

E 5680

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2010-2011

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 6 octobre 2010

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 6 octobre 2010

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de règlement d'exécution du Conseil instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine

COM (2010) 541 final



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1^{er} octobre 2010 (04.10)
(OR. en)

14334/10

Dossier interinstitutionnel:
2010/0270 (NLE)

ANTIDUMPING 61
COMER 160

PROPOSITION

Origine:	Commission
En date du:	30 septembre 2010
Objet:	Proposition de RÈGLEMENT D'EXÉCUTION DU CONSEIL instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la [Commission](#) transmise par lettre de M. Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Pierre de BOISSIEU, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2010) 541 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 30.9.2010
COM(2010) 541 final

2010/0270 (NLE)

Proposition de

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION DU CONSEIL

instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivation et objectifs de la proposition**

La présente proposition porte sur l'application du règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil du 30 novembre 2009 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne (ci-après «le règlement de base»), dans le cadre de la procédure relative aux importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine.

- **Contexte général**

La présente proposition s'inscrit dans le contexte de la mise en œuvre du règlement de base et résulte d'une enquête menée conformément aux exigences de fond et de procédure qui y sont définies.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

Des mesures provisoires sont en vigueur et ont été imposées par le règlement (UE) n° 404/2010 de la Commission du 10 mai 2010 instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine.

- **Cohérence avec les autres politiques et les objectifs de l'Union**

Sans objet.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

Les parties concernées par la procédure ont eu la possibilité de défendre leurs intérêts au cours de l'enquête, conformément aux dispositions du règlement de base.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts externes.

- **Analyse d'impact**

La présente proposition découle de la mise en œuvre du règlement de base.

Le règlement de base ne prévoit pas d'analyse d'impact globale, mais contient une liste exhaustive de conditions à évaluer.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

- **Résumé des mesures proposées**

Le 13 août 2009, la Commission a ouvert une procédure antidumping concernant les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine.

Par le règlement (UE) n° 404/2010, la Commission a soumis ces importations à un droit antidumping provisoire.

La proposition ci-jointe de règlement du Conseil repose sur les conclusions définitives concernant le dumping, le préjudice, le lien de causalité et l'intérêt de l'Union. D'une manière générale, les conclusions provisoires ont été confirmées, mais certaines modifications ont été apportées au calcul des marges de dumping et du niveau d'élimination du préjudice.

Par conséquent, il est proposé que le Conseil adopte la proposition de règlement ci-jointe qui devrait être publiée le 11 novembre 2010 au plus tard.

- **Base juridique**

Règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil du 30 novembre 2009 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne.

- **Principe de subsidiarité**

La proposition relève de la compétence exclusive de l'Union européenne. Le principe de subsidiarité ne s'applique donc pas.

- **Principe de proportionnalité**

La présente proposition est conforme au principe de proportionnalité pour les raisons qui suivent.

La forme d'action est décrite dans le règlement de base susmentionné et ne laisse aucune marge de décision au niveau national.

Les indications relatives à la façon dont la charge administrative et financière incombant à l'Union, aux gouvernements nationaux, aux autorités régionales et locales, aux opérateurs économiques et aux citoyens est limitée et proportionnée à l'objectif de la proposition sont sans objet.

- **Choix des instruments**

Instruments proposés: règlement.

Le recours à d'autres moyens ne serait pas adéquat pour la raison suivante.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés dans la mesure où le règlement de base ne prévoit pas de recours à d'autres options.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union.

Proposition de

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION DU CONSEIL

instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil du 30 novembre 2009 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne¹ (ci-après «le règlement de base»), et notamment son article 9 et son article 14, paragraphe 3,

vu la proposition présentée par la Commission européenne après consultation du comité consultatif, considérant ce qui suit:

1. MESURES PROVISOIRES

- (1) La Commission a, par le règlement (UE) n° 404/2010² (ci-après «le règlement provisoire»), institué un droit antidumping provisoire sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine (ci-après «la RPC»).
- (2) La procédure a été ouverte à la suite d'une plainte déposée le 30 juin 2009 par l'association des fabricants européens de roues (EUWA) (ci-après «le plaignant»), au nom de producteurs représentant une proportion majeure, en l'occurrence plus de 50 %, de la production totale de certaines roues en aluminium de l'Union. La plainte contenait des éléments de preuve de l'existence du dumping dont fait l'objet ledit produit et du préjudice important en résultant. Ces éléments de preuve ont été jugés suffisants pour justifier l'ouverture d'une procédure.

2. SUITE DE LA PROCÉDURE

- (3) Après avoir été informées des faits et considérations essentiels sur la base desquels il a été décidé d'instituer des mesures provisoires (ci-après «les conclusions provisoires»), plusieurs parties intéressées ont présenté des observations écrites afin de faire connaître leur point de vue à ce propos. Celles qui l'ont demandé ont eu la possibilité d'être entendues.
- (4) La Commission a continué à rechercher les informations jugées nécessaires aux fins de ses conclusions définitives.
- (5) Il est rappelé qu'ainsi qu'il est indiqué au considérant 18 du règlement provisoire, l'enquête relative au dumping et au préjudice a couvert la période comprise entre le 1^{er} juillet 2008 et le 30 juin 2009 (ci-après «la période d'enquête» ou «PE»). L'examen des tendances utiles à

¹ JO L 343 du 22.12.2009, p. 51.

² JO L 117 du 11.5.2010, p. 64.

l'appréciation du préjudice a porté sur la période allant du 1^{er} janvier 2006 à la fin de la période d'enquête (ci-après «la période considérée»).

- (6) Toutes les parties ont été informées des faits et considérations essentiels sur la base desquels il était envisagé de recommander l'institution d'un droit antidumping définitif sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la RPC et la perception définitive des montants déposés au titre du droit provisoire. Un délai leur a également été accordé afin qu'elles puissent formuler leurs observations à la suite de cette notification.
- (7) Les observations orales et écrites présentées par les parties intéressées ont été examinées et prises en considération lorsqu'il y avait lieu.

2.1. Portée de l'enquête. Inclusion des importations en provenance de Turquie

- (8) Une partie, représentant les intérêts des producteurs-exportateurs, a fait valoir que la présente enquête devait porter sur les importations du produit concerné en provenance de Turquie.
- (9) En ce qui concerne la non-prise en compte des importations en provenance de Turquie, il convient de noter qu'au moment de l'ouverture de l'enquête, il n'existait pas suffisamment d'éléments de preuve de l'existence d'un dumping, d'un préjudice et d'un lien de causalité justifiant l'ouverture d'une procédure antidumping concernant ces importations.
- (10) Au contraire, les plaignants ont fourni des informations dont il ressort que les importations du produit concerné en provenance de Turquie n'étaient pas réalisées en dumping (voir la page 13, point 5 et l'annexe 5.1.a de la version non confidentielle de la plainte).

3. PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

- (11) À la suite de l'institution des mesures provisoires, certaines parties ont réitéré leurs arguments concernant les différences entre les roues produites par les fabricants de l'équipement d'origine (Original Equipment Manufacturer ou OEM) et les roues destinées au marché de l'après-vente (Aftermarket ou AM), alléguant que les produits devaient être traités comme des produits distincts selon qu'ils relevaient de l'un ou l'autre segment. Elles ont affirmé que les roues du segment OEM devaient être exclues de la présente enquête, car, en fonction du segment dont elles relèvent, les roues ne sont pas produites selon les mêmes procédés, présentent des caractéristiques techniques et physiques différentes, s'insèrent dans des circuits de distribution distincts et sont même destinées à des usages différents.
- (12) Il est rappelé qu'ainsi qu'il est précisé au considérant 21 du règlement provisoire, les roues des segments AM et OEM peuvent être produites, quel que soit le procédé de fabrication, en tous diamètres et poids et avec tous types de finition. Elles présentent les mêmes caractéristiques physiques et techniques et sont interchangeables.
- (13) Certaines parties ont affirmé que les roues OEM et AM étaient destinées à des consommateurs finals différents, à savoir le constructeur automobile pour les roues OEM et le propriétaire de la voiture pour les roues AM. Il y a là une erreur de compréhension. Les roues OEM sont certes achetées par les constructeurs automobiles, mais, qu'elles relèvent du segment OEM ou AM, toutes les roues sont destinées au même usage: elles sont montées sur des voitures ou des véhicules similaires. En conséquence, elles ont le même utilisateur final: le conducteur.
- (14) L'argument le plus souvent avancé est que les roues OEM et AM répondent à des exigences différentes. Selon cet argument, il ne faut pas instituer de mesures à l'encontre des roues OEM

parce qu'elles ne sont pas interchangeables avec les roues AM (elles sont achetées pour répondre aux besoins de marchés de produits distincts et sont différentes en termes de conception, d'exigences de qualité, d'investissements, de procédé de fabrication, de prix et de pénétration des importations).

- (15) Il a aussi été allégué que les roues OEM étaient produites selon les spécifications des constructeurs automobiles, tandis que les roues AM étaient conçues et produites selon les spécifications fixées par les fabricants de roues sans tenir compte des exigences propres à un modèle de voiture en particulier. Même si les roues AM ne sont, en principe, pas produites selon les spécifications fournies par les constructeurs automobiles, elles sont montées sur différents modèles de voitures. En fait, elles seront, en fin de compte, montées sur exactement les mêmes modèles que ceux auxquels les roues OEM étaient initialement destinées. Le fait que les spécifications émanent de sources différentes ne saurait être considéré comme une preuve qu'il existe des différences au niveau des caractéristiques physiques et techniques entre les produits.
- (16) Les producteurs et constructeurs automobiles de l'Union ont fourni des renseignements complémentaires qui confirment que les roues des segments AM et OEM sont produites en tous diamètres et poids selon les mêmes procédés (roues moulées, fluotournées, forgées ou encore roues en deux et trois parties). En outre, toutes peuvent être soumises aux mêmes types de traitement de finition et de traitement thermique.
- (17) Certaines parties ont avancé que les différences techniques entre les roues OEM et les roues AM tiennent au fait que les premières sont produites à partir d'aluminium primaire, tandis que les secondes le sont souvent à partir d'aluminium extrait de ferraille. La Commission a analysé ces observations avec attention. Dans ce cas également, des renseignements complémentaires ont été communiqués par des constructeurs automobiles et des producteurs de l'UE. Les producteurs de l'UE qui fabriquent des roues pour les deux segments ont notamment attesté que les deux types de roues étaient produits tant à partir d'aluminium primaire qu'à partir d'aluminium extrait de ferraille (quoique dans une mesure limitée). Les renseignements complémentaires recueillis dans le cadre de l'enquête ont confirmé que le principal critère appliqué pour distinguer le type et la qualité de l'aluminium utilisé était sa teneur en silicium (7 ou 11 %), les roues OEM et AM étant produites à partir de l'un ou l'autre de ces deux alliages.
- (18) En elles-mêmes, les différences dans les prescriptions d'essais ne permettent pas de conclure que les roues OEM et AM sont des produits distincts. Il y a lieu d'observer qu'il n'existe pas de réglementation fixant des exigences générales homogènes pour les roues en aluminium. Les normes varient selon les producteurs et les pays. En fin de compte, il est impossible d'établir une distinction cohérente entre les roues AM et OEM sur la base des normes ou des prescriptions. D'après les informations figurant dans le dossier, les roues OEM et AM sont toutes soumises à divers tests [passage aux rayons X, tests chimiques, tests d'étanchéité, tests de résistance aux contraintes, tests de résistance à la corrosion, tests d'équilibrage des roues, tests de résilience, tests de résistance radiale, tests de torsion, essais au brouillard salin et essais au brouillard salin cupro-acétique (Copper-Accelerated Acetic Salt Spray test – CASS)]. Il apparaît en outre que les différences constatées au niveau des essais et des normes tendent à établir une distinction entre différents États membres plutôt qu'entre roues OEM et AM.
- (19) Toujours d'après les informations figurant dans le dossier, les exigences de qualité imposées par l'industrie automobile entraînent une forte standardisation des produits, lesquels sont facilement interchangeables quel qu'en soit le fabricant et d'où qu'ils proviennent. Dans le segment AM, les exigences de qualité peuvent aussi être fixées par les clients, les roues en question devant par

ailleurs satisfaisant aux prescriptions nationales et internationales. Il se peut, par conséquent, que, quel que soit le segment dont elles relèvent, certaines roues soient soumises à des exigences ou des spécifications plus contraignantes, si bien qu'il ne serait pas impossible que des roues AM répondent à des normes plus strictes que les roues OEM.

