotte is Brazilië vergelijkbaar met de VRC wat betreft het niveau van economische ontwikkeling. Hoewel Brazilië handelsbeschermingsrechten heeft ingesteld ten aanzien van verschillende derde landen, worden nog steeds aanzienlijke hoeveelheden van het betrokken product ingevoerd, zoals hiervoor vermeld.

(112) De Commissie was van oordeel dat zowel Zuid-Afrika als Brazilië als referentieland konden worden gebruikt. Omdat de binnenlandse productie in Zuid-Afrika zowel relatief als absoluut aanzienlijk lager was dan in Brazilië, besloot de Commissie Brazilië te kiezen als het meest geschikte referentieland overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening.

3.1.3. *Normale waarde*

(113) Overeenkomstig artikel 2, lid 7, onder a), van de basisverordening werd de van de medewerkende producent in het referentieland ontvangen informatie gebruikt om de normale waarde te bepalen voor de producenten-exporteurs waaraan geen BMO was toegekend.

(114) Sommige in het referentieland geproduceerde productsoorten konden niet worden vergeleken met de uit het betrokken land naar de Unie uitgevoerde productsoorten omdat de producent in het referentieland niet alle naar de Unie uitgevoerde bandenafmetingen en bandensoorten produceerde. Derhalve werd de normale waarde voor deze niet-overeenstemmende productsoorten berekend overeenkomstig artikel 2, lid 3, van de basisverordening, aan de hand van de productiekosten voor de producent in het referentieland, vermeerderd met een redelijk bedrag voor verkoopkosten, algemene kosten en administratiekosten („VAA") en voor winst.

(115) De Commissie berekende de gemiddelde productiekosten per kg voor elke bandpositie — sturing, aandrijving, meervoudige bandpositie of aanhangwagen voor elk segment (1, 2 of 3) en voor elk type band (zonder binnenband of met binnenband) — op basis van de gecontroleerde productiekostengegevens van de Braziliaanse producent. Die gemiddelde productiekosten lagen tussen 20,03 CNY/kg en 21,29 CNY/kg. De Commissie heeft de waarde van elk door de Chinese producenten uitgevoerd niet-overeenkomend productcodenummer berekend door het gewicht ervan te vermenigvuldigen met de gemiddelde productiekosten voor elke bandpositie, elk type en elk segment. Vervolgens voegde de Commissie een redelijk bedrag toe voor VAA-kosten (35 %-45 % van de productiekosten) op basis van feitelijke gegevens over de productie en de verkoop, zoals bepaald in artikel 2, lid 6, van de basisverordening. Tot slot voegde zij een redelijk bedrag toe voor winst (23 %-28 % van de productiekosten) op basis van de gemiddelde winstmarge op de verkoop van de winstgevende producten.

3.2. **Uitvoerprijs**

(116) De uitvoer naar de Unie door de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs vond plaats hetzij rechtstreeks naar onafhankelijke afnemers, hetzij via al dan niet verbonden ondernemingen die optraden als importeur.

(117) In de gevallen waarin de producenten-exporteurs het betrokken product rechtstreeks naar onafhankelijke afnemers in de Unie hadden uitgevoerd, was de uitvoerprijs overeenkomstig artikel 2, lid 8, van de basisverordening de voor het betrokken product met het oog op uitvoer naar de Unie werkelijk betaalde of te betalen prijs.

(118) In de gevallen waarin de producenten-exporteurs het betrokken product via als importeur optredende verbonden ondernemingen naar de Unie hadden uitgevoerd, werd de uitvoerprijs overeenkomstig artikel 2, lid 9, van de basisverordening vastgesteld op basis van de prijs waartegen het ingevoerde product voor het eerst aan onafhankelijke afnemers in de Unie was doorverkocht. In die gevallen werden correcties toegepast voor alle tussen invoer en doorverkoop gemaakte kosten, met inbegrip van VAA-kosten, en winst.

(119) Met betrekking tot een dochteronderneming van Aeolus Group (Pirelli Tyre Co., Ltd) heeft de Commissie niet binnen de vastgestelde termijn de nodige gegevens ontvangen om de uitvoerprijs vast te stellen. Op 23 maart 2018 deelde de Commissie de onderneming mee dat de vragenlijsten van haar verbonden importeurs onvolledig

waren en verzocht zij haar de antwoorden op de vragenlijsten te herzien en opnieuw in te dienen. De onderneming werd ervan in kennis gesteld dat indien zij binnen de vastgestelde termijn geen volledige en correcte informatie verstrekte, de Commissie overeenkomstig artikel 18 van de basisverordening gebruik kon maken van de beschikbare gegevens. Op 4 april 2018 heeft de onderneming in kwestie herziene antwoorden ingediend. De Commissie achtte die echter nog steeds onvolledig en kon ze dus niet verwerken bij de dumping- en schade-analyse. Als gevolg daarvan heeft de Commissie de dumpingmarge vastgesteld op basis van de gecontroleerde informatie van de andere gecontroleerde ondernemingen van Aeolus Group, namelijk Aeolus Tyre en Chonche Auto Double Happiness Tyre. Aeolus Group is verzocht de gegevens betreffende Pirelli bij te werken voor het vervolg van de procedure.

3.3. **Vergelijking**

(120) De normale waarde en de uitvoerprijs van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs werden vergeleken in het stadium af fabriek. De dumpingmarges werden vastgesteld door de individuele prijzen af fabriek van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs al naargelang het geval te vergelijken met de binnenlandse verkoopprijzen van de producent in het referentieland of met de door berekening vastgestelde normale waarde.

(121) Om een billijke vergelijking tussen de normale waarde en de uitvoerprijs mogelijk te maken, werden overeenkomstig artikel 2, lid 10, van de basisverordening correcties toegepast voor verschillen die van invloed waren op de prijzen en de vergelijkbaarheid van de prijzen. De Commissie heeft de uitvoerprijs en de normale waarde als volgt gecorrigeerd aan de hand van de gegevens die de in de steekproef opgenomen exporteurs en de producent in het referentieland in hun antwoord op de vragenlijst en tijdens het controlebezoek hebben verstrekt: kosten in verband met de verzending van het betrokken product, zoals transport over de weg en over zee, verzekering, lading, overlading, lossing en aanverwante kosten (8-18 %); bankkosten en kredietkosten (0-1 %); garantie en kortingen (2-3 %); indirecte belastingen (4 %). Voor één producent-exporteur ten slotte werden correcties toegepast voor de commissies die hij betaalde aan zijn moedermaatschappij (2-5 %).

3.4. **Dumpingmarge**

(122) Voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs heeft de Commissie de gewogen gemiddelde normale waarde van elke soort van het soortgelijke product vergeleken met de gewogen gemiddelde uitvoerprijs van de overeenkomstige soort van het betrokken product, zoals bepaald in artikel 2, leden 11 en 12, van de basisverordening.

(123) De dumpingmarge voor de medewerkende producenten-exporteurs die niet in de steekproef waren opgenomen, werd vastgesteld in overeenstemming met de bepalingen van artikel 9, lid 6, van de basisverordening. Deze marge werd berekend als een gewogen gemiddelde op basis van de marges die voor de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs waren vastgesteld.

(124) Wat alle andere producenten-exporteurs in de VRC betreft, bepaalde de Commissie de mate van medewerking in de VRC. Deze werd gemeten door het aandeel van het uitvoervolume van de medewerkende producenten naar de Unie in het totale uitvoervolume van het betrokken land naar de Unie te bepalen.

(125) De mate van medewerking was hoog. Daarom werd de voor alle andere producenten-exporteurs in de VRC geldende residuele dumpingmarge voorlopig vastgesteld op een niveau dat overeenkomt met de hoogste dumpingmarge die voor de in de steekproef opgenomen medewerkende producenten-exporteurs werd vastgesteld.

(126) De onderstaande tabel bevat de voorlopige dumpingmarges, uitgedrukt als percentage van de cif-prijs, grens Unie, vóór inklaring:

Onderneming	Voorlopige dumpingmarge (%)
Xingyuan Group	166,7
Giti Group	98,7
Aeolus Group	151,2
Hankook Group	80,4
Andere medewerkende ondernemingen	110,3
Alle andere ondernemingen	166,7

4. SCHADE

4.1. Definitie van de bedrijfstak van de Unie en de productie in de Unie

(127) Het soortgelijke product werd tijdens de beoordelingsperiode door meer dan 380 producenten in de Unie geproduceerd. Die producenten vormen de „bedrijfstak van de Unie" in de zin van artikel 4, lid 1, van de basisverordening.

(128) De totale productie in de Unie tijdens het onderzoektijdvak werd vastgesteld op ongeveer 20,9 miljoen banden. De Commissie heeft de totale productie in de Unie vastgesteld op basis van de tijdens het onderzoek verkregen gegevens. Zoals vermeld in overweging 24 zijn tien producenten in de Unie die in de uiteindelijke steekproef zijn opgenomen goed voor meer dan 36 % van de productie en verkoop van het soortgelijke product in de Unie zoals gemeld door de medewerkende producenten in de Unie. Daarom werden de micro-economische indicatoren onderzocht op basis van de gegevens die uit de antwoorden van die tien producenten in de Unie werden verkregen.

(129) De productie in de Unie is versnipperd over grote groepen ondernemingen en meer dan 380 kmo's in de hele Unie. Grote ondernemingen vertegenwoordigen ongeveer 90 % van de totale productie in de Unie en 85 % van de verkoop in de Unie door producenten in de Unie. Kmo's zijn betrokken bij de productie van coverbanden en vormen de resterende 10 % van de productie in de Unie en 15 % van de verkoop in de Unie door producenten in de Unie.

(130) In de steekproef opgenomen producenten bleken het betrokken product uit de VRC in te voeren en op de markt van de Unie door te verkopen. In vergelijking met hun totale verkoop is de invoer evenwel marginaal en heeft geen gevolgen voor hun kwalificatie als producent in de Unie.

4.2. Verbruik in de Unie

(131) Het verbruik in de Unie werd vastgesteld aan de hand van de door ETRMA verstrekte informatie, invoergegevens van Eurostat onder de GN-codes 4011 20 90 en 4012 12 00 en informatie die is ontvangen van loopvlakleveranciers.

(132) Het verbruik in de Unie heeft zich tijdens de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 1

Verbruik in de Unie (in eenheden)

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Totaal verbruik in de Unie	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Index 2014 = 100	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Bron: ETRMA, Eurostat Comext en loopvlakleveranciers.

(133) In de beoordelingsperiode nam het verbruik in de Unie toe. Over de gehele beoordelingsperiode genomen steeg het verbruik met 6,6 %, van ongeveer 20,2 miljoen naar ongeveer 21,6 miljoen banden in het onderzoektijdvak.