- (20) Le fait que les roues AM ne sont habituellement pas montées sur des voitures neuves et que les constructeurs automobiles utilisent des roues produites sous leur marque par des fabricants sélectionnés est une décision en matière d'approvisionnement qui n'a pas la moindre incidence sur l'interchangeabilité des roues AM et OEM. D'un point de vue physique, une roue AM, c'est-à-dire une roue portant la marque commerciale d'un fabricant de roues, pourrait être montée sur une voiture neuve.
- (21) Ces conclusions sont confirmées par le fait que les constructeurs automobiles achètent et vendent également des roues sur le marché de l'après-vente. Certaines sont vendues sous la marque du constructeur automobile (fournisseur de l'équipement d'origine), d'autres sous la marque du fabricant de roues.
- (22) De nombreux commentaires portaient sur les exigences imposées par les constructeurs automobiles aux fournisseurs de roues (preuve d'un système de gestion de la qualité certifié ISO pleinement opérationnel, évaluation de la qualité fondée sur l'expérience tirée de projets et de livraisons antérieurs, contrôles de la qualité sur le terrain ou encore évaluation des risques du projet/produit). Toutefois, les roues en aluminium présentent toutes les mêmes caractéristiques physiques, techniques et chimiques et sont toutes destinées aux mêmes usages indépendamment des exigences imposées, lesquelles ne sont pas pertinentes au regard de ces caractéristiques.
- (23) Il convient par ailleurs de rappeler que de nombreux fabricants de roues produisent pour les deux segments et que des roues OEM et AM sortent des mêmes chaînes de production. Les producteurs présents sur un segment peuvent entrer sur l'autre segment.
- (24) Enfin, certaines parties ont affirmé que les roues OEM et AM devaient être considérées comme deux produits différents, parce qu'elles ne relèvent pas des mêmes sous-positions tarifaires.
- (25) La présente procédure antidumping concerne les roues en aluminium relevant actuellement des codes NC ex 8708 70 10 et ex 8708 70 50. Le code NC 8708 70 10 couvre les roues, leurs parties et accessoires destinés à l'industrie du montage, ce qui signifie que l'application du droit moindre qui y est associé est subordonnée au contrôle dit de la destination particulière. Il y a deux codes NC pour tenir compte d'une différence dans les taux de droit et permettre l'application d'un droit moindre aux roues destinées à l'industrie du montage. Cette réalité n'a toutefois aucune incidence sur la définition du produit concerné.
- (26) En réponse aux observations des parties, il convient avant toute chose de préciser que la définition du produit concerné par une procédure antidumping n'a rien à voir avec le classement du produit dans différentes positions tarifaires. Un produit couvert par une procédure antidumping peut donc relever de plusieurs codes NC, ce qui est d'ailleurs assez courant.
- (27) Deuxièmement, les roues relevant de ces deux codes NC sont identiques, la seule différence étant le circuit qu'elles empruntent une fois importées.
- (28) Troisièmement, il est à noter que les volumes importés sous le code NC lié à l'industrie du montage sont moins élevés que les volumes d'importations OEM déclarés par les constructeurs automobiles ayant coopéré, ce qui semble indiquer que des roues OEM ont été dédouanées sous les deux codes NC. Dans la mesure où les constructeurs automobiles semblent importer sous les

deux codes NC, il serait extrêmement difficile de différencier correctement les produits sur la base de la destination particulière.

- (29) En conséquence, les arguments avancés par les parties intéressées sont rejetés et les conclusions du règlement provisoires, confirmées. Il est considéré que les roues OEM et AM constituent un seul et même produit concerné.

3.1. Roues de motocycles et de remorques

- (30) Les produits concernés par la présente enquête sont les «roues en aluminium pour les véhicules à moteur figurant aux positions 8701 à 8705 de la NC, avec ou sans accessoires et équipées ou non de pneus, relevant actuellement des codes NC ex 8708 70 10 et ex 8708 70 50 (codes TARIC 8708 70 10 10 et 8708 70 50 10)». Cette définition correspond à celle qui figure dans l'avis d'ouverture publié le 13 août 2009 et dans la plainte à l'origine de la procédure.
- (31) Les parties se sont demandé si l'enquête porterait aussi sur les roues de motocycles et de remorques. La définition ci-dessus exclut implicitement les roues en aluminium destinées aux motocycles de la position 8711 et aux remorques de la position 8716 qui, en principe, sont respectivement classées dans les positions 8711 et 8716.
- (32) S'agissant des roues pour remorques, il a été affirmé, au cours de l'enquête, qu'un code, autre que les codes NC indiqués dans l'avis d'ouverture de la procédure et couvrant entre autres les roues de remorques (code NC 8716 90 90), pouvait être utilisé pour contourner les mesures applicables au produit concerné à l'importation dans l'Union (bien qu'il apparaisse que ce ne soit pas le cas actuellement).
- (33) Il a été proposé d'étendre la présente enquête aux roues en aluminium du code NC 8716 90 90.
- (34) Les services de la Commission ont informé toutes les parties concernées de l'extension possible de la procédure à un code NC supplémentaire à l'aide d'une note versée au dossier destiné à être consulté par les parties intéressées.
- (35) Cependant, ainsi qu'il est précisé plus haut, les roues en aluminium effectivement destinées aux remorques et relevant par conséquent du code NC 8716 90 90 n'étaient pas couvertes par l'avis d'ouverture. Il n'est donc pas à exclure que certains opérateurs qui produisent et/ou vendent ce type de roues ne se soient pas manifestés pendant l'enquête parce qu'ils pensaient que ces importations ne seraient pas couvertes et qu'ils n'aient donc pas eu connaissance de la note susmentionnée. Dans ces circonstances, il est inopportun d'inclure ces roues dans la procédure. Par ailleurs, puisque le risque de contournement des mesures par le recours au code NC en question semble particulièrement élevé, il convient d'introduire un code TARIC qui permettra de suivre de manière précise l'évolution des volumes importés sous ce code. Conformément à l'article 14, paragraphe 3, du règlement de base, le dispositif du règlement comporte une disposition en ce sens.

4. STATUT DE SOCIÉTÉ OPÉRANT DANS LES CONDITIONS D'UNE ÉCONOMIE DE MARCHÉ, TRAITEMENT INDIVIDUEL ET PAYS ANALOGUE

4.1. Statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché

- (36) Tous les producteurs-exportateurs de l'échantillon ont contesté les conclusions provisoires énoncées aux considérants 26 à 53 du règlement provisoire.

Critère 1

- (37) Il convient tout d'abord de souligner qu'en RPC, l'aluminium primaire représente plus de 50 % du coût de production d'une roue en aluminium. Trois des quatre sociétés de l'échantillon ont fait valoir que la décision de refuser le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché devait être prise individuellement pour chaque société, alors qu'en l'espèce, en affirmant que l'État intervenait dans les décisions relatives à l'acquisition de la principale matière première (l'aluminium), ainsi qu'il est indiqué aux considérants 30 à 37 du règlement provisoire, la Commission a refusé ce statut sur une base générale, à l'échelle du pays. Cet argument ne peut pas être accepté. En effet, la Commission a analysé individuellement la situation de chaque producteur de l'échantillon. Il est vrai qu'elle a abouti à la même conclusion pour chacun d'entre eux, mais cela tient au fait que l'État intervient dans leur processus décisionnel, ainsi qu'il est expliqué aux considérants 30 à 37 du règlement provisoire. Elle ne serait pas parvenue à la même conclusion pour une société opérant en RPC qui aurait fourni la preuve qu'elle achetait l'essentiel de l'alliage d'aluminium qu'elle consomme aux prix du London Metal Exchange (LME) selon les mêmes modalités que n'importe quelle société du secteur établie ailleurs dans le monde. En pareil cas, il aurait été possible, sous réserve du respect des autres critères, d'accorder le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché quand bien même la société était établie en RPC.
- (38) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions énoncées auxdits considérants et au considérant 48 du règlement provisoire sont confirmées.
- (39) S'agissant de l'intervention de l'État dans d'autres décisions commerciales, aucun des trois groupes visés au considérant 38 du règlement provisoire n'a fourni d'éléments de preuve supplémentaires qui permettraient de tirer des conclusions différentes. Pour être plus précis, il a été avancé qu'en vertu de l'arrêt rendu par le Tribunal dans l'affaire Zhejiang Xinan/Conseil³, *«la notion d'«intervention significative de l'État» ne peut être assimilée à toute influence sur les activités d'une entreprise ou à toute implication dans son processus décisionnel, mais doit être comprise comme une action des pouvoirs publics qui est de nature à rendre ses décisions incompatibles avec les conditions d'une économie de marché.»* Se référant à cet arrêt, certains exportateurs affirment que les institutions européennes doivent l'appliquer et analyser de manière détaillée si les mesures prises par les pouvoirs publics dans le cadre de la gestion de la société sont incompatibles avec les conditions d'une économie de marché. Il convient de préciser à ce propos que cet arrêt fait actuellement l'objet d'un pourvoi et ne prendra donc effet qu'à la date de la décision en recours. En conséquence, les institutions sont en mesure de soutenir que l'intervention de l'État constatée en l'espèce est suffisante pour conclure au non-respect du critère 1. Compte tenu de ce qui précède, les conclusions énoncées au considérant 38 du règlement provisoire sont confirmées.

Critère 2

- (40) Aucun des deux groupes qui, selon les conclusions établies au stade provisoire, ne satisfaisaient pas aux exigences du critère 2 n'a contesté ces conclusions provisoires. Il est donc confirmé qu'ainsi qu'il est indiqué aux considérants 39 et 49 du règlement provisoire, les comptes de deux des groupes de l'échantillon n'ont pas été établis et vérifiés conformément aux normes comptables internationales.

Critère 3

- (41) Le groupe Baoding Lizhong a avancé que l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base exigeait explicitement que les distorsions soient dues à l'ancien système d'économie

³ Affaire T-498/04, Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd., point 85.

planifiée. Il a fait valoir que, dans la mesure où, ainsi qu'il l'affirme, il a toujours été détenu par des actionnaires privés, les distorsions ne sauraient résulter de l'«ancien» système d'économie planifiée puisqu'il n'a jamais été la propriété de l'État. Cet argument ne peut pas être accepté. Comme il a été constaté en l'espèce, les coûts de production et la situation financière des entreprises peuvent subir d'importantes distorsions induites par l'ancien système d'économie planifiée, qu'elles aient appartenu à l'État ou non.

- (42) En outre, le groupe Baoding Lizhong, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd et CITIC Dicastal ont réitéré les arguments qu'ils avaient déjà formulés avant l'adoption du règlement provisoire et ont insisté sur le fait que les avantages accordés aux sociétés sont peu importants. Toutefois, ainsi qu'il est expliqué au considérant 50 du règlement provisoire, l'enquête a révélé que la situation financière des différents groupes subissait bel et bien des distorsions importantes.
- (43) Qui plus est, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd a allégué que les exonérations fiscales accordées aux sociétés étrangères ne constituent pas une subvention spécifique et que, conformément à la jurisprudence de l'OMC en matière de mesures compensatoires, la charge de la preuve du caractère spécifique incombe aux autorités chargées de l'enquête⁴. Dans ses observations, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd fait aussi référence à l'article 4, paragraphe 5, du règlement de base antisubventions⁵, selon lequel «toute détermination de spécificité [...] est clairement étayée par des éléments de preuve positifs». Elle mentionne également l'article 4, paragraphe 2, point b), dudit règlement (absence de spécificité lorsque le droit de bénéficier de la subvention est subordonné à des critères ou des conditions objectifs), de même que l'article 10 de l'accord sur les subventions et les mesures compensatoires qui définit un droit compensateur comme étant un droit imposé afin de compenser toute subvention accordée, directement ou indirectement, à la fabrication, à la production ou à l'exportation d'un produit. Enfin, elle suggère que, s'ils souhaitent compenser les subventions accordées par les pouvoirs publics chinois, les services de la Commission devraient engager une enquête antisubventions.
- (44) Force est de préciser que cette interprétation de la législation antidumping est erronée puisque les critères énoncés dans le règlement de base antisubventions ne peuvent s'appliquer dans le cadre de l'analyse du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché. Le règlement de base antidumping prévoit un examen visant à s'assurer que les coûts de production et la situation financière des entreprises ne font l'objet d'aucune distorsion importante induite par l'ancien système d'économie planifiée et, comme indiqué plus haut, les actions qui impliquent que l'État participe au modelage de l'environnement commercial en appliquant des mesures typiques d'une économie planifiée doivent être considérées comme une intervention de l'État héritée de l'ancien système d'économie planifiée.
- (45) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions énoncées aux considérants 40 à 44 et 50 à 52 du règlement provisoire sont confirmées.

Autres considérations

- (46) Les exportateurs ont réitéré les allégations déjà traitées aux considérants 46 et 47 du règlement provisoire selon lesquelles, conformément à l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base, le respect, par les producteurs, des critères d'octroi du statut de société opérant dans les

⁴ Commission européenne – Mesures compensatoires visant les semi-conducteurs pour mémoires RAM dynamiques en provenance de Corée, WT/DS299/R, rapport du groupe spécial du 17 juin 2005, paragraphe 7.186.

⁵ Règlement (CE) n° 597/2009 du Conseil du 11 juin 2009 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de la Communauté européenne, JO L 188 du 18.7.2009.

conditions d'une économie de marché devrait être apprécié dans un délai de trois mois à compter de l'ouverture de l'enquête, délai qui a été dépassé en l'espèce. Pour étayer cet argument, les exportateurs ont cité l'arrêt rendu par le Tribunal dans l'affaire T-299/05⁶. Ils ont notamment fait valoir, qu'au moment de la communication des conclusions relatives au statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché, la Commission avait reçu toutes les réponses aux questionnaires antidumping adressés aux exportateurs, ainsi qu'aux questionnaires envoyés aux entreprises établies dans le pays analogue et qu'étant, par conséquent, en possession des données figurant dans ces réponses, ses services disposaient de tous les éléments nécessaires pour calculer la marge de dumping selon la méthode ordinaire et selon la méthode du pays analogue. Les exportateurs en déduisent que la Commission était en mesure de connaître les effets que sa décision sur le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché aurait sur le calcul de la marge de dumping. De ce fait, ils n'excluent pas que cette décision ait été prise en fonction de ses effets sur le dumping.

- (47) Cet argument ne peut pas être accepté. Tout d'abord, contrairement à ce qui a été affirmé, au moment de la communication des conclusions relatives au statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché, la Commission ne disposait pas de toutes les informations nécessaires pour calculer le dumping. En effet, dans le cas d'espèce, les renseignements communiqués dans les réponses aux questionnaires antidumping et dans les questionnaires adressés aux entreprises établies dans le pays analogue étaient, soit incomplets, soit inexacts, si bien que la Commission n'était pas en mesure de calculer les marges de dumping à ce stade. De fait, elle a dû procéder à des visites sur place pour recueillir les éléments et données nécessaires à un calcul précis des marges de dumping. Ces visites n'ont débuté que plus de deux semaines après la communication des conclusions relatives au statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché. En conséquence, ne disposant pas des données recueillies lors des visites de vérification, la Commission se trouvait dans l'impossibilité matérielle de calculer le dumping avant la communication de ses conclusions sur le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché et d'arrêter sa décision en fonction de ses effets sur le dumping.
- (48) De plus, les exportateurs n'ont fourni aucun élément démontrant que la décision relative au statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché aurait été différente si elle avait été adoptée dans les trois mois.

4.2. **Conclusion**

- (49) La conclusion, énoncée au considérant 53 du règlement provisoire, selon laquelle le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché devait être refusé à toutes les sociétés qui l'avaient demandé, est confirmée.

4.3. **Traitement individuel**

- (50) Les deux groupes de l'échantillon auxquels le traitement individuel a été refusé au stade provisoire car il a été constaté que l'intervention de l'État était de nature à permettre le contournement des mesures si les exportateurs bénéficiaient de taux de droit individuels ont contesté les conclusions provisoires énoncées au considérant 55 du règlement provisoire. Baoding Lizhong affirme qu'il n'y a pas d'intervention de l'État et argue qu'en vertu du libellé de l'article 9, paragraphe 5, points c) et e), toute intervention des pouvoirs publics ne suffit pas pour refuser le traitement individuel, l'article 9, paragraphe 5, tel qu'explicitement libellé,

⁶ Shanghai Excell M&E Enterprise Co. Ltd et Shanghai Adepteck Precision Co. Ltd /Conseil.

autorisant l'octroi du traitement individuel en cas d'intervention des pouvoirs publics pour autant que la société reste suffisamment indépendante de l'État et que l'intervention de ce dernier ne soit pas de nature à permettre un contournement, ce qui ne serait le cas que si des fonctionnaires d'État occupaient une majorité des postes clés et pouvaient intervenir dans les décisions commerciales prises au quotidien.

- (51) Le deuxième groupe a fait valoir que la majorité de ses actions étaient détenues par des personnes privées et que le risque de contournement était inexistant puisqu'il fournit exclusivement des constructeurs automobiles sur le marché OEM et que, pour chaque modèle de roue, le contrat passé avec le constructeur mentionne explicitement le site de production, lequel fait l'objet d'un audit avant et pendant l'exécution du contrat.
- (52) S'agissant des allégations de Baoding Lizhong, le risque de contournement a été réexaminé et, en effet, l'intervention de l'État n'est pas de nature à permettre un contournement. En conséquence, cette société s'est vu accorder le traitement individuel.
- (53) En ce qui concerne CITIC Dicastal, il s'agit d'une entreprise d'État directement contrôlée par les pouvoirs publics (la majorité de ses actions sont détenues par l'État). L'intervention de l'État est de nature à permettre le contournement des mesures si elle obtient un taux de droit individuel. En d'autres termes, la production d'autres sociétés contrôlées par l'État pourrait être réorientée vers CITIC Dicastal. Quant à l'autre argument avancé par la société, le fait qu'elle fournisse exclusivement des constructeurs automobiles sur le marché OEM ne l'empêchera pas de fournir d'autres clients à l'avenir. Il peut donc être conclu que le traitement individuel devrait lui être refusé.

4.4. Pays analogue

- (54) Un certain nombre de parties intéressées ont contesté le choix de la Turquie comme pays analogue. Leurs arguments ne peuvent être acceptés, tout d'abord, parce qu'ils sont parvenus à la Commission bien au-delà du délai légal prévu pour la présentation des observations sur le choix du pays analogue (ce délai a expiré le 24 août 2009) et, ensuite, parce qu'ils ne peuvent pas être pris en compte sur le fond.
- (55) Ces arguments peuvent être résumés comme suit:
 - 1) une des sociétés ayant coopéré en Turquie (Hayes Lemmerz) est liée à un producteur de l'UE et les deux sociétés ayant coopéré sont membres de l'EUWA (l'association représentative des producteurs européens qui a déposé la plainte). Cet argument ne peut être accepté. En effet, le fait qu'une des sociétés du pays analogue soit liée à une société de l'UE et que les deux sociétés soient membres de la même association que les producteurs à l'origine de la plainte ne peut être considéré comme un critère pertinent pour exclure la Turquie en tant que pays analogue, puisque les critères à prendre en compte lors de l'analyse du caractère approprié du pays analogue doivent être fondés exclusivement sur des faits tels que le degré de concurrence sur le marché intérieur du pays analogue et l'absence de différences significatives dans le processus de production des producteurs du pays analogue et de l'exportateur n'opérant pas dans les conditions d'une économie de marché;
 - 2) il a également été avancé que le processus de production n'est pas comparable en Chine et en Turquie, car les entreprises chinoises ont accès à une matière première moins chère. Cet argument ne peut être pris en compte. D'une part, l'accès à un aluminium

moins cher est dû à une distorsion des prix résultant de l'intervention de l'État. Ainsi qu'il est expliqué plus haut, la RPC jouit d'une situation unique au monde en ce qui concerne l'accès aux matières premières les moins chères, aucun autre pays ne se trouvant dans une situation comparable. D'autre part, l'enquête a montré que le processus de production était pratiquement identique en Chine et en Turquie;

- 3) enfin, il a été allégué que la concurrence est insuffisante sur le marché intérieur, car la production nationale est essentiellement destinée à l'exportation et qu'il existe des obstacles à l'entrée des importations originaires de pays non membres de l'UE. Ces allégations ne peuvent être prises en considération. En effet, le marché de l'UE est plus de six fois plus vaste que le marché turc et il n'y a pas d'obstacle à l'entrée. Il est donc raisonnable, pour la Turquie, d'exporter une part importante de sa production vers l'UE. De plus, la concurrence est suffisante sur le marché intérieur turc, car celui-ci compte au moins cinq producteurs nationaux et qu'il n'y existe aucun obstacle aux importations originaires de l'UE.

- (56) Compte tenu de ce qui précède, la conclusion provisoire énoncée au considérant 63 du règlement provisoire, selon laquelle la Turquie constitue un pays analogue approprié choisi d'une manière raisonnable, est confirmée.

4.5. DUMPING

4.5.1. Calculs

- (57) Deux producteurs-exportateurs ont contesté les conclusions provisoires énoncées aux considérants 57 à 77 du règlement provisoire. Ils ont avancé qu'en vertu de l'article 2, paragraphe 11, du règlement de base antidumping, les calculs du dumping doivent se fonder sur «toutes les exportations vers la Communauté», considérant, en d'autres termes, que la totalité des transactions devaient être prises en compte dans le calcul des marges de dumping. Ils ont aussi affirmé que, pour l'une des sociétés soumises à l'enquête, en particulier, il n'avait pas été tenu compte des transactions effectuées aux prix les plus élevés pour calculer les marges de dumping.

- (58) En ce qui concerne l'argument concernant le nombre de transactions à prendre en compte, il y a lieu de préciser que l'article 2, paragraphe 11, du règlement de base antidumping dispose que les calculs du dumping doivent être fondés sur «toutes les exportations vers la Communauté», mais «sous réserve des dispositions pertinentes régissant la comparaison équitable», ce qui signifie que, s'il est impossible d'établir une correspondance raisonnable pour la totalité des produits, il ne sera pas possible de tenir compte de la totalité des transactions à l'exportation. Cette façon de faire est jugée raisonnable pour autant que les calculs soient fondés sur un pourcentage suffisamment élevé du total des transactions. En l'espèce, quelque 85 % des transactions ont été prises en compte.