4.3. Achtergrond met betrekking tot de markt van de Unie

4.3.1. *Algemene omschrijving*

(134) De markt van de Unie voor banden voor vrachtwagens en autobussen is een zeer concurrerende markt, met meerdere producenten en merken.

(135) De markt van de Unie is verdeeld tussen de verkoop voor eerste uitrusting aan producenten van vrachtwagens en bussen en de vervangingsmarkt. De vraag van de markt naar banden voor vrachtwagens en autobussen in de sector eerste uitrusting wordt gedreven door de productie van vrachtwagens en bussen, terwijl de vervangingsmarkt wordt beïnvloed door een groot aantal factoren, waaronder de economische activiteit, omzet, grootte, samenstelling en gebruik van de vrachtwagens of bussen en het in gebruik zijnde voertuigpark. De invoer uit China is vooral bestemd voor de vervangingsmarkt.

(136) Circa 17 % van het totale verbruik in de Unie betreft eerste uitrusting die wordt verkocht aan producenten van vrachtwagens en bussen. De resterende verkoop van banden voor vrachtwagens en autobussen in de Unie betreft vervangingsbanden die direct of indirect worden verkocht aan de eigenaars van vrachtwagens of bussen. De vervangingsbanden bestrijken een breder scala aan banden en worden verkocht via een groot aantal kanalen met verschillende marketingstrategieën. Vervangingsbanden kunnen rechtstreeks aan eindgebruikers worden verkocht of via verbonden of niet-verbonden distributeurs die de producten verder verkopen aan de eindgebruikers.

(137) De belangrijkste verkoopkanalen zijn de verkoop aan distributeurs die doorverkopen aan de eigenaren van voertuigparken of de rechtstreekse verkoop aan eigenaren van voertuigparken, hetgeen soms gepaard gaat met dienstverlening (controle, onderhoud, service).

(138) Ook branding beïnvloedt de prijs die afnemers bereid zijn te betalen voor banden voor vrachtwagens en autobussen. Merken worden vaak geassocieerd met een vermeende kwaliteit en dienstverlening, en dat geldt nog meer voor banden van betere kwaliteit.

4.3.2. *Interconnectie tussen nieuwe banden en coverbanden*

(139) De Commissie heeft vastgesteld dat de belangrijkste producenten in de Unie vooral actief zijn in de segmenten 1 en 2, waar banden werden/worden ontworpen om een lange levenscyclus te hebben en te kunnen worden voorzien van een nieuw loopvlak. Dat rechtvaardigt aanzienlijk hogere prijzen (en winstmarges) voor de verwachte goede prestaties van banden van de segmenten 1en 2.

(140) Uit het onderzoek is gebleken dat de grotere producenten in de Unie de mogelijkheid om hun banden van een nieuw loopvlak te voorzien actief gebruiken als middel om merkentrouw te creëren en zich te onderscheiden van goedkopere ingevoerde banden van segment 3. Aldus is uit het onderzoek gebleken dat een groot deel van de waarde die wordt toegeschreven aan banden van de segmenten 1 en 2 in feite voortvloeit uit het bestaan van de loopvlakvernieuwingsindustrie in segment 3.

(141) De hoge substitueerbaarheid van coverbanden en nieuwe banden maakt segment 3 echter ook het meest kwetsbaar voor laaggeprijsde Chinese invoer van het betrokken product. Dit is met name het geval wanneer men bedenkt dat de gebruikers zich ervan bewust zijn dat de prestaties van coverbanden en nieuwe banden van lage kwaliteit niet significant verschillen. Die substitueerbaarheid leidt er op haar beurt toe dat de prijs de bepalende factor is voor de beslissing van de consument om coverbanden dan wel nieuwe banden van segment 3 te kopen.

(142) De Commissie nodigt belanghebbenden uit opmerkingen te maken over de voorlopige beoordeling en informatie te verstrekken die haar analyse ondersteunt of tegenspreekt, zodat zij in de laatste fase van dit onderzoek een zo volledig mogelijk beeld kan krijgen.

4.4. **Invoer uit het betrokken land**

4.4.1. *Omvang en marktaandeel van de invoer uit het betrokken land*

(143) De Commissie heeft de omvang van de invoer vastgesteld aan de hand van gegevens van Eurostat. Het marktaandeel van de invoer werd vastgesteld op basis van het verbruik in de Unie in tabel 1.

(144) De invoer in de Unie uit het betrokken land heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 2

Omvang van invoer (in eenheden) en marktaandeel

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Omvang van de invoer uit de VRC (in eenheden)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Index 2014 = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Marktaandeel (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Index 2014 = 100	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Bron: Eurostat Comext.

(145) Volgens Eurostat is de invoer uit de VRC in de beoordelingsperiode met 32 % gestegen, van ongeveer 3,5 miljoen banden in 2014 naar ongeveer 4,6 miljoen banden in het onderzoektijdvak. Dit resulteerde in een toename van het marktaandeel van de Chinese invoer op een groeiende markt van 17,1 % naar 21,3 %.

4.4.2. *Prijzen van de invoer uit het betrokken land*

(146) De Commissie heeft de prijzen van de invoer vastgesteld aan de hand van gegevens van Eurostat. De prijsonderbieding van de invoer werd vastgesteld op basis van de gegevens van de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs.

(147) De gemiddelde prijs van de invoer in de Unie uit het betrokken land heeft zich als volgt ontwikkeld:

Tabel 3

Invoerprijzen (EUR/eenheid)

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
VRC	144,4	144,3	127,7	128,8
Index 2014 = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Bron: Eurostat Comext.

(148) Tijdens de beoordelingsperiode zijn de Chinese prijzen bij invoer in de Unie met 11 % gedaald.

4.4.3. *Prijsonderbieding*

(149) De Commissie heeft de prijsonderbieding tijdens het onderzoektijdvak vastgesteld aan de hand van een vergelijking van:

1. de gewogen gemiddelde verkoopprijs per productsoort en segment, die door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie werd berekend aan niet-verbonden afnemers op de markt van de Unie, gecorrigeerd tot de prijs af fabriek, en
2. de overeenkomstige gewogen gemiddelde invoerprijzen per productsoort en segment die door de in de steekproef opgenomen Chinese producenten-exporteurs aan de eerste onafhankelijke afnemer op de markt van de Unie werden berekend, op cif-basis, met de nodige correcties voor douanerechten en kosten na invoer.

(150) De prijzen werden vergeleken per productsoort voor transacties in hetzelfde handelsstadium, zo nodig na correctie, en met aftrek van kortingen en rabatten. Het resultaat van de vergelijking werd uitgedrukt als een percentage van de omzet van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie tijdens het onderzoektijdvak. Daaruit bleek dat de gewogen gemiddelde prijsonderbiedingsmarge van de invoer van het betrokken product uit het betrokken land op de markt van de Unie tussen 21 % en 31 % bedroeg. De gewogen gemiddelde prijsonderbiedingsmarge in de drie segmenten bleek bovendien aanzienlijk te zijn: 24 % voor de segmenten 1 en 2 en tussen 21 % en 31 % voor segment 3. De aanzienlijke prijsonderbieding toont aan dat de dumping in dit geval grote gevolgen heeft.

4.5. **Economische situatie van de bedrijfstak van de Unie**

4.5.1. *Algemene opmerkingen*

(151) Overeenkomstig artikel 3, lid 5, van de basisverordening omvatte het onderzoek naar de gevolgen van de invoer met dumping voor de bedrijfstak van de Unie een beoordeling van alle economische indicatoren die tijdens de beoordelingsperiode van invloed waren op de situatie van de bedrijfstak van de Unie.

(152) Zoals in de overwegingen 19 tot en met 27 vermeld, werd voor het vaststellen van mogelijke door de bedrijfstak van de Unie geleden schade gebruikgemaakt van een steekproef.

(153) Voor de schadevaststelling maakte de Commissie onderscheid tussen macro-economische en micro-economische schade-indicatoren. De Commissie beoordeelde de macro-economische indicatoren op basis van de gegevens in de klacht, Eurostat-statistieken en door ETRMA ingediende informatie, naargelang van het geval, zodat de gegevens betrekking hebben op alle producenten in de Unie. De Commissie beoordeeld de micro-economische indicatoren op basis van de gegevens in de antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie, en door ETRMA ingediende informatie. De gegevens hadden betrekking op de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie. Beide gegevensreeksen bleken representatief te zijn voor de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie.

(154) De macro-economische indicatoren zijn: productie, productiecapaciteit, bezettingsgraad, verkoopvolume, marktaandeel, groei, werkgelegenheid, productiviteit, en hoogte van de dumpingmarge.

(155) De micro-economische indicatoren zijn: gemiddelde eenheidsprijzen, kosten per eenheid, loonkosten, voorraden, winstgevendheid, kasstroom, investeringen, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken.

(156) Er moeten twee opmerkingen worden gemaakt over de methode voor de analyse van de schade-indicatoren.

(157) Zoals vermeld in overweging 23, omvatten de producenten in de Unie twee categorieën ondernemingen wat hun omvang betreft: grote ondernemingen en kmo's (zeer versnipperd), die respectievelijk 85 % en 15 % van de totale verkoop in de Unie van de producenten in de Unie in 2016 vertegenwoordigen. Als gevolg van de steekproef van de producenten in de Unie vertegenwoordigen de gegevens over de verkoop van de in de steekproef opgenomen kmo's echter ongeveer 4 % van de totale verkoop in de Unie van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie. Daarom heeft de Commissie besloten om de resultaten van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie te wegen overeenkomstig het marktaandeel van elke categorie van ondernemingen. Aangezien kmo's uitsluitend actief zijn in segment 3, had deze aanpassing als direct gevolg dat het aandeel van de verkopen van segment 3 in het geheel van gegevens afkomstig van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie toenam.

(158) Bovendien werd de totale verkoop in de Unie van producenten in de Unie in de volgende verhouding opgesplitst tussen de drie segmenten: segment 1: 51 %; segment 2: 23 %; en segment 3: 26 %. De gegevens over de verkoop in de Unie van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie gaf echter zelfs na de in overweging 161 omschreven correctie niet het werkelijke aandeel van de verkopen in elk segment in de Unie weer. Daarom heeft de Commissie besloten om de resultaten van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie te wegen overeenkomstig het aandeel van elk segment in de totale verkoop in de Unie van de producenten in de Unie, zodat de drie segmenten in alle micro-indicatoren vertegenwoordigd waren volgens hun aandeel in de totale verkoop in de Unie.

(159) Verscheidene partijen voerden aan dat indien de Commissie de indeling in de drie segmenten volgt, de schade ook op het niveau van de segmenten moet worden vastgesteld. Met name de status van de bedrijfstak van de Unie en het effect van de invoer moeten per segment worden beoordeeld, bijvoorbeeld moet het effect van de invoer van banden van segment 2 (zowel uit de VRC als uit andere landen) op de producenten van banden van segment 2 in de Unie worden beoordeeld.