- (59) S'agissant de l'allégation selon laquelle il n'avait pas été tenu compte des transactions réalisées aux prix les plus élevés, il a été procédé à un nouveau calcul du dumping pour y remédier. Des types de produits supplémentaires ont été ajoutés à ceux qui avaient été utilisés pour le calcul au stade provisoire, ce qui a permis d'inclure autant de transactions que possible dans les calculs et d'assurer ainsi que le prix unitaire moyen pondéré de toutes les transactions à l'exportation d'un exportateur donné est aussi proche que possible du prix unitaire moyen pondéré des transactions à l'exportation (de cet exportateur) utilisées pour calculer la marge de dumping. De cette façon, la valeur de toutes les transactions à l'exportation, y compris celles effectuées aux prix les plus

élevés, a été prise en compte. Les valeurs normales de ces types de produits supplémentaires ont été calculées selon la méthode exposée au considérant 70 du règlement provisoire. Ce nouveau calcul a entraîné une diminution des marges de dumping, notamment pour YHI.

- (60) La méthode utilisée pour déterminer la valeur normale, le prix à l'exportation et la comparaison est la même que celle décrite aux considérants 64 à 75 du règlement provisoire. Les seuls changements résident dans l'augmentation du nombre de transactions prises en compte et dans la prise en considération du fait que le prix moyen des transactions à l'exportation utilisées pour calculer le dumping d'une société donnée ne doit pas être trop différent du prix moyen de l'ensemble des exportations qu'elle a réalisées.
- (61) Il a été avancé que l'analyse de la Commission européenne ne tient pas compte de l'évolution des taux de change, notamment de l'appréciation du dollar américain par rapport à l'euro, du cours de l'aluminium primaire et du coût du fret international. Cette allégation est dénuée de fondement puisque, conformément à leurs pratiques, les services de la Commission européenne ont inclus tous les types de coûts vérifiables dans leur analyse du marché du produit concerné pendant la période d'enquête.
- (62) Le producteur chinois YHI a fait valoir que, dans le calcul de sa marge dumping individuelle, le calcul des ajustements était inexact. La Commission a accepté cet argument et a réalisé un nouveau calcul qui a abouti à une marge de dumping de 23,81 %, soit 2,14 % de moins par rapport au calcul précédent.

4.5.2. Marges de dumping définitives

Société	Marge de dumping définitive
YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd	23,81 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd	60,29 %
Baoding Lizhong	67,66 %
Autres sociétés ayant coopéré	44,23 %
Toutes les autres sociétés	67,66 %

5. PRÉJUDICE

- (63) La Commission a reçu des observations concernant les conclusions provisoires relatives au préjudice. Certaines ne font que reformuler des commentaires auxquels il a déjà été répondu dans le règlement provisoire.
- (64) Les arguments déjà traités dans le règlement provisoire ne sont pas répétés dans le présent règlement.

5.1. Importations en provenance de la RPC

- (65) Les parties ont fait valoir que la méthode utilisée pour calculer les importations n'avait pas été suffisamment expliquée, mais n'ont en rien étayé leurs critiques.
- (66) Il est rappelé qu'au stade provisoire, la méthode utilisée s'appuyait sur les données figurant dans la plainte recoupées avec d'autres sources (données communiquées par les producteurs, les utilisateurs et les exportateurs ayant coopéré). Ces données ont été réanalysées en tenant compte des observations formulées par les parties et les conclusions provisoires sont confirmées.

- (67) Il est rappelé que trois notes fournissant des informations détaillées sur les méthodes de calcul de la production, des importations et des ventes ont été versées au dossier mis à la disposition des parties intéressées pour consultation le jour de la publication du règlement provisoire.
- (68) Les codes NC visés par la présente enquête couvrant également d'autres produits que le produit concerné, la plupart des commentaires portaient sur la méthode utilisée par la Commission pour exclure les produits non concernés des volumes communiqués.
- (69) Le code NC 8708 70 50 couvre les roues en aluminium et les parties et accessoires de roues, en aluminium. Les données correspondantes, exprimées en tonnes, ont été extraites de Comext sans autre ajustement à ce stade, partant du principe qu'ainsi qu'il était suggéré dans la plainte, les parties et accessoires revêtent une importance mineure.
- (70) Le code NC 8708 70 10 couvre entre autres les roues en aluminium et les parties et accessoires de roues, en aluminium. Les données correspondantes, exprimées en tonnes, extraites de Comext ont été dûment ajustées selon la méthode décrite dans la plainte.
- (71) Une grande part des commentaires formulés par les parties critiquaient cette façon de faire sans pour autant proposer de solution mieux adaptée ou plus fiable. Les critiques portaient surtout sur le fait que, puisqu'elles ignoraient la méthode que la Commission entendait appliquer, les parties n'étaient pas en mesure de formuler leurs observations. Il est rappelé que la version non confidentielle de la plainte, qui exposait dans le détail la méthode d'exclusion, était disponible dans le dossier non confidentiel dès le début de la procédure. La Commission a recoupé les données figurant dans la plainte et n'a relevé aucun élément susceptible de remettre en question le caractère raisonnable de la méthode retenue. Par ailleurs, les parties n'ayant proposé aucune autre méthode d'exclusion, il a été considéré qu'elles n'avaient pas égayé leurs observations.
- (72) Une deuxième série d'observations concernait la méthode de conversion en unités des volumes initialement exprimés en tonnes pour les deux codes NC. Ici encore, la Commission a suivi la méthode proposée dans la plainte et a ensuite recoupé ses données avec les réponses au questionnaire fournies par les exportateurs chinois. Selon cette méthode, le poids unitaire moyen des roues importées de Chine avoisinerait les 9 kg. Le poids unitaire des produits importés d'autres pays tiers a été estimé à quelque 10 kg d'après les données figurant dans la plainte, lesquelles ont été recoupées avec les informations disponibles reçues de différentes parties dans le cadre de la présente enquête.
- (73) Dans les observations qu'elles ont formulées à la suite du règlement provisoire, les parties ont fait valoir qu'il fallait utiliser un poids moyen de 10 kg plutôt que 9, car il s'agirait là du poids moyen des roues OEM importées. Ainsi qu'il a été précisé dans le règlement provisoire, le poids moyen de 9 kg a été déterminé sur la base des données communiquées par les producteurs-exportateurs de l'échantillon. Il est donc conclu qu'il s'agit là de la méthode de conversion la plus raisonnable pour exprimer le poids moyen des roues importées de Chine. Quoi qu'il en soit, une conversion fondée sur un poids de 10 kg pour les roues OEM a révélé que les conclusions finales ne s'en trouvaient pas modifiées.
- (74) Les conclusions énoncées aux considérants 86 à 88 du règlement provisoire sont confirmées.

5.1.1. Volume et prix des importations en provenance de la RPC

- (75) Les conclusions tirées entre autres des données d'Eurostat énoncées aux considérants 86 et 89 du règlement provisoire ont été confirmées par les réponses des producteurs-exportateurs au questionnaire. Ces données émanant de différentes sources, les tendances peuvent certes différer

légèrement d'un segment ou d'une entreprise à l'autre. Quoi qu'il en soit, elles ont confirmé le faible niveau des prix qui, associé à une forte sous-cotation des prix et à une brusque augmentation des volumes importés de la RPC, souligne à quel point la conclusion générale tirée en l'espèce est exacte.

- (76) Les données et tendances ont également été vérifiées pour les segments OEM et AM pris séparément. Au considérant 89, le règlement provisoire affirme par erreur que les prix pour les exercices 2006 à 2008 ont dû être fondés sur les données d'Eurostat parce que les données correspondantes ne figuraient pas dans les questionnaires remplis par les exportateurs. Cette affirmation aurait dû mentionner une distinction entre transactions OEM et AM. Cette distinction entre les types de ventes ne peut s'effectuer que sur la base des listes transaction par transaction fournies par les exportateurs.
- (77) S'agissant des prix unitaires pour le segment AM, les chiffres font apparaître une certaine stabilité suivie d'une légère hausse en fin de période. Les prix unitaires ont varié de 25 à 34 euros en 2006, de 24 à 32 euros en 2007, de 25 à 29 euros en 2008 et de 26 à 36 euros pendant la période d'enquête. Pour des raisons de confidentialité, ces fourchettes ont été modifiées de 15 % maximum à la baisse ou à la hausse.

Fourchette de prix pour les importations AM en provenance de Chine (fondée sur l'échantillon d'exportateurs)	+/- 15 %	+/- 15 %
2006	25	34
2007	24	32
2008	25	29
PE	26	36

- (78) Les prix unitaires des roues OEM importées de la RPC affichent une baisse de plus de 15 % sur la période considérée. Ainsi qu'il est expliqué ci-dessous dans la partie consacrée au calcul du niveau d'élimination du préjudice, il est impossible de divulguer d'autres détails pour des raisons de confidentialité.
- (79) Une partie a fait valoir que les prix des importations d'origine chinoise ont augmenté entre 2008 et la période d'enquête, lorsque la plupart des indicateurs de préjudice accusaient un recul significatif. Effectivement, les prix des produits importés de Chine ont enregistré une augmentation nominale (quoique de 1,6 % seulement)⁷, mais il convient de souligner qu'ils ont reculé de 8 % sur l'ensemble de la période considérée.
- (80) Globalement, le faible niveau des prix a été confirmé pour les deux segments et, associé avec une forte sous-cotation et une brusque hausse des importations originaires de la RPC, il confirme les conclusions tirées en l'espèce.

5.2. Analyse distincte du préjudice pour les segments OEM et AM

- (81) L'un des principaux commentaires reçus après l'institution des mesures provisoires était qu'il aurait fallu procéder à une analyse distincte de chaque indicateur de préjudice pour les segments OEM et AM.

⁷ Le considérant 90 du règlement provisoire selon lequel cette augmentation s'élevait à 0,5 % comporte une erreur d'écriture. Il s'agissait de 0,50 euro et de 1,6 %.

- (82) À ce propos, une partie a fait référence au règlement (CE) n° 1888/2006 de la Commission⁸ ainsi qu'au règlement (CE) n° 682/2007 du Conseil⁹ concernant les importations de maïs doux originaire de Thaïlande, affirmant qu'une analyse par segment avait été effectuée dans le cadre de cette enquête. Cette partie a également fait valoir qu'en ne suivant pas la méthode appliquée dans le cadre de la procédure «maïs doux», la Commission violait les exigences de l'OMC.
- (83) La procédure relative au maïs doux faisait référence aux dispositions applicables de l'OMC où l'Organe d'appel dispose que «[...] lorsque les autorités chargées de l'enquête entreprennent l'examen d'une partie d'une branche de production nationale, elles devraient, en principe, examiner, de la même manière, toutes les autres parties qui composent cette branche, et examiner aussi la branche de production dans son ensemble»¹⁰. Cette affaire démontre clairement que la démarche adoptée dans la présente procédure est conforme à la pratique de l'institution en la matière et à l'accord antidumping de l'OMC¹¹. L'analyse par segment est possible, mais doit s'accompagner d'une analyse de l'industrie dans son ensemble.
- (84) Il est rappelé qu'au stade provisoire de la présente procédure, les deux segments ont été appréciés conjointement, mais que certains indicateurs ont néanmoins fait l'objet d'une analyse distincte pour les roues OEM et AM (sous-cotation, consommation, parts de marché). Compte tenu des commentaires formulés par les parties, la Commission a approfondi son analyse et a examiné d'autres facteurs au niveau des segments (voir ci-dessous). Comme indiqué ci-après, cette analyse confirme que les tendances enregistrées pour le produit concerné dans son ensemble correspondent à celles qui ont été constatées pour les segments OEM et AM pris séparément.

5.2.1. Consommation

- (85) Le tableau ci-dessous montre l'évolution de la consommation de roues en aluminium de l'Union pour les segments OEM et AM pris séparément. Des informations plus détaillées sur la répartition des importations entre segments OEM et AM ont été fournies ci-dessus dans la partie consacrée aux importations. Les données relatives à cette répartition se fondent sur diverses sources d'information communiquées par les producteurs de l'UE, les utilisateurs et les producteurs-exportateurs du pays concerné ayant coopéré.

Unités (en milliers)	2006	2007	2008	PE
Consommation totale de l'Union	58 607	62 442	58 313	49 508
Indice 2006 = 100	100	107	99	84
Consommation OEM	43 573	44 009	42 076	34 915
Indice 2006 = 100	100	101	97	80
Consommation AM	15 033	18 432	16 237	14 592
Indice 2006 = 100	100	123	108	97

- (86) La consommation totale de l'Union a baissé de 16 % sur la période considérée, passant de 58,6 à 49,5 millions d'unités. Les deux segments ont affiché la même tendance. La consommation de

⁸ Règlement (CE) n° 1888/2006 de la Commission du 19 décembre 2006, JO L 364 du 20.12.2006, p. 68.

⁹ Règlement (CE) n° 682/2007 du Conseil du 18 juin 2007 instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certaines préparations ou conserves de maïs doux en grains originaires de Thaïlande, JO L 159 du 20.6.2007, p. 14.

¹⁰ WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, États-Unis – Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon.

¹¹ Considérants 50 et 51 du règlement (CE) n° 1888/2006 de la Commission.

roues OEM a reculé de 20 %, passant de 43,5 à 34,9 millions d'unités, tandis que celle de roues AM a diminué de 3 %, passant de 15 à 14,5 millions d'unités.

5.2.2. *Importations en provenance de la RPC et parts de marché dans les segments OEM et AM*

- (87) De nombreux commentaires renvoyaient aux conclusions de la Commission concernant la taille des segments OEM et AM sur le marché des roues en aluminium de l'UE, et plus particulièrement la part de marché des importations. Les parties ont notamment prétendu que la Commission avait commis une erreur dans le calcul de la part de marché détenue par les importations OEM. À la suite de ces observations, la part de marché détenue par les roues OEM et AM importées de la RPC a été examinée plus avant. Il est rappelé que ces parts de marché étaient indiquées dans le règlement provisoire. Elles avaient été déterminées sur la base des informations versées au dossier au stade provisoire, lesquelles émanaient des producteurs de l'UE, des exportateurs ainsi que des constructeurs automobiles. Sur cette base, il a été établi que la part de marché détenue par les importations OEM serait de l'ordre de 3 % (calcul prudent), mais pourrait atteindre 6 %.
- (88) Face aux critiques formulées par les parties intéressées, tous les chiffres ont été revérifiés. Cette vérification a confirmé les constatations provisoires. Toutes les mesures d'enquête et toutes les sources d'information utilisées pour déterminer la part de marché détenue par les importations non seulement du pays concerné, mais aussi d'autres pays tiers dans les deux segments ont été expliquées dans une note détaillée versée au dossier destiné à être consulté par les parties intéressées. Cette note témoigne de la variété des sources consultées pour obtenir les informations nécessaires.
- (89) De plus, en réponse aux observations des parties selon lesquelles la part de marché de 3 % est peu importante, il y a lieu de souligner que même une part de marché de 3 % ne peut être considérée comme peu importante sur un marché aussi sensible aux prix que le marché en cause en l'espèce, surtout au vu de la dépression des prix décrite ci-dessous au considérant 116. En outre, les volumes et part de marché des importations originaires de la RPC ont fortement augmenté.

Volumes des importations en milliers d'unités OEM	2006	2007	2008	PE
RPC	455	476	508	1 183
Indice 2006 = 100	100	105	112	260
Part de marché (%)	1 %	1 %	1 %	3 %
Volumes des importations en milliers d'unités AM	2006	2007	2008	PE
RPC	3 247	4 667	5 301	4 954
Indice 2006 = 100	100	144	163	153
Part de marché (%)	22 %	25 %	33 %	34 %

5.3. **Sous-cotation des prix**

- (90) Il est rappelé qu'au stade provisoire, la sous-cotation des prix a été calculée pour le produit concerné dans son ensemble, ainsi que pour les deux segments pris séparément. Cette répartition entre les segments a été opérée, à partir des listes transaction par transaction communiquées par les producteurs de l'UE et les exportateurs inclus dans les échantillons, en inventoriant les ventes destinées aux constructeurs automobiles.
- (91) Les niveaux de sous-cotation indiqués aux considérants 95 et 98 du règlement provisoire ont été recalculés pour tenir compte des changements les plus notables intervenus dans les calculs du dumping (voir ci-dessus). Ils ont également été affinés en fonction du code tarifaire appliqué. Ainsi, un taux de droit de douane uniforme de 4,5 % avait été appliqué au stade provisoire. Cette approche a été maintenue au stade définitif pour calculer la sous-cotation générale (pour les deux segments), parce que toutes les importations OEM n'avaient pas été déclarées sous le code NC associé au taux de droit moindre de 3 %.
- (92) Certaines parties ont de nouveau déclaré que le niveau de sous-cotation ne devait être calculé que sur la composante «valeur ajoutée» du prix (à l'exclusion du coût de l'aluminium). Ainsi qu'il est indiqué au considérant 96 du règlement provisoire, cette méthode aboutirait à un taux de sous-cotation plus élevé. Le niveau de sous-cotation établi pour le prix total (en pourcents) étant déjà significatif, cette méthode n'a pas été explorée plus avant.
- (93) La sous-cotation calculée pour le produit concerné dans son ensemble s'échelonne de 20 à 38 %. Elle reste substantielle pour les deux segments (entre 15 et 29 % pour le segment OEM et entre 49 et 63 % pour le segment AM).

6. SITUATION DE L'INDUSTRIE DE L'UNION

6.1. Définition de l'industrie de l'Union et indicateurs macro- et microéconomiques du préjudice

- (94) Une partie a avancé que la Commission avait appliqué une définition erronée de l'industrie et de la production de l'Union et que l'appréciation du préjudice devait reposer sur des données relatives aux seuls plaignants et sociétés ayant soutenu la plainte et non sur la production totale de l'Union.
- (95) L'industrie de l'Union a été définie conformément à l'article 4, paragraphe 1, du règlement de base. Il est conforme au règlement de base de procéder à une évaluation de la situation de l'ensemble de la production de l'Union. L'argument selon lequel l'évaluation du préjudice se fonde sur une définition incorrecte de l'industrie de l'Union doit donc être rejeté. En conséquence, tous les arguments concernant l'évolution des tendances suivies par les indicateurs de préjudice qui fondent leur analyse sur les données émanant des producteurs ayant coopéré inclus dans l'échantillon doivent être rejetés.
- (96) Un autre commentaire général était que les versions non confidentielles des questionnaires et des mini-questionnaires remplis par les producteurs étaient insuffisantes. La Commission a examiné ces commentaires de manière détaillée et a demandé des versions non confidentielles améliorées lorsqu'il y avait lieu. Ces versions améliorées ont été versées au dossier destiné à être consulté par les parties intéressées, permettant ainsi le plein exercice des droits de la défense.
- (97) Quelques parties ont avancé que certains producteurs de l'UE auraient dû être exclus parce qu'ils n'ont pas fourni d'informations exhaustives sur leurs activités. Elles ont ajouté que cette exclusion aurait eu un impact sur la représentativité de l'industrie de l'Union. Ces allégations ne

sont toutefois pas corroborées par les faits puisque les producteurs de l'UE en question ont bel et bien communiqué toutes les informations requises. Elles ont donc dû être rejetées.

- (98) Un importateur a déclaré qu'il aurait dû être considéré comme un producteur de l'UE parce qu'il avait délocalisé le processus de production dans le pays concerné, mais que de nombreuses autres activités étaient effectuées dans l'UE (par exemple, la conception). Cette société a délocalisé le processus de production tout en continuant à effectuer certaines activités dans l'Union (par exemple, les essais sur les roues). Cela dit, étant donné que le processus de production a lieu dans le pays concerné, elle ne peut pas être considérée comme un producteur de l'UE aux fins de la procédure antidumping. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a dû être rejetée.
- (99) Certaines parties ont analysé les indicateurs de préjudice par société. Pareille approche doit être rejetée, car l'analyse du préjudice porte sur l'industrie de l'UE dans son ensemble.

6.2. Indicateurs macroéconomiques

6.2.1. Ventes et parts de marché

- (100) À la suite de la publication du règlement provisoire, les parties ont demandé des données distinctes pour les segments OEM et AM. Le tableau ci-dessous fait état des ventes et des parts de marché après répartition des ventes entre segments OEM et AM:

	2006	2007	2008	PE
Volume des ventes OEM de l'ensemble de l'industrie de l'Union en milliers d'unités	36 820	36 240	34 932	28 719
Indice 2006 = 100	100	98	95	78
Volume des ventes AM de l'ensemble de l'industrie de l'Union en milliers d'unités	8 626	10 443	7 962	7 075
Indice 2006 = 100	100	121	92	82
Part de marché OEM (%) (part du total de la consommation OEM détenue par les producteurs de l'UE)	84,5 %	82,3 %	83 %	82,3 %
Indice 2006 = 100	100	97	98	97
Part de marché AM (%) (part du total de la consommation AM détenue par les producteurs de l'UE)	57,4 %	56,7 %	49 %	48,5 %
Indice 2006 = 100	100	99	85	84

- (101) Diverses sources d'information ont été utilisées pour répartir les ventes entre les deux segments, notamment les données communiquées par les producteurs de l'UE au cours de l'enquête, les

chiffres figurant dans la plainte, ainsi que les informations recueillies préalablement à l'ouverture de la procédure.

- (102) Le tableau ci-dessus fait apparaître une tendance à la baisse tant pour les ventes que pour les parts de marché sur les deux segments, OEM et AM.

6.2.2. Contexte contractuel

- (103) Ainsi qu'il est indiqué au considérant 112 du règlement provisoire, la Commission a continué d'examiner les contrats qui, bien que conclus pendant la période d'enquête, devaient être exécutés par la suite. Les éléments déjà versés au dossier ont été complétés par les nouvelles informations reçues des producteurs de roues et des constructeurs automobiles de l'UE. Ces informations ont confirmé les ordres de grandeur des achats et les tendances affichées par les parts de marché des fournisseurs européens et chinois. Ces constatations sont par ailleurs renforcées par les arguments avancés par les constructeurs automobiles selon lesquels la part des importations en provenance de la RPC a augmenté en raison de l'amélioration de la compétitivité, de la qualité et des possibilités des processus de fabrication du produit chinois.

6.3. Indicateurs microéconomiques

6.3.1. Coût de production

- (104) Une partie a fait valoir que les données sur la rentabilité indiquées au considérant 117 du règlement provisoire ne correspondaient pas à celles sur les ventes et les coûts de production figurant aux considérants 89 et 122 dudit règlement. Cette divergence est due à une erreur matérielle dans le calcul du coût de production, ce qui a entraîné l'utilisation d'une série de données erronées. Cette erreur a été corrigée et les chiffres relatifs au coût de production sont indiqués dans le tableau ci-après.

En euros	2006	2007	2008	PE
Coût de production moyen (par unité)	48,1	49,4	48,7	49,1

- (105) La correction apportée n'a pas eu d'incidence sur la tendance établie au stade provisoire. Le coût moyen de production est resté stable sur la période considérée.

6.3.2. Rentabilité

- (106) En réponse à la demande des parties de disposer de chiffres ventilés par segment, la rentabilité a été calculée séparément pour les segments OEM et AM. Les tendances et ordres de grandeur ont été confirmés.