(160) De Commissie was van oordeel dat de in overweging 78 gedefinieerde banden ondanks de indeling van de markt van de Unie in segmenten dezelfde fysieke, chemische en technische basiseigenschappen hebben en onderling verwisselbaar zijn. De schade voor het betrokken product werd derhalve vastgesteld overeenkomstig de WTO-antidumpingovereenkomst. De Beroepsinstantie heeft met name overwogen dat „wanneer de onderzoekende autoriteiten een onderdeel van een binnenlandse bedrijfstak onderzoeken, zij in principe op soortgelijke wijze alle andere onderdelen van die bedrijfstak en ook de bedrijfstak als geheel moeten onderzoeken" ([1]). Een analyse van elk segment is naar WTO-recht dus mogelijk wanneer zij vergezeld gaat van een analyse van de gehele bedrijfstak. Ook het Gerecht heeft aanvaard dat de schadeanalyse kan worden toegespitst op het segment dat door de invoer met dumping het meest wordt getroffen ([2]).

(161) De Commissie heeft bepaalde indicatoren daarom per segment geanalyseerd. Zoals blijkt uit de overwegingen 212 tot en met 216, bevestigt die analyse dat de bedrijfstak van de Unie in zijn geheel schade heeft geleden en dat de ontwikkeling voor het betrokken product in zijn geheel in het algemeen overeenkomt met die voor de segmenten afzonderlijk.

(162) De economische situatie van de bedrijfstak van de Unie is geanalyseerd op geaggregeerde basis en, voor bepaalde micro-economische indicatoren, ook op het niveau van de segmenten gezien de indeling van de markt van de Unie in segmenten.

4.5.2. *Macro-economische indicatoren*

4.5.2.1. Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

(163) De geschatte totale productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 4

Productie, productiecapaciteit en bezettingsgraad

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Productievolume (in eenheden)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Index 2014 = 100	*100*	*98*	*99*	*101*

([1]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, *United States — Anti-dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, punt 204.
([2]) Gerecht, arrest van 28 oktober 2004, Shanghai Teraoka Electronic Co.Ltd/Raad, T-35/01, punten 129 en 258.

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Productiecapaciteit (in eenheden)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Index 2014 = 100	*100*	*98*	*92*	*90*
Bezettingsgraad (%)	74	74	80	83
Index 2014 = 100	*100*	*99*	*108*	*112*

Bron: ETRMA, Eurostat Comext voor in- en uitvoergegevens en door de klager verstrekte informatie.

(164) Zoals blijkt uit tabel 4 bleef de productie relatief stabiel met 20,9 miljoen eenheden in het onderzoektijdvak, terwijl de bezettingsgraad in dezelfde periode met 9 procentpunten steeg.

(165) De belangrijkste oorzaak van de stijging van de bezettingsgraad kan alleen worden toegeschreven aan de aanzienlijke daling van de productiecapaciteit met 10 %. Dit betrof voornamelijk de loopvlakvernieuwingsactiviteiten, nu tijdens de beoordelingsperiode ten minste 85 kmo's in vrijwel alle lidstaten gestopt zijn met het produceren van coverbanden, maar ook de sluiting van dochterondernemingen van grote bedrijven ([1]).

(166) De vlakke tendens van de productie in de Unie en de sluiting van bedrijven staan in scherp contrast met het toenemende verbruik in de Unie na de crisis, waarvan de bedrijfstak van de Unie had kunnen profiteren.

4.5.2.2. Verkoopvolume en marktaandeel

(167) Het verkoopvolume en het marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 5

Verkoopvolume en marktaandeel

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Totaal verkoopvolume op de markt van de Unie (in eenheden)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Index 2014 = 100	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Marktaandeel (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
Index 2014 = 100	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Bron: ETRMA en Eurostat Comext voor invoergegevens.

(168) Op een groeiende markt is de verkoop in de Unie in de beoordelingsperiode stabiel gebleven. Dit komt neer op een daling van het marktaandeel met 5,2 procentpunt (van 72,0 % tot 66,8 %), terwijl het verkoopvolume van met dumping uit de VRC ingevoerde banden steeg met 1,1 miljoen banden.

4.5.2.3. Groei

(169) Tijdens de beoordelingsperiode is het totale verbruik in de Unie met 6,6 % toegenomen. Het verkoopvolume van de bedrijfstak van de Unie is ondanks het toenemende verbruik met 1 % gedaald, waardoor de bedrijfstak van de Unie marktaandeel verloor. Het marktaandeel van de invoer uit het betrokken land nam tijdens de beoordelingsperiode toe.

([1]) In 2017 heeft Goodyear Group haar fabriek in het VK gesloten (ongeveer 330 banen); Groupe Michelin sloot meerdere fabrieken in de Unie: in Frankrijk twee fabrieken (in 2014, 700 werknemers, en in 2017, 330 werknemers), in Duitsland (2016, 200 werknemers), in Hongarije (2015, 500 werknemers) en in Italië; Continental Group sloot een fabriek in Duitsland.

4.5.2.4. Werkgelegenheid en productiviteit

(170) De werkgelegenheid en de productiviteit hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 6

Werkgelegenheid en productiviteit

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Aantal werknemers	38 445	36 478	34 959	34 188
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Productiviteit (eenheid/werknemer)	539	554	586	610
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*109*	*113*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie en opmerkingen van loopvlakleveranciers en ETRMA.

(171) In de beoordelingsperiode gingen meer dan 4 200 rechtstreekse banen verloren; dit betrof zowel kmo's, waarbij in de hele Unie ten minste 85 producenten de productie hebben stopgezet, als grote ondernemingen, die meerdere fabrieken hebben gesloten.

(172) Bovendien stelde de Italiaanse vereniging van loopvlakvernieuwingsbedrijven („AIRP") dat de loopvlakvernieuwingssector in de Unie goed is voor ongeveer 13 000 arbeidsplaatsen in productie en distributie. Loopvlakvernieuwingsactiviteiten zijn vrij arbeidsintensief en een coverband is goed voor drie- tot viermaal zoveel banen als een nieuwe band. Volgens AIRP verminderen verschillende bij haar aangesloten ondernemingen hun personeel of maken zij gretig gebruik van de werkloosheidsverzekering.

(173) Tegelijkertijd ontwikkelde de productiviteit zich van 539 eenheden per werknemer in 2014 naar 610 eenheden per werknemer in het onderzoektijdvak.

4.5.2.5. Hoogte van de dumpingmarge

(174) Alle dumpingmarges lagen aanzienlijk boven de de-minimisdrempel. De gevolgen van de hoogte van de werkelijke dumpingmarges voor de bedrijfstak van de Unie waren aanzienlijk, gezien de omvang en de prijzen van de invoer uit het betrokken land.

(175) Dit is het eerste antidumpingonderzoek betreffende het betrokken product in de Unie. Daarom waren er geen gegevens beschikbaar om de gevolgen van mogelijke dumping in het verleden vast te stellen.

4.5.3. *Micro-economische indicatoren*

4.5.3.1. Prijzen en factoren die de prijzen beïnvloeden

(176) De gemiddelde verkoopprijzen per eenheid van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie aan niet-verbonden afnemers in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 7

Verkoopprijzen in de Unie en productiekosten

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Gemiddelde verkoopprijs per eenheid in de Unie (EUR/eenheid)	237	225	216	218
Index 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Gemiddelde productiekosten (EUR/eenheid)	200	188	183	188
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(177) De gemiddelde verkoopprijs per eenheid daalde met 19 EUR, terwijl de kosten per eenheid in dezelfde periode met 12 EUR daalden. Dit komt overeen met een prijsdaling van 8 % in de beoordelingsperiode, terwijl de kosten met 6 % daalden.

(178) In het onderzoektijdvak stegen de productiekosten in vergelijking met 2016; dit kon niet ten volle tot uiting komen in de verkoopprijs.

(179) Voor de drie segmenten is volgens dezelfde, hierboven beschreven methode een afzonderlijke analyse gemaakt.

(180) In segment 1 daalde de gemiddelde verkoopprijs per eenheid met 25 EUR, terwijl de kosten per eenheid in dezelfde periode met 19 EUR afnamen. Over de gehele beoordelingsperiode genomen daalden beide met 9 %.

Tabel 8

Verkoopprijzen in de Unie en productiekosten — Segment 1

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Gemiddelde verkoopprijs per eenheid in de Unie (EUR/eenheid)	270,8	255,3	245,3	245,7
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*91*
Gemiddelde productiekosten (EUR/eenheid)	222	200	199	203
Index 2014 = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(181) In segment 2 daalde de gemiddelde verkoopprijs per eenheid met 27 EUR, terwijl de kosten per eenheid in dezelfde periode met 17 EUR afnamen. Dit komt overeen met een daling van de gemiddelde prijs met 12 % tijdens de beoordelingsperiode, terwijl de kosten met 9 % daalden.

Tabel 9

Verkoopprijzen in de Unie en productiekosten — Segment 2

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Gemiddelde verkoopprijs per eenheid in de Unie op de totale markt (EUR/eenheid)	228	212	193	201
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Gemiddelde productiekosten (EUR/eenheid)	187	176	162	170
Index 2014 = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(182) In segment 3 daalde de gemiddelde verkoopprijs per eenheid met 9 EUR, terwijl de kosten per eenheid in dezelfde periode met 2 EUR toenamen. Dit komt overeen met een daling van de gemiddelde prijs met 5 % tijdens de beoordelingsperiode, terwijl de kosten met 1 % stegen.

Tabel 10

Verkoopprijzen in de Unie en productiekosten — Segment 3

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Gemiddelde verkoopprijs per eenheid in de Unie op de totale markt (EUR/eenheid)	181	176	172	172
Index 2014 = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Gemiddelde productiekosten (EUR/eenheid)	170	175	167	172
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

4.5.3.2. Loonkosten

(183) De gemiddelde loonkosten van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 11

Gemiddelde loonkosten per werknemer

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Gemiddelde loonkosten per werknemer (EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Index 2014 = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(184) De gemiddelde loonkosten zijn in de beoordelingsperiode met 6 % gestegen.

4.5.3.3. Voorraden

(185) De voorraden van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 12

Voorraden

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Eindvoorraden (index 2014 = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Eindvoorraden uitgedrukt als percentage van de productie (%)	7	6	7	9
Index 2014 = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(186) De voorraden stegen in de beoordelingsperiode met 44 % tot circa 9 % van de jaarlijkse productie. Deze situatie had een negatief effect op de financiële situatie van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

4.5.3.4. Winstgevendheid, kasstroom, investeringen, rendement van investeringen en vermogen om kapitaal aan te trekken

(187) De winstgevendheid, de kasstroom, de investeringen en het rendement van de investeringen van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie hebben zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 13

Winstgevendheid, kasstroom, investeringen en rendement van investeringen

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Winstgevendheid van de verkoop in de Unie aan niet-verbonden afnemers (% van omzet)	15,6	16,7	15,2	13,7
Index 2014 = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Kasstroom (in miljoen EUR)	309	312	292	272
Index 2014 = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Investeringen (in miljoen EUR)	86	63	59	65
Index 2014 = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Rendement van investeringen (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
Index 2014 = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(188) De Commissie heeft de winstgevendheid van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie vastgesteld door de nettowinst vóór belastingen van de verkoop van het soortgelijke product aan niet-verbonden afnemers in de Unie uit te drukken als percentage van de aldus gerealiseerde omzet.