En %	2006	2007	2008	PE
Rentabilité totale	3,2	0,7	-1,5	-5,4
Rentabilité des ventes OEM	3,1	0,4	-1,4	-5,7
Rentabilité des ventes	5,2	5,7	-3,3	-2,4

AM				
----	--	--	--	--

- (107) Comme le montre le tableau ci-dessus, la rentabilité a été affectée sur les deux segments. Sur la période considérée, elle a reflué de 8,8 points de pourcentage sur le segment OEM et de 7,6 points de pourcentage sur le segment AM. En conséquence, les ordres de grandeur et les tendances constatées pour les segments OEM et AM pris séparément coïncident avec ceux qui ont été déterminés pour le produit concerné dans son ensemble (chute de 8,7 points de pourcentage).

6.3.3. Rendement des investissements

- (108) Les parties ont pointé d'éventuelles imprécisions dans le calcul du rendement des investissements. Les chiffres indiqués tiennent compte de tous les éléments constitutifs du rendement des investissements, y compris la dépréciation. Ces allégations ont donc dû être rejetées.

6.4. Conclusion sur le préjudice

- (109) Les conclusions relatives au préjudice énoncées aux considérants 80 à 123 du règlement provisoire sont donc confirmées. L'industrie de l'Union a subi un préjudice important qui s'est principalement traduit par une baisse de rentabilité. Certains indicateurs de préjudice ont été analysés séparément pour les segments OEM et AM. Les tendances et ordres de grandeur constatés dans l'évolution de ces indicateurs correspondent à ce qui a été établi pour le produit concerné dans son ensemble.

7. LIEN DE CAUSALITÉ

7.1. Incidence des importations en provenance de la RPC

- (110) Quelques parties ont fait valoir que le fléchissement de la production et des ventes de l'industrie de l'Union provenait d'une baisse de la consommation (qui aurait aussi engendré une diminution des capacités). Il n'a d'ailleurs pas été contesté dans le règlement provisoire que la consommation sur le marché de l'Union se contractait. Bien qu'il ne soit pas impossible que des facteurs autres que les importations en dumping de la RPC (crise économique et importations de Turquie) puissent avoir contribué au préjudice subi par l'industrie de l'UE, l'incidence de ces autres facteurs n'est pas de nature à briser le lien de causalité, comme exposé aux considérants 136 à 152 du règlement provisoire. Quoiqu'il en soit, il existe un lien évident entre la forte augmentation des volumes importés de Chine à bas prix et le préjudice subi par l'industrie de l'Union, comme souligné aux considérants 126 et suivants du règlement provisoire. De plus, ainsi qu'il est mentionné au considérant 103 du règlement provisoire et contrairement aux affirmations des parties, les capacités sont restées stables sur la période considérée (tout particulièrement entre 2006 et 2008, avec un recul de 4 % entre 2008 et la période d'enquête).
- (111) Certaines parties ont fait référence à des déclarations publiées par des producteurs de l'Union sur leurs sites Internet et au fait que les importations en dumping provenant de la RPC n'étaient pas mentionnées parmi les causes de préjudice. Indépendamment de toute déclaration publique effectuée par les producteurs de l'Union (qui de toute façon n'excluent pas que les importations chinoises soient une cause possible de préjudice), les données du dossier montrent qu'il existe manifestement un lien de causalité entre le préjudice subi par l'industrie de l'Union et les importations en dumping provenant de la RPC.

- (112) Quelques parties ont affirmé que la baisse de rentabilité était due à la diminution des volumes de production et que, de ce fait, les producteurs étaient incapables d'amortir leurs coûts fixes sur le nombre réduit de roues produites. Le recul de la production s'explique, cependant, par une perte de parts de marché résultant de la pénétration du marché par les importations chinoises.
- (113) Quelques parties ont indiqué que les importations de la RPC pouvaient ne pas avoir été la cause du préjudice subi par l'industrie de l'Union puisqu'en 2007, la rentabilité a reculé en dépit de la stabilité des prix et des ventes. Il faut rappeler qu'entre 2006 et 2007, la part de marché des importations provenant de la RPC a progressé et que leur volume a augmenté de 40 %. L'allégation en question a dû être rejetée pour les motifs exposés.
- (114) Les conclusions exposées aux considérants 126 à 130 du règlement provisoire sont donc confirmées.

7.2. Effets d'autres facteurs

7.2.1. Segmentation

- (115) Les parties ont réaffirmé que le préjudice subi par l'industrie de l'Union, qui destine la plupart de ses ventes au segment OEM, ne pouvait pas avoir été causé par les importations en provenance de la RPC, qui sont principalement concentrées sur le segment AM et sont présentes en quantités limitées sur le segment OEM. Il y a lieu de rappeler qu'il a été répondu à ces observations aux considérants 131 à 135 du règlement provisoire.
- (116) Après l'institution des mesures provisoires, quelques parties ont renvoyé au considérant 133 du règlement provisoire qui précisait qu'«il existe des indications que les constructeurs automobiles utilisent les offres chinoises comme référence pour obliger l'industrie de l'UE à baisser ses prix». Ces mêmes parties ont fait valoir que les institutions européennes ne peuvent pas fonder leurs conclusions sur des indications mais uniquement sur des éléments de preuve positifs. Les parties ont en outre insisté sur le fait qu'aucune information du dossier ouvert à la consultation des parties intéressées n'a été communiquée pour permettre d'étayer ces affirmations.
- (117) Il y a lieu d'abord de souligner la grande sensibilité commerciale de ce type d'information. Outre les informations dont disposait déjà la Commission, les parties lui ont communiqué des informations supplémentaires qui ont confirmé les conclusions fondées sur les éléments de preuve qu'elle possédait au stade provisoire, faisant apparaître une pression évidente des prix à la baisse. La Commission a, par ailleurs, consolidé le dossier en ce qui concerne l'aspect «pression exercée sur les prix». Les producteurs de l'Union ont soumis une argumentation détaillée qui lui a apporté des éclaircissements sur les procédures d'appel d'offres et a confirmé ses conclusions en ce qui concerne la pression à la baisse sur les prix et l'utilisation des offres chinoises comme référence afin d'exercer une telle pression. D'ailleurs, dans certains cas, le prix cible fixé par les constructeurs automobiles (qui constitue le point de départ des négociations) était déjà inférieur aux coûts supportés par les producteurs de l'Union et donc, dès le départ, insoutenable. Dans d'autres cas, même des offres inférieures à ce niveau ont échoué.
- (118) Selon les informations dont dispose la Commission, certains constructeurs automobiles se bornent à signaler à leurs soumissionnaires qu'ils devraient aligner leurs prix sur les offres chinoises, d'autres utilisent des offres de prix provenant d'entreprises qui n'ont pas participé à l'appel d'offres, et d'autres, enfin, ne limitent même pas leurs appels d'offres et, alors, peut soumissionner qui veut (même ceux qui ne rempliraient jamais les conditions).

- (119) Les constructeurs automobiles ont fait valoir que le prix ne constitue pas un facteur déterminant de leurs décisions d'approvisionnement. Les informations contenues dans le dossier montrent que d'autres éléments sont effectivement pris en considération, mais que le prix joue un rôle prépondérant.
- (120) Les conclusions exposées aux considérants 131 à 135 du règlement provisoire sont donc confirmées.

7.2.2. *Incidence des importations en provenance de Turquie*

- (121) Les parties ont affirmé que la Commission a sous-estimé l'impact des importations turques en tant que cause du préjudice subi par l'industrie de l'Union. Il faut rappeler qu'aux considérants 136 et 137 du règlement provisoire, il a été admis que les prix inférieurs des importations turques peuvent avoir eu un impact négatif sur la situation de l'industrie de l'Union, mais pas à un point tel qu'ils auraient pu rompre le lien de causalité entre les importations en dumping originaires de la RPC et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.
- (122) L'impact des importations en provenance de Turquie a aussi été examiné segment par segment. Il a été établi que les $\frac{3}{4}$ des importations turques étaient destinées au segment OEM. Il a été confirmé que les tendances et les ordres de grandeur établis pour les segments OEM et AM considérés ensemble correspondaient à ceux de chaque segment considéré séparément. D'après les informations contenues dans le dossier (fournies par des parties ayant coopéré), les prix AM des importations turques ont diminué pendant la période considérée. Les prix des importations OEM de Turquie sont par contre restés relativement stables.
- (123) Les parties ont souligné que les prix des importations turques ont sensiblement baissé entre 2008 et la période d'enquête. Toutefois le différentiel de prix a toujours été largement inférieur à celui qui sépare les prix des importations chinoises des prix des producteurs de l'UE, comme cela a été constaté au considérant 137 du règlement provisoire.
- (124) En réponse aux observations d'une partie qui a considéré que la Turquie aurait dû être incluse dans la plainte (voir le considérant 9 ci-dessus et suivants), il a été noté que la non-inclusion de la Turquie ne rompt pas le lien de causalité entre les exportations chinoises du produit en cause et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.
- (125) C'est pour ces raisons que les objections formulées par les parties doivent être rejetées. Compte tenu de ce qui précède et en l'absence de tout autre commentaire, les considérants 136 et 137 du règlement provisoire sont confirmés.

7.2.3. *Incidence des importations en provenance d'autres pays tiers*

- (126) Quelques parties ont affirmé que la part de marché des importations originaires de pays tiers autres que la RPC a progressé entre 2006 et 2008. Il faut constater que la part des importations en provenance de pays tiers est restée stable, malgré quelques variations légères de l'ordre de 1 %. En conséquence, cet argument a dû être rejeté.
- (127) Quelques pays ont indiqué que les importations originaires d'Afrique du Sud contribuaient au préjudice subi par l'industrie de l'Union en raison de leur volume et/ou de leurs prix. Comme indiqué au considérant 99 du règlement provisoire, la part de marché des importations sud-africaines, bien qu'elle ait progressé en volume, est restée stable depuis 2007 (à 1,4 %, avec une progression de 0,6 % entre 2006 et 2007). La Commission a reçu l'information que la majorité de ces importations étaient destinées au marché OEM. Elle a reçu des informations

contradictoires concernant les prix des importations OEM d'Afrique du sud. D'après les données d'Eurostat, on peut conclure que ces prix sont passés de 43 à 51 euros. Ces données correspondent aussi aux renseignements transmis par un producteur de l'UE. L'allégation concernant l'incidence des importations sud-africaines doit donc être rejetée.

- (128) Les conclusions des considérants 136 à 138 du règlement provisoire relatives aux importations en provenance de pays tiers, qu'elles soient considérées isolément ou dans leur globalité, sont par conséquent confirmées.

7.2.4. Impact de la crise économique

- (129) Les parties ont réitéré leurs arguments concernant l'impact de la crise financière. Ces observations, principalement celles concernant le recul de la production automobile, ont été prises en compte dans le règlement provisoire.

- (130) Comme mentionné au considérant 142 du règlement provisoire, la tendance à la baisse des prix a commencé bien avant le déclenchement de la crise économique et a coïncidé avec la pénétration du marché par les importations chinoises.

- (131) Les conclusions exposées aux considérants 139 à 144 du règlement provisoire sont donc confirmées.

7.2.5. Concurrence entre les producteurs de l'UE et concentration du marché de l'UE

- (132) Les parties ont affirmé que la structure de l'industrie de l'Union a contribué au préjudice qu'elle a subi, mais, comme cela est exposé aux considérants 146 et 147 du règlement provisoire, les données recueillies pendant l'enquête montrent que les petites et les grandes entreprises ont été affectées de la même manière.

7.2.6. Décisions des producteurs de l'Union concernant la gestion

- (133) Des parties ont fait valoir que le préjudice trouvait son origine dans des décisions erronées prises par les producteurs de l'Union dans le domaine de la gestion. Ces observations visaient les producteurs mentionnés au considérant 124 du règlement provisoire qui soit ont fermé, soit ont fait l'objet d'une procédure de faillite. Il y a lieu de rappeler que les observations des parties ne portaient que sur 4 entreprises, alors que le règlement provisoire en mentionnait 30. En général, ces commentaires n'ont pas été étayés par des preuves. Quoiqu'il en soit, les données du dossier démontrent clairement qu'il existe un lien de causalité entre le préjudice subi par l'industrie de l'Union et les importations de la RPC. Cette conclusion est renforcée par le fait que, malgré les fermetures, les parts de marché des entreprises restantes n'ont pas progressé.