(189) De totale winstgevendheid daalde van 15,6 % in 2014 naar 13,7 % in het onderzoektijdvak. Deze werd berekend op basis van het gewicht van elk van de segmenten in de verkoop, zoals uiteengezet in de overwegingen 161 en 162. De daling van de winstgevendheid met 1,9 procentpunt is het resultaat van een sterkere daling van de prijzen (– 8 %) dan de daling van de kosten (– 6 %).

(190) De algemene winstgevendheid wordt beïnvloed door de winstgevendheid in segment 1, terwijl alleen segment 3 in het onderzoektijdvak verliesgevend werd. Bovendien is er ook een neerwaartse trend in de ontwikkeling van de winstgevendheid van de gehele bedrijfstak van de Unie.

(191) De nettokasstroom is het vermogen van de producenten in de Unie om hun activiteiten zelf te financieren. De trend in de nettokasstroom laat een daling zien van 12 %.

(192) Het rendement van de investeringen is de winst uitgedrukt als percentage van de nettoboekwaarde van de investeringen. Het ontwikkelde zich tijdens de beoordelingsperiode negatief, van 21,0 % naar 17,6 %.

(193) Voor de drie segmenten is volgens dezelfde, hierboven beschreven methode een afzonderlijke analyse gemaakt.

(194) De winstgevendheid in segment 1 fluctueerde tijdens de beoordelingsperiode. Zij steeg tussen 2014 (17,9 %) en 2015 (21,8 %) en daalde vervolgens tijdens het onderzoektijdvak naar iets onder het niveau van 2014 (17,5 %). Dit is gedeeltelijk te verklaren door de ontwikkeling van de productiekosten en de prijzen, aangezien in 2015 de productiekosten meer daalden dan de verkoopprijzen.

(195) In segment 1 bleef de nettokasstroom stabiel, terwijl het rendement van de investeringen in de beoordelingsperiode daalde van 26,0 % naar 24,3 %.

Tabel 14

Segment 1 — Winstgevendheid, kasstroom, investeringen en rendement van investeringen

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Winstgevendheid van de verkoop in de Unie aan niet-verbonden afnemers (% van omzet)	17,9	21,8	18,9	17,5
Index 2014 = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Kasstroom (in miljoen EUR)	191	218	199	192
Index 2014 = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Investeringen (in miljoen EUR)	54	36	35	38
Index 2014 = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Rendement van investeringen (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
Index 2014 = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(196) Wat segment 2 betreft, is de winstgevendheid in de beoordelingsperiode met 2,6 procentpunten gedaald (van 17,9 % in 2014 naar 15,3 % in het onderzoektijdvak).

(197) In segment 2 daalde de nettokasstroom aanzienlijk, namelijk met 22 %, en het rendement van de investeringen van 20,4 % naar 16,2 % in de beoordelingsperiode.

Tabel 15

Segment 2 — Winstgevendheid, kasstroom, investeringen en rendement van investeringen

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Winstgevendheid van de verkoop in de Unie aan niet-verbonden afnemers (% van omzet)	17,9	16,7	16,0	15,3
Index 2014 = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Kasstroom (in miljoen EUR)	88	76	65	69
Index 2014 = 100	*100*	*86*	*74*	*78*
Investeringen (in miljoen EUR)	18	16	15	17
Index 2014 = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Rendement van investeringen (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
Index 2014 = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

(198) Segment 3 leed in het onderzoektijdvak verlies (– 0,4 %). De verliezen van de kmo's waren bijzonder groot (– 6,1 % in het onderzoektijdvak). De winstgevendheid van de grote ondernemingen in segment 3 halveerde van 2014 tot het einde van het onderzoektijdvak van 10 % naar 4,8 %.

(199) In segment 3 daalde de nettokasstroom aanzienlijk, namelijk met 62 %, en het rendement van de investeringen van 7,6 % naar 2,5 % in de beoordelingsperiode.

Tabel 16

Segment 3 — Winstgevendheid, kasstroom, investeringen en rendement van investeringen

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Winstgevendheid van de verkoop in de Unie aan niet-verbonden afnemers (% van omzet)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Index 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Kasstroom (in miljoen EUR)	28	17	26	11
Index 2014 = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Investeringen (in miljoen EUR)	14	10	10	10
Index 2014 = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Rendement van investeringen (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
Index 2014 = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

Bron: Gecontroleerde antwoorden op de vragenlijst van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie.

4.6. **Interconnectie tussen de segmenten**

(200) De markt van de Unie voor banden voor autobussen of vrachtwagens is zwaar getroffen door de economische crisis. Daar het verbruik van banden onlosmakelijk verbonden is met de aankoop van nieuwe voertuigen en de hoeveelheid kilometers die door het voertuigpark worden afgelegd, is het sterk afhankelijk van de algemene economische activiteit. Elke wijziging van de economische activiteit, en met name van de hoeveelheid over de weg vervoerde goederen, wordt dadelijk weerspiegeld in de verkoop van banden. In een periode waarin vrachtwagens minder worden gebruikt, is er minder behoefte aan de verwerving van nieuwe vrachtwagens of de vervanging van vrachtwagenbanden, zodat de bandenmarkt krimpt.

(201) Na de economische crisis verschoof de vraag structureel van de hogere naar de lagere segmenten, waar de prijs beslissend is bij de aankoopbeslissing. In dit verband hebben het goedkope aanbod van geïmporteerde banden en de voorkeur van bepaalde eigenaren van voertuigparken voor goedkopere banden een belangrijke rol gespeeld in de transformatie van de markt van de Unie.

(202) Daar coverbedrijven onder grote druk staan, is het aantal sluitingen van fabrieken en werkplaatsen sterk toegenomen, zoals uiteengezet in overweging 175. Wegens het gebrek aan beschikbare plaatselijke voorzieningen, wordt het moeilijker om een versleten hoogwaardige band van een nieuw loopvlak te voorzien. Bijgevolg wordt de aankoop van een hoogwaardige band die meermaals van een nieuw loopvlak kan worden voorzien, minder aantrekkelijk. In het licht van deze ontwikkelingen en van de laaggeprijsde invoer van banden van segment 3, die goed was voor het grootste deel van de invoer uit China, hebben producenten van nieuwe banden in de Unie geen andere keuze dan hun aanwezigheid in segment 3 ook te vergroten.

(203) Ten slotte blijkt de concurrentie tussen de segmenten ook uit het effect van de prijzen in de lagere segmenten op de prijsstelling in het hoogste segment. In de Unie ondervinden de prijzen van banden van segment 1 druk van de goedkope invoer. De klager stelde dat het effect des te duidelijker is in regio's met een grotere aanwezigheid van banden van segment 3 (d.w.z. dat banden van segment 1 in die regio's doorgaans lager geprijsd zijn dan in andere regio's van de Unie, hetgeen het concurrentie-effect van banden van segment 3 op banden van segment 1 aantoont).

(204) Dit betekent dat marktdeelnemers een deel van hun aankopen lijken te hebben verlegd van banden van de segmenten 1 of 2 naar banden van segment 3, hetgeen aantoont dat de concurrentie segmentoverschrijdend is.

(205) De onderstaande tabel toont het aandeel van elk segment in het verbruik in de Unie in 2012 en 2016. In die periode steeg het verbruik in de Unie met ongeveer 3,8 miljoen eenheden, en meer dan 90 % van die stijging was in segment 3 (ongeveer 3,6 miljoen eenheden). Dit resulteerde in een toename van het relatieve belang van segment 3, dat steeg van 27 % tot 39 % van het totale verbruik in de Unie.

Tabel 17

Verbruik in de Unie per segment in 2012 en 2016

	2012	2016
Verbruik in de Unie	17 684 000	21 452 278
Segment 1	46 %	37 %
Segment 2	27 %	24 %
Segment 3	27 %	39 %

Bron: ETRMA en Eurostat Comext.

(206) Op basis van de informatie die de Commissie heeft verzameld, heeft zij vastgesteld dat in het verleden banden van segment 1 de prijsbenchmark waren voor de andere segmenten. De belangrijkste producenten in de Unie waren vooral actief in de segmenten 1 en 2, waar banden werden/worden ontworpen om een lange levenscyclus te hebben en te kunnen worden voorzien van een nieuw loopvlak. Dat rechtvaardigde aanzienlijk hogere prijzen (en winstmarges) voor de verwachte goede prestaties van banden van de segmenten 1en 2. Deze fysieke kenmerken en prestaties werden door de consumenten gewaardeerd, zodat zij bereid waren daarvoor een hogere prijs te betalen. Uit de informatie waarover de Commissie beschikt, is echter gebleken dat de bovengenoemde trend is gekeerd en dat een „omgekeerd cascade-effect" is opgetreden waarbij integendeel de prijzen van segment 3 die van segment 1 beïnvloeden. Van belang daarbij is dat het grootste deel van de laaggeprijsde invoer segment 3 betreft, waarin de producenten in de Unie tijdens het onderzoektijdvak verliezen hebben geleden.

(207) Op basis van een en ander luidt de voorlopige conclusie van de Commissie dat er sprake is van een symbiotische relatie tussen de verschillende segmenten, waarbij de prijsdruk in segment 3 ook van invloed is op de prijzen in de andere segmenten.

4.7. **Conclusie inzake schade**

(208) Over het geheel genomen wijzen de schade-indicatoren erop dat de bedrijfstak van de Unie als geheel onder zware druk stond. De productiecapaciteit, de investeringen en de werkgelegenheid namen in het onderzoektijdvak af en ondanks dalende verkoopprijzen ging een aanzienlijk marktaandeel verloren. De invoer van het betrokken product won marktaandelen ten koste van de bedrijfstak van de Unie, ongeacht de segmentering, waardoor meer dan 4 200 banen verloren gingen. De winstgevendheid bedroeg weliswaar nog steeds ongeveer 14 % voor de bedrijfstak als geheel, maar daalde tussen 2014 en het onderzoektijdvak met 1,9 procentpunt en tussen 2015 en het onderzoektijdvak met 3 procentpunten. Bovendien is er ook een neerwaartse trend in de ontwikkeling van de winstgevendheid van de gehele bedrijfstak van de Unie.

(209) Tevens werd voorlopig vastgesteld dat de invoer uit China de prijzen van de bedrijfstak van de Unie aanzienlijk onderbood, hetgeen op zijn beurt wees op een direct en significant effect op de slechtere prestaties en de dalende capaciteit, productie, werkgelegenheid en andere schade-indicatoren van de bedrijfstak van de Unie. De negatieve ontwikkeling was het meest voelbaar in segment 3, waar veel kleine en middelgrote loopvlakvernieuwingsondernemingen de markt hebben verlaten en niet konden profiteren van het economisch herstel in de sector, die uiteindelijk ten goede is gekomen aan de laaggeprijsde invoer. Er zij aan herinnerd dat de bedrijven die vooral actief zijn in segment 3 goed zijn voor ongeveer 20 % van de totale productie in de Unie. De verliezen in segment 3 kunnen niet worden volgehouden, en brengen de overlevingskansen van de hele loopvlakvernieuwingssector in de Unie in gevaar.

(210) Bovendien waren de gevolgen van de prijsdruk ook voelbaar in de prijzen van de hogere segmenten. De toenemende prijsdruk van banden van segment 3 als gevolg van de laaggeprijsde invoer, die hoofdzakelijk bestaat uit banden van segment 3, heeft geleid tot een soortgelijke ontwikkeling in segment 2, waarin de prijzen in de beoordelingsperiode met 12 % zijn gedaald, en zelfs de prijzen voor banden van segment 1 moesten met 9 % worden verlaagd om concurrerend te blijven.

(211) Gezien de prijskoppeling tussen de segmenten leed immers zelfs het best presterende segment 1 onder de in het vorige hoofdstuk omschreven omgekeerde-cascadeprijsdruk in de drie segmenten. Dit heeft geleid tot industrieel verval, verlies van waarde in de hele toeleveringsketen van de drie segmenten, en een dalende kwaliteit van de op de markt van de Unie beschikbare banden. Bovendien heeft de intense prijsconcurrentie in de drie segmenten ook negatieve gevolgen voor de bezettingsgraad en leidt het tot stijgende voorraden in de bedrijfstak (tabel 12), in combinatie met minder kasstroom en investeringen (tabel 13). Ten slotte heeft het verlies van de coverindustrie in de Unie ook gevolgen voor de winstgevendheid die de ondernemingen die actief zijn in de segmenten 1 en 2 kunnen bereiken.

(212) Daarom wordt voorlopig geconcludeerd dat de bedrijfstak van de Unie schade heeft geleden in de zin van artikel 3, lid 5, van de basisverordening.

(213) Voorts stelden de klagers dat de schade nog groter dreigde te worden. Volgens hen zijn in andere import-exportmarkten tal van maatregelen opgelegd die tot een onmiddellijke verlegging van het handelsverkeer kunnen leiden. Bovendien staan de producenten in de Unie naar verluidt onder druk op hun exportmarkten, aangezien sommige landen, zoals Turkije, een vrijwaringsonderzoek hebben geopend. Het risico van verergering is ook een gevolg van de enorme overcapaciteit in de VRC, waar de onbenutte capaciteit ongeveer 40 % van de huidige Chinese uitvoer vertegenwoordigt. De klagers vrezen voorts voor een structureel effect op de EU-markt van banden, aangezien de extra kosten voor de aankoop van hoogwaardige banden hoe langer hoe minder kunnen worden gerechtvaardigd als de optie van het meermaals coveren van een band van hoge kwaliteit samen met de betrokken bedrijfstak verdwijnt. Ten slotte verwachten zij een voortdurende verbetering van de banden uit de VRC. Indien betere banden uit de VRC tegen dumpingprijzen mogen concurreren met de banden uit de Unie, zou dit de marges van de bandenindustrie in de Unie verkleinen en bijgevolg ook haar mogelijkheden om te investeren en te innoveren. Dit zou de bedrijfstak van de Unie er waarschijnlijk dan weer toe dwingen zich te beperken tot banden van lagere kwaliteit die minder investeringen in O & O vereisen, waardoor de mogelijkheid om banden van een nieuw loopvlak te voorzien nog verder zou worden beperkt.

(214) In dit stadium heeft de Commissie opgemerkt dat het „Beleid inzake de bandenindustrie" ([1]) van de VRC de bandenfabrikanten aanmoedigt om de technische aspecten en de branding te verbeteren (zoals door de tenuitvoerlegging van een brandingstrategie, de vergroting van de populariteit en de reputatie van het merk, en de voortdurende vergroting van de waarde van het merk), en vastgesteld dat een parallel antisubsidieonderzoek loopt. In het licht van het bovenstaande heeft zij de belanghebbenden dan ook uitgenodigd om opmerkingen in te dienen over de punten die de klagers in de vorige overweging naar voren hebben gebracht, zodat zij die kwesties in het definitieve stadium in detail kan onderzoeken.

5. **OORZAKELIJK VERBAND**

(215) Overeenkomstig artikel 3, lid 6, van de basisverordening heeft de Commissie onderzocht of de bedrijfstak van de Unie door de invoer met dumping uit het betrokken land aanmerkelijke schade heeft geleden. Overeenkomstig artikel 3, lid 7, van de basisverordening heeft de Commissie ook onderzocht of de bedrijfstak van de Unie in dezelfde periode door andere bekende factoren schade had kunnen lijden.

(216) De Commissie heeft zich ervan verzekerd dat eventuele schade die werd veroorzaakt door andere factoren dan de invoer met dumping uit het betrokken land, niet aan de invoer met dumping werd toegeschreven. Die factoren zijn: de invoer uit andere derde landen, de uitvoerprestaties van de producenten in de Unie en de kostenontwikkeling.

5.1. **Gevolgen van de invoer met dumping**

(217) De prijzen van de bedrijfstak van de Unie werden tijdens het onderzoektijdvak in aanzienlijke mate onderboden door de prijzen van de invoer met dumping uit de VRC, met prijsonderbiedingsmarges die varieerden van 21 % tot 31 %, hetgeen leidde tot een afname van het marktaandeel en een lagere winstgevendheid van de bedrijfstak van de Unie (respectievelijk van 72,0 % naar 66,8 % en van 15,6 % in 2014 naar 13,7 % tijdens de beoordelingsperiode). Tijdens de beoordelingsperiode nam het verkoopvolume van de bedrijfstak van de Unie licht af, terwijl de invoer uit de VRC met 32 % toenam, waardoor het grootste deel van de stijging van het verbruik in de Unie werd geabsorbeerd.

(218) Over het algemeen werd het verloren marktaandeel van de bedrijfstak van de Unie tijdens de beoordelingsperiode (– 5,2 procentpunten) overgenomen door de invoer uit de VRC (+ 4,2 procentpunten).

(219) Uit de analyse van de schade-indicatoren in de overwegingen 155 tot en met 203 blijkt dat de economische en met name de financiële situatie van de bedrijfstak van de Unie is verslechterd en dat deze verslechtering samenvalt met de komst van grote hoeveelheden invoer met dumping uit de VRC. De prijzen van deze invoer

([1]) Bekendmaking van het Ministerie van Industrie en Informatietechnologie inzake het drukken en verspreiden van het „Beleid inzake de bandenindustrie". Instelling die bekendmaakt: Ministerie van Industrie en Informatietechnologie. Documentnummer: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] nr. 2. Datum van bekendmaking: 15 september 2010. Datum van inwerkingtreding: 15 september 2010.

onderboden die van de bedrijfstak van de Unie en oefenden een aanzienlijke neerwaartse druk uit op de prijzen op de markt van de Unie. De belangrijkste factoren hierbij zijn namelijk de sterke stijging van de invoer en de substantiële prijsonderbieding die werden vastgesteld.

(220) De Chinese exporteurs slaagden erin hun marktaandeel aanzienlijk te vergroten ten koste van de bedrijfstak van de Unie. Tijdens het onderzoektijdvak concentreerde het grootste deel van de totale invoer met dumping uit de VRC zich op segment 3, waardoor verschillende producenten in de Unie in dat segment, met name kleine en middelgrote loopvlakvernieuwingsondernemingen, gedwongen werden de markt te verlaten. Bovendien heeft de Commissie, zoals uiteengezet in overweging 137, vastgesteld dat dergelijke grote hoeveelheden tegen dumpingprijzen van invloed zijn geweest op de prijsvorming. Vroeger ging de prijszetting uit van segment 1, d.w.z. dat de prijzen in segment 2 werden vastgesteld in verhouding tot de prijzen in segment 1, en de prijzen in segment 3 in verhouding tot die in segment 2. Thans gebeurt het omgekeerde: de prijzen in segment 2 worden vastgesteld op basis van die in segment 3, en de prijzen in segment 1 op basis van die in segment 2. Dit resulteerde in een daling van de verkoopprijzen in alle segmenten. De Commissie concludeerde derhalve voorlopig dat de sterke toename van de invoer met dumping uit de VRC een bepalende rol speelde bij de door de bedrijfstak van de Unie geleden aanmerkelijke schade.

(221) Andere factoren die overeenkomstig artikel 3, lid 7, van de basisverordening bij het onderzoek naar het oorzakelijk verband werden onderzocht, waren: de invoer uit andere landen, de uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie en de ontwikkeling van de kosten van de bedrijfstak van de Unie.

5.2. **Invoer uit derde landen**

(222) Het volume van de invoer uit andere derde landen heeft zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 18

Invoer uit derde landen

Land	2014	2015	2016	Onderzoek-tijdvak
Turkije				
Omvang van de invoer uit Turkije	712 497	710 504	856 110	884 241
Index (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Eenheidsprijzen van de invoer uit Turkije	212	216	194	185
Index (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Marktaandeel (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Aandeel in het totale volume van de invoer in de Unie (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Korea				
Omvang van de invoer uit Korea	431 676	463 643	477 185	381 167
Index (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Eenheidsprijzen van de invoer uit Korea	219	191	181	186
Index (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Marktaandeel (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Aandeel in het totale volume van de invoer in de Unie (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Land	2014	2015	2016	Onderzoek-tijdvak
Japan				
Omvang van de invoer uit Japan	386 128	418 802	398 427	390 859
Index (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Eenheidsprijzen van de invoer uit Japan	293	227	218	221
Index (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Marktaandeel (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Aandeel in het totale volume van de invoer in de Unie (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Rusland				
Omvang van de invoer uit Rusland	181 031	237 582	270 515	279 798
Index (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Eenheidsprijzen van de invoer uit Rusland	145	131	130	130
Index (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Marktaandeel (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Aandeel in het totale volume van de invoer in de Unie (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Thailand				
Omvang van de invoer uit Thailand	142 735	177 209	174 994	167 509
Index (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Eenheidsprijzen van de invoer uit Thailand	310	226	233	241
Index (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Marktaandeel (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Aandeel in het totale volume van de invoer in de Unie (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Overige derde landen				
Omvang van de invoer uit alle andere landen	338 457	376 075	469 425	464 224
Index (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Eenheidsprijzen van de invoer uit alle andere landen	202	195	200	192
Index (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Marktaandeel (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Aandeel in het totale volume van de invoer in de Unie (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Land	2014	2015	2016	Onderzoek-tijdvak
Totaal alle derde landen, m.u.v. de VRC				
Omvang van de invoer uit alle andere landen	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Index (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Eenheidsprijzen van de invoer uit alle andere landen	227	202	192	189
Index (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Marktaandeel (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Aandeel in het totale volume van de invoer in de Unie (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Bron: Eurostat.