7.2.7. Importations de l'industrie de l'UE en provenance de pays tiers

- (134) Des parties ont affirmé qu'un producteur de l'UE proposait des roues moins cher, provenant de pays tiers, et qu'il a ainsi contribué au préjudice subi par l'industrie de l'UE. Ces allégations n'ont toutefois pas été étayées par des preuves. Et surtout, il était difficile de savoir si ces importations avaient porté sur des quantités importantes. L'argument a donc dû être rejeté.

7.2.8. Prix de l'aluminium et contrats de fourniture de l'industrie de l'Union

- (135) Il a été affirmé que les coûts moyens de production étaient restés stables en dépit des changements de prix de l'aluminium. Des parties ont déclaré que les pertes subies par les

producteurs de l'Union résultaient du fait qu'ils avaient conclu des contrats à long terme pour leur approvisionnement en aluminium, qui les empêchaient d'ajuster leurs prix en fonction de la baisse des prix LME. Les informations du dossier communiquées par des producteurs de l'Union ayant coopéré contredisent ces arguments qu'il faut, par conséquent, rejeter.

7.2.9. *Fluctuations des cours de change*

- (136) Il a aussi été avancé que le préjudice subi par les producteurs de l'Union est susceptible de diminuer avec l'appréciation du yuan (CNY) par rapport à l'euro. La fluctuation des devises tirerait vers le haut le prix des importations en dumping libellé en euros, de sorte que l'écart de prix entre les importations en dumping et les produits fabriqués dans l'Union serait comblé.
- (137) Dans ce contexte, il convient de noter que l'enquête doit établir si les importations en dumping (en termes de prix et de volume) ont causé (ou sont susceptibles de causer) un préjudice important à l'industrie de l'Union ou si ce préjudice important est dû à d'autres facteurs. À cet égard, l'article 3, paragraphe 6, du règlement de base précise qu'il y a lieu de démontrer que le niveau de prix des importations faisant l'objet d'un dumping cause un préjudice. Il vise donc simplement une différence de niveaux de prix sans exiger une analyse des facteurs influençant le niveau de ces prix.
- (138) L'effet probable des importations en dumping sur les prix de l'industrie de l'Union est essentiellement examiné sous l'angle de la sous-cotation, de la dépression des prix et du blocage des prix. À cet effet, il est procédé à une comparaison entre les prix à l'exportation faisant l'objet d'un dumping et les prix de vente de l'industrie de l'Union. Il est parfois nécessaire d'effectuer une conversion monétaire pour disposer d'une base comparable pour le calcul des prix à l'exportation en vue de la détermination du préjudice. En conséquence, l'utilisation des taux de change dans ce contexte sert uniquement à garantir que la différence de prix est établie sur une base comparable. Il ressort clairement de ce qui précède que le taux de change ne peut en principe pas constituer un autre facteur de préjudice.
- (139) Cela est également confirmé par le libellé de l'article 3, paragraphe 7, du règlement de base, qui mentionne les facteurs connus autres que les importations en dumping. La liste des autres facteurs connus cités dans cet article ne mentionne aucun facteur influant sur le niveau des prix des importations en dumping.
- (140) Néanmoins, même s'il était tenu compte de ce facteur, étant donné la pression probable subie par les prix à la consommation dans un contexte de récession, les importateurs s'approvisionnant dans le pays concerné ne seraient probablement pas en mesure d'augmenter leurs prix au détail à la suite de l'appréciation du CNY. En outre, les taux de change sont en soi très difficiles à prédire et l'on a vu, avec la dépréciation de l'euro par rapport au CNY, qui s'est produite après la période d'enquête, qu'il est impossible de conclure que les fluctuations des devises auront un effet à la hausse sur les prix des importations en dumping en provenance du pays concerné.
- (141) Compte tenu de ce qui précède, il ne peut être conclu que l'évolution des taux de change pourrait constituer un autre facteur à l'origine du préjudice.

7.2.10. *Croissance de la demande de roues en acier*

- (142) Certaines parties ont affirmé que le préjudice subi par l'industrie de l'Union était dû au fait qu'en période de crise économique, les consommateurs se tournent vers des roues moins chères en acier ou vers des voitures plus petites équipées plus fréquemment, prétendent-elles, de roues

en acier. Il a été allégué que cet argument était renforcé par le fait que des régimes d'aides, instaurés par différents pays européens, encourageaient les ventes de petites voitures. En revanche, d'autres parties ont affirmé que, même si les régimes d'aides avaient effectivement pu favoriser les ventes de petites voitures, ces dernières étaient mieux équipées et munies de roues en aluminium.

- (143) Une analyse complémentaire a été réalisée à partir des données disponibles puisqu'il n'existe aucune statistique générale concernant les roues en acier. Les données relatives à la consommation de roues en acier ont pu être tirées d'une comparaison entre les données relatives à la production automobile dans l'UE (voir le considérant 141 du règlement provisoire) et la consommation de roues OEM (voir le considérant 85 ci-dessus).

	2006	2007	2008	PE
Voitures produites dans l'UE (en milliers d'unités)	16 198	17 103	15 947	13 443
Nombre de roues utilisées dans la production de voitures (roues 4,5")	72 891	76 963	71 761	60 493
Consommation de roues OEM en aluminium dans l'UE (en milliers d'unités)	43 573	44 009	42 076	34 915
Consommation de roues en acier dans l'UE (en milliers d'unités)	29 318	32 954	29 685	25 578
Proportion de roues OEM en aluminium	59 %	57 %	58 %	57 %
Proportion de roues en acier	40 %	42 %	41 %	42 %

- (144) Le tableau ci-dessus montre que la consommation de roues en acier a baissé de 12 % entre 2008 et la période d'enquête, tandis que la part des roues en aluminium dans la production de voitures neuves n'a diminué que de 1 % entre 2008 et la période d'enquête (période correspondant à la crise économique). La proportion de roues en acier dans la production de voitures neuves dans l'UE a progressé de 1 point de pourcentage sur la même période.
- (145) On peut donc conclure que la proportion de roues en acier par rapport aux roues en aluminium dans la production de voitures neuves est restée stable. De plus, l'évolution de la consommation et de la production de roues en aluminium ne corrobore pas l'argument en question. Il a donc dû être rejeté.

7.3. Conclusion relative au lien de causalité

(146) Aucun des arguments présentés par les parties intéressées ne démontre que l'impact de facteurs autres que les importations en dumping de la RPC est suffisant pour rompre le lien de causalité entre les importations en dumping et le préjudice constaté. Les conclusions relatives au lien de causalité exposées dans le règlement provisoire sont donc confirmées.

8. INTÉRÊTS DE L'UNION

(147) En réponse aux observations des parties, la Commission a réalisé une analyse supplémentaire de tous les arguments relatifs aux intérêts de l'Union. Toutes les questions ont été traitées et les conclusions du règlement provisoire ont été confirmées.

8.1. Intérêt des importateurs

(148) Comme annoncé au considérant 160 du règlement provisoire, la Commission a poursuivi son enquête concernant l'effet des droits sur l'activité des entreprises qui importent et revendent sous leur propre marque des roues en aluminium dont ils ont délocalisé la production en RPC. Il a été établi que, même si l'effet des droits sur une telle société serait très probablement supérieur à celui qu'il aurait sur d'autres types d'importateurs tels qu'ils sont définis aux considérants 159 et 160 du règlement provisoire, il n'en serait pas pour autant disproportionné compte tenu des effets généraux sur l'industrie de l'Union dans son ensemble.

(149) Selon les prix communiqués (pour la période d'enquête) par un importateur qui délocalise et qui a coopéré à l'enquête, il a été établi que les marges bénéficiaires réalisées par ce type de société seraient suffisantes pour supporter les effets des droits. Les marges réalisées par ladite société étaient supérieures aux droits proposés.

8.2. Intérêt des utilisateurs

(150) Après l'institution des mesures provisoires, les parties ont réitéré leurs commentaires généraux concernant le coût élevé des mesures pour eux, sans toutefois fournir d'éléments de preuve à l'appui. Il convient de rappeler que l'analyse de l'incidence financière a été fondée sur des données fournies par les constructeurs automobiles qui ont coopéré à l'enquête. Trois sociétés seulement ont fourni ce type de données avant l'institution des mesures provisoires et les conclusions de la Commission ont donc uniquement pu être fondées sur ces données.

(151) Comme il est écrit au considérant 165 du règlement provisoire, l'impact des mesures sur les coûts est limité (avec un maximum de 0,223 %, en tablant sur une hausse de 22,3 % de tous les niveaux de prix). Cependant, même cet effet maximum sur les coûts semble limité vu le chiffre d'affaires réalisé par les constructeurs automobiles.

(152) Certaines parties ont fait remarquer que l'augmentation des coûts due aux mesures les obligerait à délocaliser leur production. Cependant, vu l'incidence limitée de la mesure sur les coûts, une décision de délocalisation de la production automobile, mentionnée par certains constructeurs automobiles, semblerait disproportionnée par rapport à l'effet constaté sur les coûts. Ces arguments ont donc dû être rejetés.

(153) Il faut aussi souligner que les arguments prétendant que l'effet sur les coûts est élevé sont en contradiction avec les commentaires de certains constructeurs qui déclarent ne dépendre des fournitures chinoises que dans une mesure limitée.

(154) Les conclusions relatives à l'effet des mesures sur les coûts contenues dans le règlement provisoire sont donc confirmées.

8.3. Variété des sources d’approvisionnement

- (155) Le plaignant a affirmé que l’institution des mesures serait dans l’intérêt de l’industrie automobile, car elle permettrait à l’industrie de l’Union de demeurer opérationnelle, tout en lui assurant un large éventail de sources d’approvisionnement.
- (156) D’autres parties, essentiellement des utilisateurs, ont réitéré leurs arguments concernant la concurrence sur le marché de l’UE. Elles ont également déclaré que les importations de la RPC étaient indispensables pour couvrir la demande sur le marché de l’UE, les producteurs de l’UE étant incapables d’offrir des capacités suffisantes. Alors que le taux d’utilisation des capacités s’établissait à 92 % en 2006 et 2007, il a brutalement reculé à 84 % en 2008 et à 73 % pendant la période d’enquête. Ces données montrent qu’il existe, surtout actuellement, suffisamment de capacités disponibles qui pourraient servir à accroître la production. De plus, l’argument selon lequel les capacités de l’industrie de l’Union seraient insuffisantes est en contradiction avec d’autres affirmations de l’industrie automobile selon lesquelles la demande en roues OEM a considérablement diminué. Ces arguments ont donc dû être rejetés.
- (157) Une partie a aussi déclaré que les producteurs chinois ne produisent pas les mêmes types de produits que les producteurs européens de roues en aluminium. Cette affirmation a dû être rejetée vu le niveau de concordance des numéros de contrôle de produit (NCP) constaté dans la présente affaire (selon le mode de calcul utilisé, comme cela est expliqué au considérant 93, le taux de correspondance s’établirait à 92 % au total pour le calcul de la sous-cotation du produit en cause, et à 77 % pour les segments OEM et AM considérés séparément).
- (158) Les conclusions du considérant 166 du règlement provisoire sont donc confirmées.