(223) Het marktaandeel van de invoer uit andere derde landen nam in de beoordelingsperiode licht toe, van 10,8 % naar 11,9 %. Van alle invoer uit andere derde landen had alleen de Russische invoer gemiddelde prijzen die vergelijkbaar waren met die van de Chinese invoer. De gemiddelde invoerprijzen van het betrokken product waren duidelijk hoger dan de gemiddelde prijzen van de invoer uit de VRC. Het marktaandeel van de invoer van het betrokken product uit Rusland steeg in de beoordelingsperiode van 0,9 % naar 1,3 %. De beperkte hoeveelheden die uit Rusland worden ingevoerd, verbreken echter niet het oorzakelijk verband tussen de invoer met dumping en de door de bedrijfstak van de Unie geleden schade.

(224) Derhalve heeft de Commissie geconcludeerd dat, zelfs als de invoer uit andere derde landen een beperkte impact op de situatie van de bedrijfstak van de Unie kan hebben gehad, de invoer met dumping uit de VRC onmiskenbaar de belangrijkste oorzaak van de schade bleef.

5.2.1. *Uitvoerprestaties van de bedrijfstak van de Unie*

(225) Het volume van de uitvoer van de producenten in de Unie heeft zich in de beoordelingsperiode als volgt ontwikkeld:

Tabel 19

Uitvoerprestaties van de producenten in de Unie

	2014	2015	2016	Onderzoektijdvak
Uitvoervolume (in eenheden)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Index 2014 = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Gemiddelde prijs (EUR/eenheid)	188	179	169	168
Index 2014 = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Bron: Eurostat Comext.

(226) Volgens Eurostat zijn de uitvoervolumes in de beoordelingsperiode met 2,6 % gedaald. De gemiddelde uitvoerprijzen worden beïnvloed door de waarde van de overdrachten aan verbonden ondernemingen. Er is geen bewijs dat de uitvoeractiviteit van de bedrijfstak van de Unie het oorzakelijk verband tussen de invoer met dumping en de vastgestelde schade kan verbreken.

5.3. **Kostenontwikkeling**

(227) Zoals vermeld in overweging 181 zijn de totale kosten van de bedrijfstak van de Unie in de beoordelingsperiode met 12 EUR per band gedaald als gevolg van de ontwikkeling van de belangrijkste grondstoffen (namelijk natuurlijk en synthetisch rubber). De gemiddelde verkoopprijs van de bedrijfstak van de Unie daalde echter met 19 EUR per band als gevolg van de prijsdruk van de invoer met dumping uit de VRC.

(228) Bijgevolg kan worden geconcludeerd dat de kostenontwikkeling geen oorzaak van de schade aan de bedrijfstak van de Unie kan zijn geweest.

5.4. **Conclusie inzake oorzakelijk verband**

(229) Een oorzakelijk verband werd vastgesteld tussen de door de producenten in de Unie geleden schade en de invoer met dumping uit het betrokken land.

(230) De aanzienlijke prijs- en volumedruk die in de beoordelingsperiode door de toenemende invoer met dumping uit het betrokken land op de bedrijfstak van de Unie werd uitgeoefend, heeft de bedrijfstak van de Unie niet in staat gesteld van de na de crisis groeiende markt van de Unie te profiteren. De sterkste concurrentie heerst immers in segment 3, waar het grootste deel van de Chinese invoer plaatsvindt, die ook van invloed is op de hogere segmenten, zoals uiteengezet in de overwegingen 204 tot en met 210. Uit de analyse van de schade-indicatoren blijkt dat de economische situatie van de bedrijfstak van de Unie als geheel werd beïnvloed door een stijging van de invoer met dumping tegen lage prijzen uit de VRC die de prijzen in de Unie aanzienlijk onderboden. De Chinese exporteurs slaagden erin een aanzienlijk marktaandeel te veroveren ten koste van de bedrijfstak van de Unie, wat resulteerde in een daling van de werkgelegenheid en een vermindering van de productiecapaciteit. De bedrijfstak van de Unie verloor tussen 2014 en het eind van het onderzoektijdvak 5,2 procentpunten van zijn marktaandeel en kreeg te maken met een stagnerend verkoopvolume, terwijl het verbruik op de markt van de Unie steeg. Bovendien is er ook een neerwaartse trend in de ontwikkeling van de winstgevendheid van de gehele bedrijfstak van de Unie, die vooral verlies lijdt in segment 3.

(231) De Commissie heeft onderscheid gemaakt tussen en afzonderlijk gekeken naar de gevolgen van alle bekende factoren voor de situatie van de bedrijfstak van de Unie en het schadelijke effect van de invoer met dumping. Het effect van de andere geïdentificeerde factoren, namelijk de invoer uit andere derde landen, de uitvoerprestaties van de producenten in de Unie en de kostenontwikkeling, op de negatieve ontwikkelingen van de bedrijfstak van de Unie met betrekking tot marktaandeel, prijzen en winstgevendheid, bleek het oorzakelijk verband niet te hebben verbroken. Zelfs wanneer hun gecombineerde effect in aanmerking werd genomen, was de conclusie van de Commissie niet anders: als er geen sprake was geweest van invoer met dumping, zou de bedrijfstak van de Unie niet zo veel negatieve gevolgen hebben ondervonden. Met name zou het marktaandeel niet tot een dergelijk niveau zijn gedaald en zou de werkgelegenheid zijn gehandhaafd.

(232) Daarom is de Commissie in dit stadium tot de conclusie gekomen dat de aanmerkelijke schade die de bedrijfstak van de Unie heeft geleden, werd veroorzaakt door de invoer met dumping uit het betrokken land en dat de andere factoren, individueel of tezamen, het oorzakelijk verband niet hebben verbroken.

6. **BELANG VAN DE UNIE**

(233) Overeenkomstig artikel 21 van de basisverordening heeft de Commissie onderzocht of duidelijk kon worden geconcludeerd dat het niet in het belang van de Unie was om in dit geval maatregelen te nemen, ondanks de vaststelling van schade veroorzakende dumping. Het belang van de Unie werd vastgesteld op basis van een beoordeling van alle betrokken belangen, waaronder die van de bedrijfstak van de Unie en importeurs.

6.1. **Belang van de bedrijfstak van de Unie**

(234) De mogelijke antidumpingmaatregelen zullen waarschijnlijk positieve gevolgen hebben voor de producenten in de Unie en met name voor kmo's. Zij zouden kunnen profiteren van het toenemende verbruik en van een markt die wordt gekenmerkt door eerlijke voorwaarden. Met name wordt verwacht dat de producenten in de Unie in deze omstandigheden in staat zullen zijn hun verkoop te verhogen en zo een deel van het verloren marktaandeel terug te winnen. Dit zou dan weer de productie in de Unie en de bezettingsgraad verder verhogen. Onder eerlijke voorwaarden zou de bedrijfstak van de Unie zijn prijzen kunnen verhogen en zijn financiële situatie kunnen verbeteren.

(235) Gezien de interconnectie tussen de loopvlakvernieuwingssector en de productie van banden die geschikt zijn voor loopvlakvernieuwing, zullen de voorgestelde maatregelen met name de levensvatbaarheid van de loopvlakvernieuwingsindustrie ten goede komen. Dit zou de werkgelegenheid ten goede komen, met name omdat de loopvlakvernieuwingsindustrie arbeidsintensief is en overal in de Unie is gevestigd.

6.2. **Belang van gebruikers en importeurs in de Unie**

(236) Het bericht van inleiding werd naar meer dan 40 importeurs en gebruikers van het betrokken product en hun verenigingen gestuurd.

(237) Vijf niet-verbonden importeurs hebben de vragenlijst voor de steekproef beantwoord. Zij vertegenwoordigen [10 %-15 %] van de totale invoer uit de VRC. Van deze vijf ondernemingen werden er twee in de steekproef opgenomen op basis van de omvang van hun invoer ([6 %-10 %] van de totale invoer uit China); zij hebben de vragenlijst beantwoord.

(238) Voor beide in de steekproef opgenomen importeurs vertegenwoordigde de invoer van het betrokken product uit China een aanzienlijk deel van de omzet in het onderzoektijdvak. Hun bedrijfsmodel is hoofdzakelijk gebaseerd op contracten met Chinese producenten-exporteurs, hoewel zij ook over alternatieve bronnen beschikken (hetzij in eigen land, hetzij in andere derde landen). Daarom wordt verwacht dat, hoewel maatregelen gevolgen voor hun activiteiten zullen hebben, de instelling van de maatregelen de prijzen op de markt van de Unie tot een redelijk niveau zal doen stijgen.

(239) Er is nog een ander bedrijfsmodel dat berust op een „strategie van uitsluitend containerhandel". In dit geval hebben importeurs meer flexibiliteit om van leverancier te veranderen. Drie van de niet in de steekproef opgenomen importeurs vallen in deze categorie; zij vertegenwoordigden minder dan 2 % van de totale invoer uit China in het onderzoektijdvak. Een dergelijk laag medewerkingsniveau doet vermoeden dat de instelling van maatregelen geen aanzienlijke gevolgen voor hun activiteiten zou hebben.

(240) Er hebben zich nog twaalf importeurs en twee verenigingen van importeurs gemeld, waarvan de meeste na de bekendmaking van de registratieverordening. Er werden opmerkingen gemaakt over de registratie en de mogelijke instelling van maatregelen. Geen van de importeurs in de Unie heeft echter met bewijsmateriaal gestaafde argumenten aangevoerd.

(241) Hoewel de voorgestelde maatregelen derhalve niet in het belang van gebruikers en importeurs zijn, kon de Commissie in dit stadium geen mogelijke negatieve gevolgen voor hen kwantificeren.

6.3. **Belang van leveranciers**

(242) Leveranciers van loopvlakken hebben opmerkingen gemaakt ter ondersteuning van de instelling van antidumpingmaatregelen, waarin zij beweren dat dergelijke maatregelen van essentieel belang zijn voor het voortbestaan van de loopvlakvernieuwingsindustrie. Zonder loopvlakvernieuwingsactiviteiten zullen hun ondernemingen ernstig worden getroffen. Deze kwestie zal in de loop van het onderzoek nader worden onderzocht.

6.4. **Andere belangen**

(243) Het is een reeds lang bestaand beleid van de Unie ([1]) om afval te verminderen en grondstoffen op duurzame wijze te beheren. Het beleid van de Unie is immers tweeledig: het betreft afvalpreventie en moedigt recycling aan ([2]). Bovendien is er een horizontale beleidsdoelstelling ter bevordering van de aanwezigheid van kleine en middelgrote ondernemingen op de markt van de Unie ([3]).

(244) Loopvlakvernieuwing is van cruciaal belang voor een deugdzame circulaire economie. Coverbanden garanderen niet alleen een hoog niveau van betrouwbaarheid, prestaties en veiligheid, maar leveren ook vanuit milieuoogpunt een groot voordeel op (minder verbruik van grondstoffen en energie, minder CO_2-productie, minder vervuiling en minder waterverbruik). Dit zou daarom ook bijdragen tot de verwezenlijking van dergelijke bredere maatschappelijke doelstellingen, die door specifiek beleid van de Unie worden erkend.

(245) Verscheidene belanghebbenden onderstreepten dat fabrikanten van kwaliteitsbanden nieuwe banden van een hoge kwaliteit produceren, die zo zijn ontworpen dat zij een lange levenscyclus hebben en geschikt zijn voor loopvlakvernieuwing. Zonder de loopvlakvernieuwingsindustrie zal de concurrentie in de bandenindustrie in een neerwaartse spiraal terechtkomen, met als gevolg industrieel verval, verlies van waarde in de hele toeleveringsketen en het minimaliseren van de kwaliteit van het aanbod in de Unie.

(246) AIRP verklaarde dat de loopvlakvernieuwingsactiviteit een voorbeeld is van de circulaire economie, aangezien de loopvlakvernieuwing van een enkele band in vergelijking met de productie van een nieuwe band 70 % minder grondstoffen, 65 % minder energie en 19 % minder water verbruikt, 37 % minder CO_2 en 21 % minder luchtverontreiniging (deeltjes) oplevert en 29 % minder bodemerosie veroorzaakt in landen waar natuurlijk rubber wordt geproduceerd.

(247) Bovendien voorkomt de loopvlakvernieuwingsindustrie momenteel elk jaar het ontstaan van ongeveer 240 000 ton versleten banden. Maatregelen ter bescherming van kwalitatief hoogwaardige banden in de Unie die geschikt zijn voor loopvlakvernieuwing en die in hoofdzaak betrekking hebben op banden voor eenmalig gebruik zouden dan ook bijdragen aan het voorkomen van afval overeenkomstig de doelstellingen van de afvalrichtlijn, aangezien zij de instandhouding van een levensvatbare loopvlakvernieuwingssector in de Unie zouden ondersteunen.

([1]) Zie Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen (PB L 312 van 22.11.2008, blz. 3).

([2]) Zie het Actieplan voor de circulaire economie dat in januari 2018 is aangenomen; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm

([3]) Zie het beleid van de Commissie ter ondersteuning van kleine en middelgrote ondernemingen; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en

(248) Volgens studies van AIRP bespaart Italië door loopvlakvernieuwing jaarlijks gemiddeld 30 miljoen liter ruwe olie en meer dan 20 000 ton andere strategische grondstoffen, zoals natuurlijk en synthetisch rubber, zwarte-rook, textielvezels, staal en koper, en vermindert het bovendien de CO_2-uitstoot met 10 202 ton. Volgens dezelfde studies vermindert elke coverband de CO_2-uitstoot met 26,5 kg.

(249) Maatregelen ter bescherming van kwalitatief hoogwaardige banden in de Unie die geschikt zijn voor loopvlakvernieuwing en die in hoofdzaak betrekking hebben op banden voor eenmalig gebruik zouden dan ook de beleidscoherentie met de doelstellingen van de Unie inzake het verminderen van afval en de circulaire economie ten goede komen, aangezien zij de instandhouding van een levensvatbare loopvlakvernieuwingssector in de Unie zouden ondersteunen. Aangezien in deze sector vooral kmo's actief zijn, zouden zij tevens stroken met de belangrijke doelstelling van de Commissie om die ondernemingen te ondersteunen.

6.5. **Conclusie inzake het belang van de Unie**

(250) De gevolgen van de antidumpingmaatregelen voor de producenten in de Unie zouden positief zijn. Ondanks de beweringen dat het recht een mogelijk negatief effect op de importeurs in de Unie zou hebben, zou het nog steeds niet onevenredig zijn gezien de totale effecten op de hele bedrijfstak van de Unie. De vrij beschikbare capaciteit in de bedrijfstak van de Unie en de invoer uit andere landen zouden de risico's verkleinen door alternatieve leveringsbronnen aan te bieden. Het herstel van eerlijke concurrentie en van een gelijk speelveld, zonder invoer met dumping, zou de gezonde ontwikkeling van de algemene bandenmarkt in de Unie ten goede komen en de beleidscoherentie met de doelstellingen van een circulaire economie, het verminderen van afval en de bescherming van kmo's in de Unie bevorderen. Er zijn dan ook geen dwingende redenen om geen voorlopige maatregelen te nemen ten aanzien van de invoer van banden voor autobussen en vrachtwagens uit de VRC.

(251) Door de instelling van antidumpingmaatregelen zal de bedrijfstak van de Unie dus naar verwachting op de markt kunnen blijven en vervolgens zijn situatie kunnen verbeteren. De kans is groot dat, als geen maatregelen worden genomen, de bedrijfstak van de Unie zal moeten overwegen zich op de middellange termijn uit de loopvlakvernieuwingsactiviteiten terug te trekken, met banenverlies als onvermijdelijk gevolg, zoals blijkens overweging 175 reeds is gebeurd met de sluiting van tientallen kmo's. Voor importeurs en gebruikers werden in dit stadium van het onderzoek geen dwingende redenen gevonden om geen antidumpingmaatregelen in te stellen ten aanzien van de invoer van banden voor autobussen en vrachtwagens van oorsprong uit de VRC.

7. **VOORLOPIGE ANTIDUMPINGMAATREGELEN**

(252) Gelet op de conclusies van de Commissie inzake dumping, schade, oorzakelijk verband en belang van de Unie moeten voorlopige maatregelen worden ingesteld om te voorkomen dat de bedrijfstak van de Unie nog meer schade lijdt door de invoer met dumping van het betrokken product.

7.1. **Schade opheffend prijsniveau (Schademarge)**

(253) Om het niveau van de maatregelen te bepalen, heeft de Commissie eerst de hoogte van het recht vastgesteld die nodig is om de schade voor de bedrijfstak van de Unie op te heffen.

(254) De schade zou worden opgeheven als de bedrijfstak van de Unie in staat zou zijn om zijn productiekosten te dekken en op de verkoop van het soortgelijke product op de markt van de Unie een winst vóór belasting te behalen die redelijkerwijs door een bedrijfstak van dit type in de sector bij normale concurrentie, dat wil zeggen zonder dat er sprake is van invoer met dumping, kan worden bereikt. Deze streefwinst werd vastgesteld op basis van de winst die de bedrijfstak van de Unie in 2014 heeft gemaakt. Dit werd beschouwd als het jaar in de beoordelingsperiode waarin de concurrentievoorwaarden het meest op de normale leken, omdat het volume van de invoer uit de VRC het laagst was en de gemiddelde invoerprijs het hoogst.

(255) Op basis hiervan heeft de Commissie een niet schadelijke prijs van het soortgelijke product voor de bedrijfstak van de Unie berekend door de productiekosten van de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie tijdens het onderzoektijdvak met de winstmarge van 15,6 % te vermeerderen en van de verkoopprijzen in de Unie de werkelijke winstmarge af te trekken die tijdens het onderzoektijdvak is behaald, en deze te vervangen door de winstmarge van 15,6 %.

(256) De Commissie bepaalde vervolgens de schademarge aan de hand van een vergelijking van de gewogen gemiddelde invoerprijs van de in de steekproef opgenomen producenten-exporteurs in de VRC, zoals vastgesteld bij de berekening van de prijsonderbieding, met de gewogen gemiddelde, niet schadelijke prijs van het soortgelijke product dat gedurende het onderzoektijdvak door de in de steekproef opgenomen producenten in de Unie op de markt van de Unie werd verkocht. Het verschil dat deze vergelijking opleverde, werd uitgedrukt als percentage van de gewogen gemiddelde cif-waarde bij invoer.

(257) De schademarge voor „andere medewerkende ondernemingen" en voor „alle andere ondernemingen" wordt op dezelfde manier vastgesteld als de dumpingmarge voor deze ondernemingen (zie overwegingen 127 en 128).

7.2. **Voorlopige maatregelen**

(258) De voorlopige antidumpingmaatregelen ten aanzien van de invoer van het betrokken product van oorsprong uit de Volksrepubliek China moeten worden ingesteld in overeenstemming met de regel van het laagste recht in artikel 7, lid 2, van de basisverordening. De Commissie heeft de schademarges en de dumpingmarges vergeleken. Het bedrag van de rechten moet worden vastgesteld op het niveau van de dumpingmarge, of van de schademarge indien deze lager is.

(259) Zoals in overweging 7 reeds is gezegd, heeft de Commissie de invoer van het betrokken product van oorsprong uit de VRC bij de registratieverordening onderworpen aan registratie met het oog op de mogelijke retroactieve toepassing van eventuele antidumping- en compenserende maatregelen op grond van artikel 14, lid 5, van de basisverordening en artikel 24, lid 5, van Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad ([1]) („de antisubsidiebasisverordening").

(260) Wat het huidige antidumpingonderzoek betreft, moet de registratie van de invoer met het oog op het antidumpingonderzoek op grond van artikel 14, lid 5, van de basisverordening, gelet op de bovenstaande bevindingen worden beëindigd.

(261) Wat het parallelle antisubsidieonderzoek betreft, moet de registratie van de invoer van het betrokken product uit de VRC op grond van artikel 24, lid 5, van de antisubsidiebasisverordening worden gehandhaafd.

(262) In dit stadium van de procedure kan geen besluit worden genomen over een mogelijke retroactieve toepassing van antidumpingmaatregelen.

(263) Volgens de GS-toelichtingen op de posten 8708 en 8716 worden met banden uitgeruste wielen voor wegvoertuigen, aanhangwagens en opleggers ingedeeld onder de posten 8708 en 8716. Aangezien er een risico bestaat dat marktdeelnemers de invoer van met Chinese banden uitgeruste wielen gebruiken om de maatregelen te ontwijken, achtte de Commissie het passend toezicht te houden op de invoer van dergelijke wielen om dat risico tot een minimum te beperken. In het kader van dat toezicht verzamelde informatie zou ook kunnen worden gebruikt indien in de toekomst een antiontwijkingsonderzoek op grond van artikel 13 van de basisverordening zou moeten worden geopend. Derhalve moeten aparte Taric-codes worden vastgesteld voor de invoer van wielen voor wegvoertuigen, aanhangwagens en opleggers die zijn uitgerust met nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121.

(264) De voorlopige antidumpingrechten, uitgedrukt in cif-prijs grens Unie, vóór inklaring, moeten dan ook als volgt worden vastgesteld:

Onderneming	Dumpingmarge (%)	Schademarge (%)	Voorlopig antidumpingrecht (%)
Xingyuan Group	166,7	68,8	68,8
Giti Group	98,7	33,2	33,2
Aeolus Group	151,2	48,1	48,1
Hankook Group	80,4	29,3	29,3
Andere medewerkende ondernemingen	110,3	40,2	40,2
Alle andere ondernemingen	166,7	68,8	68,8

(265) De bij deze verordening voor de afzonderlijke ondernemingen vastgestelde individuele antidumpingrechten zijn gebaseerd op de bevindingen van dit onderzoek. Zij weerspiegelen dan ook de situatie die bij het onderzoek voor die ondernemingen is vastgesteld. Deze rechten zijn uitsluitend van toepassing op de invoer van het betrokken product van oorsprong uit het betrokken land en vervaardigd door de genoemde juridische entiteiten. Op het betrokken product dat is geproduceerd door andere ondernemingen die in het dispositief van deze verordening niet uitdrukkelijk worden genoemd, met inbegrip van entiteiten die met de specifiek genoemde ondernemingen verbonden zijn, is het recht van toepassing dat voor „alle andere ondernemingen" geldt. Die invoer mag niet worden onderworpen aan de individuele antidumpingrechten.

([1]) Verordening (EU) 2016/1037 van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2016 betreffende bescherming tegen invoer met subsidiëring uit landen die geen lid zijn van de Europese Unie (PB L 176 van 30.6.2016, blz. 55).

(266) Een onderneming die later haar naam wijzigt, kan verzoeken om verdere toepassing van deze individuele antidumpingrechten. Het verzoek moet worden gericht aan de Commissie. Het verzoek moet alle relevante informatie bevatten waaruit blijkt dat de wijziging niet van invloed is op het recht van de onderneming om in aanmerking te komen voor het recht dat op haar van toepassing is. Als de naamswijziging van de onderneming niet van invloed is op haar recht om in aanmerking te komen voor het recht dat op haar van toepassing is, zal een bericht over de naamswijziging worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

(267) Om het gevaar van ontwijking als gevolg van het grote verschil in rechten zo veel mogelijk te beperken, zijn speciale maatregelen nodig om de toepassing van de individuele antidumpingrechten te garanderen. De ondernemingen met individuele antidumpingrechten moeten een geldige handelsfactuur overleggen aan de douaneautoriteiten van de lidstaten. De factuur moet voldoen aan de voorschriften van artikel 1, lid 3. Ingevoerde producten die niet vergezeld gaan van een dergelijke factuur, worden onderworpen aan het antidumpingrecht dat op „alle andere ondernemingen" van toepassing is.

(268) Om een goede toepassing van het antidumpingrecht te garanderen, moet het voor alle andere ondernemingen vastgestelde antidumpingrecht niet alleen gelden voor de niet-medewerkende producenten-exporteurs in dit onderzoek, maar ook voor de producenten die in het onderzoektijdvak geen producten naar de Unie hebben uitgevoerd.

8. **VORM VAN DE MAATREGELEN**

(269) De Commissie stelde vast dat een ad-valoremrecht twee belangrijke nadelen heeft. Ten eerste stimuleert een ad-valoremrecht een onderneming om de onderlaag van haar productmix te verkopen. Dit zou voor extra druk zorgen in segment 3, hoewel juist dat segment van de markt de meeste bescherming tegen hevige oneerlijke concurrentie nodig heeft. Daarom achtte de Commissie het passender een recht voor banden van segment 3 op een bepaald absoluut niveau vast te stellen.

(270) Ten tweede zou een ad-valoremrecht ook kunnen leiden tot vrij hoge bedragen in het hogere prijssegment van banden van de segmenten 1 en 2. Hier bestaat het risico dat dergelijke banden van hoge kwaliteit te duur worden, hoewel juist die banden bevorderlijk kunnen zijn voor de loopvlakvernieuwingssector in de Unie. De loopvlakvernieuwingsbedrijven in de Unie hebben geschikte karkassen nodig, die kunnen worden vervaardigd door producenten van banden van de segmenten 1 of 2 in de Unie of door sommige Chinese exporteurs in dat segment. Indien de maatregelen te streng zijn voor de invoer van banden van de segmenten 1 en 2 in de Unie, kunnen de beleidsdoelstellingen van de Unie inzake een circulaire economie negatief worden beïnvloed.

(271) De Commissie is daarom voorlopig van oordeel dat het in het belang van de Unie is om vaste rechten per eenheid in te stellen, berekend op basis van de individuele schademarge voor elke exporteur. Dergelijke vaste rechten zouden het risico wegnemen dat onvoldoende rekening wordt gehouden met de dumping in segment 3, aangezien banden van segment 3 in grote hoeveelheden in de Unie worden ingevoerd en daarvoor een relatief hoog vast recht zou worden betaald in vergelijking met hun werkelijke waarde. Tegelijkertijd vermijden die rechten het risico van overmatige bestraffing van de invoer in de Unie van banden van de segmenten 1 en 2, die van een nieuw loopvlak kunnen worden voorzien door loopvlakvernieuwingsbedrijven in de Unie.

(272) De Commissie concludeert hieruit dat het dienstig is voorlopige rechten in de vorm van vaste rechten in te stellen.

9. **SLOTBEPALING**

(273) Met het oog op een behoorlijk bestuur nodigt de Commissie de belanghebbenden uit schriftelijk te reageren en/of binnen een vaste termijn een hoorzitting met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures aan te vragen.

(274) De bevindingen betreffende de instelling van voorlopige rechten zijn voorlopig en kunnen in het definitieve stadium van het onderzoek worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

1. Er wordt een voorlopig antidumpingrecht ingesteld op bepaalde nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 4011 20 90 en ex 4012 12 00 (Taric-code 4012 12 00 10), en van oorsprong uit de Volksrepubliek China.

2. De voorlopige antidumpingrechten die van toepassing zijn in EUR per eenheid van het in lid 1 omschreven en door de hieronder vermelde ondernemingen vervaardigde product, zijn als volgt:

Onderneming	Voorlopig antidumpingrecht (in EUR/eenheid)	Aanvullende Taric-code
Xingyuan Tire Group Ltd, Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd.	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd;	52,85	C334
Andere in de bijlage genoemde medewerkende ondernemingen	62,79	
Alle andere ondernemingen	82,17	C999

3. De individuele rechten die zijn vastgesteld voor de in lid 2 of de bijlage vermelde ondernemingen zijn uitsluitend van toepassing indien aan de douaneautoriteiten van de lidstaten een geldige handelsfactuur wordt overgelegd die een verklaring bevat die is gedateerd en ondertekend door een met naam en functie geïdentificeerde medewerker van de entiteit die deze factuur heeft opgesteld, en die als volgt luidt: „*Ondergetekende verklaart dat de (eenheid/eenheden van het) (betrokken product) die naar de Europese Unie wordt/worden uitgevoerd en waarop deze factuur betrekking heeft, is/zijn vervaardigd door (naam en adres van de onderneming) (aanvullende Taric-code) in de Volksrepubliek China. Ondergetekende verklaart dat de in deze factuur verstrekte informatie juist en volledig is.*". Als een dergelijke factuur niet wordt overgelegd, wordt het recht toegepast dat voor „alle andere ondernemingen" geldt.

4. Bij het in de Unie in het vrije verkeer brengen van het in lid 1 genoemde product wordt een zekerheid gesteld die gelijk is aan het bedrag van het voorlopige recht.

5. Wielen voor wegvoertuigen, aanhangwagens en opleggers die zijn uitgerust met nieuwe of van een nieuw loopvlak voorziene luchtbanden van rubber, van de soort gebruikt voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, vallen onder Taric-codes 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 en 8716 90 90 80.

6. Tenzij anders vermeld, zijn de geldende bepalingen inzake douanerechten van toepassing.

Artikel 2

1. Binnen 25 kalenderdagen na de datum van inwerkingtreding van deze verordening kunnen belanghebbenden:

a) verzoeken om mededeling van de belangrijkste feiten en overwegingen op grond waarvan deze verordening werd vastgesteld;

b) de Commissie schriftelijk hun opmerkingen doen toekomen, met inbegrip van opmerkingen over de indeling van de merken in de segmenten, en

c) een hoorzitting aanvragen met de Commissie en/of de raadadviseur-auditeur in handelsprocedures.

2. Binnen 25 kalenderdagen na de datum van inwerkingtreding van deze verordening kunnen de partijen als bedoeld in artikel 21, lid 4, van Verordening (EU) 2016/1036 opmerkingen doen toekomen over de toepassing van de voorlopige maatregelen.

Artikel 3

In artikel 1 van Uitvoeringsverordening (EU) 2018/163 wordt lid 1 vervangen door:

„1. Overeenkomstig artikel 24, lid 5, van Verordening (EU) 2016/1037 wordt de douaneautoriteiten opgedragen passende maatregelen te nemen om de invoer in de Unie te registreren van nieuwe en van een nieuw loopvlak voorziene banden voor autobussen of voor vrachtwagens, met een belastingsindex van meer dan 121, momenteel ingedeeld onder de GN-codes 4011 20 90 en ex 4012 12 00 (Taric-code 4012 12 00 10), van oorsprong uit de Volksrepubliek China.".

Artikel 4

Deze verordening treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 1 is gedurende een periode van zes maanden van toepassing.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 4 mei 2018.

Voor de Commissie

De voorzitter

Jean-Claude JUNCKER

BIJLAGE

Niet in de steekproef opgenomen medewerkende Chinese producenten-exporteurs:

Naam van de onderneming	Aanvullende Taric-code
Bayi Rubber Co., Ltd	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co. Ltd	C336
Briway Tire Co., Ltd	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338
Goodyear Dalian Tire Co. Limited	C339
Guizhou Tyre Co., Ltd	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd	C349
Quindao GRT Rubber Co. Ltd	C350
Sailun Jinyu Group Co., Ltd	C351
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd	C352
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd	C353
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd	C355
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd	C356
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd	C364
Shandong Vheal Group Co., Ltd	C365

Naam van de onderneming	Aanvullende Taric-code
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd	C366
Shandong Wosen Rubber Co., Ltd	C367
Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd	C368
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd; Shandong Santai Rubber Co., Ltd	C369
Shandong Yongtai Group Co., Ltd	C370
Shanghai Huayi Group Corp. Ltd; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd	C371
Shengtai Group Co., Ltd	C372
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd	C373
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd	C374
Triangle Tyre Co., Ltd	C375
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd	C376
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd	C377
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd	C378
Zhongce Rubber Group Co., Ltd	C379