8.4. Corée du Sud

- (159) Les parties ont répété leurs observations en ce qui concerne l’effet négatif des droits dans la présente affaire lorsqu’ils s’ajoutent à d’autres facteurs tels que l’avantage concurrentiel conféré aux constructeurs automobiles sud-coréens par l’accord de libre-échange (ALE). Ces remarques n’ont pas été étayées par un quelconque nouvel élément de preuve. Il y a lieu de noter que rien ne prouve que l’ALE porterait préjudice à l’industrie automobile et que, de toute façon, l’ALE contient un instrument de sauvegarde comme moyen de recours. Les conclusions des considérants 167 et 168 du règlement provisoire sont donc confirmées.

8.5. Conclusion concernant l’intérêt de l’Union

- (160) Les conclusions des considérants 153 à 171 du règlement provisoire sont confirmées.

9. MESURES PROVISOIRES

9.1. Niveau d’élimination du préjudice

- (161) La majorité des commentaires reçus concernaient le calcul du niveau d’élimination du préjudice. Les parties ont contesté la méthodologie employée pour ce calcul et se sont plaintes de l’insuffisance de l’information.

9.1.1. Information des parties

- (162) Il faut rappeler que la méthodologie employée pour le calcul du niveau d’élimination du préjudice a été expliquée en détail dans la note qui accompagnait le dossier ouvert à la

consultation des parties intéressées à la date de publication des mesures provisoires. Toutes les parties ont aussi reçu cette note, le jour même, avec la lettre les informant des mesures provisoires.

- (163) Une seconde note a été insérée dans le dossier ouvert à la consultation des parties intéressées en réponse aux commentaires reçus après l'institution des mesures provisoires.
- (164) Pour mémoire, les NCP utilisés pour le calcul par constructeur automobile ont été clairement décrits dans la note mentionnée ci-dessus. Toutefois, aucune donnée précise concernant les prix et les volumes n'a pu être révélée pour des raisons de confidentialité.
- (165) En ce qui concerne les importations en provenance de Chine, les données relatives aux quantités exportées, à la valeur caf frontière de l'Union et aux prix de vente unitaires moyens pondérés n'ont pu être communiquées, car elles étaient fondées sur les opérations réalisées par deux exportateurs. Cette information aurait donc été contraire aux exigences de confidentialité contenues dans le règlement de base.
- (166) En ce qui concerne les opérations réalisées par les producteurs de l'Union sur le marché de l'UE, seules des informations plus détaillées concernant chaque producteur pris individuellement auraient eu de l'intérêt, mais cette démarche était impossible puisque contraire aux exigences de confidentialité susmentionnées.
- (167) Pour ces motifs, il est considéré que l'information détaillée concernant la méthodologie appliquée pour calculer le droit (y compris notamment les NCP utilisés et ventilés par constructeur automobile) a apporté aux parties des renseignements suffisants pour leur permettre d'exercer pleinement leur droit de la défense, tout en respectant les exigences de confidentialité prévues par le règlement de base.

9.1.2. *Méthodologie*

- (168) Pour rappel, la sous-cotation des prix indicatifs a été calculée à l'aide des données relatives aux achats de roues en aluminium réalisés par les constructeurs automobiles. Pour les motifs exposés en particulier aux considérants 174 à 177 du règlement provisoire, cette solution englobe uniquement les roues en aluminium destinées au segment OEM. Les constructeurs automobiles qui coopèrent à l'enquête ont confirmé qu'ils achètent les roues en aluminium en suivant une procédure d'appel d'offres. Étant donné la nature des appels d'offres, les modèles provenant de deux fournisseurs différents doivent être en tous points semblables, qu'ils soient achetés en RPC ou dans l'UE. Aux fins de la meilleure comparaison possible entre les produits importés de Chine et les produits de l'UE, la comparaison a été effectuée NCP par NCP séparément pour chaque grand constructeur automobile identifié dans les données communiquées par les producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon et par les exportateurs chinois ayant coopéré. Contrairement à ce que certaines parties ont prétendu, ce niveau de droit n'est pas le résultat d'un quelconque ajustement; il prend au contraire en compte le fait qu'il doit être fixé à un niveau propre à remédier au préjudice subi par l'industrie de l'Union.

9.1.2.1. Informations servant de base au calcul

- (169) Les parties ont prétendu que le niveau d'élimination du préjudice a été calculé sur la base d'offres, alors que ce type d'informations n'a pas été demandé au cours de l'enquête, ni révélé dans le dossier ouvert à la consultation des parties intéressées.

- (170) Bien qu'il ait été fait mention d'offres dans la description de la méthodologie appliquée pour calculer le niveau des droits, cette mention était uniquement une référence au type de procédure d'approvisionnement employée par les constructeurs automobiles, laquelle garantissait que les roues provenant de différents fournisseurs étaient exactement similaires et assurait un niveau encore plus élevé de comparabilité. Il ne s'agissait pas d'une référence à une documentation ou à des sources de renseignements sur la base desquelles les calculs auraient été effectués.
- (171) Au contraire, les calculs ont été établis conformément à la pratique habituelle en se fondant sur les listes établies transaction par transaction, communiquées par les producteurs-exportateurs et les producteurs de l'UE faisant partie des échantillons. La concordance NCP a été établie au niveau du constructeur automobile, c.-à-d. au sein d'une catégorie d'opérations identifiées, comme les ventes des exportateurs et des producteurs de l'UE à ce constructeur automobile particulier. Ces données ont été entièrement vérifiées.

9.1.2.2. Ajustements

- (172) Les commentaires des parties ont porté sur les ajustements pratiqués dans le calcul. La Commission a accepté une partie de ces commentaires.
- (173) Il est rappelé que les prix caf pratiqués par les exportateurs chinois ont été ajustés à la hausse en les majorant de 7,6 % : soit 4,5 % de droits de douane plus 3,1 % d'autres coûts à l'importation. Pour construire un prix cible à partir du prix de vente effectif pratiqué par les producteurs de l'UE, il a fallu effectuer deux additions :
1. ajouter 5,4 %, sur la base du chiffre d'affaires, afin d'atteindre le niveau du coût de production (remarque: ce qui équivaut à la moyenne pondérée de la perte subie par les producteurs de roues de l'UE constatée pendant la période d'enquête),
 2. ajouter 3,2 %, sur la base du chiffre d'affaires, au coût de production (calculé sous 1.) afin de prendre en compte une marge bénéficiaire raisonnable et d'arriver à un prix cible. Le chiffre de 3,2 % correspond au bénéfice réalisé par l'industrie de l'Union en 2006, première année de la période considérée, à l'époque où les résultats financiers des producteurs de l'Union n'étaient pas encore affectés par le dumping préjudiciable.
- (174) En ce qui concerne les droits de douane, au stade provisoire, les prix à l'importation ont été ajustés à la hausse de 4,5 %, ce qui correspond au droit de douane appliqué au code NC 8708 70 50. Cependant, c'est le code NC 8708 70 10 qui, en principe, couvre les roues en aluminium destinées à un montage industriel (c.-à-d. OEM), et non pas le premier. Un droit de 3 % est applicable aux importations qui relèvent de ce code. Compte tenu de la méthodologie utilisée pour déterminer le niveau d'élimination du préjudice, qui est fondée sur le segment OEM, et vu les observations des parties après l'institution des mesures provisoires, il convient d'utiliser un taux de droit de 3 % afin de garantir une approche cohérente.
- (175) En ce qui concerne la marge bénéficiaire escomptée, des parties ont fait valoir qu'elle a été calculée à la fois pour les producteurs OEM et pour les producteurs AM, ce qui risque de gonfler le calcul établi à partir des seules opérations OEM. Vu les observations des parties, la Commission a donc ajusté ces calculs en appliquant des taux de profits et pertes calculés uniquement pour les roues OEM (-5,7 % et 3,1 % respectivement; voir les considérants 106 et suivants ci-dessus).
- (176) Par ailleurs, les parties ont allégué que la marge bénéficiaire devait être ajustée à la baisse afin de refléter l'impact de la crise. Toutefois, appliquer la marge bénéficiaire que l'industrie aurait

obtenue en l'absence de pratiques de dumping est une pratique courante. D'autres facteurs de préjudice, même s'ils y contribuent, ne sont pas retenus pour le calcul du bénéfice escompté.

- (177) Certaines parties ont prétendu que la méthodologie utilisée pour calculer le niveau d'élimination du préjudice était contraire à celle fixée par le règlement de base. Celui-ci n'établit, cependant, aucune méthode particulière pour la fixation du niveau d'élimination du préjudice. La méthode à appliquer pour établir ce niveau doit être choisie sur la base des faits qui caractérisent l'affaire. Ainsi qu'il a été expliqué dans le règlement provisoire et d'autres parties du présent règlement, les faits en l'espèce plaident en faveur de la méthodologie appliquée par les institutions européennes. Il faut en outre noter que les niveaux de sous-cotation des prix révélés dans le règlement provisoire ainsi que ci-dessus au considérant 93 montrent que si l'on appliquait la méthode préconisée par certaines parties, les niveaux de sous-cotation des prix indicatifs seraient beaucoup plus élevés.
- (178) Compte tenu de ces changements, le taux des droits s'élève à 22,3 %.

9.1.2.3. Applicabilité du «droit OEM» aux ventes AM

- (179) Une partie a estimé qu'il ne convenait pas que le calcul du niveau d'élimination du préjudice soit uniquement fondé sur les ventes OEM puisque le droit s'appliquait aussi aux ventes du segment AM. Cependant, comme expliqué plus haut (ainsi qu'aux considérants 174 à 177 du règlement provisoire), cette méthode convient en l'espèce, puisque 85 % des ventes des producteurs de l'Union se rapportent au segment OEM.
- (180) L'approche suivie par la Commission qui a limité le calcul de l'élément «élimination du préjudice» au seul segment OEM était la plus appropriée. Une approche différente n'aurait, semble-t-il, pas convenu puisqu'elle aurait conduit à une situation dans laquelle un ensemble de données relatives aux exportations visant davantage le segment AM aurait été comparé aux données de l'industrie de l'UE qui vend principalement sur le segment OEM.
- (181) La méthode appliquée est justifiée et raisonnable étant donné que l'objectif de la mesure est d'éliminer le préjudice subi par l'industrie de l'UE. Elle garantit que le droit n'a pas été fixé à un niveau supérieur à celui qui était nécessaire pour éliminer le préjudice.

9.1.2.4. Caractère irréalisable et obligation d'établir un droit individuel pour les opérateurs qui ont bénéficié d'un traitement individuel

- (182) Une partie a affirmé que, contrairement au premier alinéa de l'article 9, paragraphe 5, du règlement de base, le second alinéa ne prévoit pas la possibilité de ne pas déterminer le droit individuel. Elle a, par conséquent, argué que l'exception liée au caractère irréalisable ne pouvait pas s'appliquer en l'espèce et que l'obligation d'établir un taux de droit individuel pour les exportateurs qui bénéficient d'un traitement individuel demeure.
- (183) Certaines parties ont de plus déclaré que le caractère irréalisable était uniquement dû à la méthodologie suivie, donc résultant de la volonté de la Commission. Les parties ont allégué que la Commission disposait de toutes les données communiquées par les producteurs-exportateurs du segment AM, ce qui lui aurait permis d'inclure les ventes AM dans le calcul du niveau d'élimination du préjudice.
- (184) Enfin, certaines parties ont considéré que la Commission aurait pu calculer la sous-cotation des prix indicatifs pour le segment AM puisqu'elle était en mesure de calculer la sous-cotation séparément pour les segments OEM et AM. Selon un dernier argument, les prix AM pouvaient

être comparés aux prix OEM puisque la structure NCP ne fait aucune distinction entre les deux segments.

- (185) En ce qui concerne le premier argument, il est vrai que l'article 9, paragraphe 5, du règlement de base part du principe que, si un opérateur obtient un traitement individuel, un droit individuel pourra lui être défini. Toutefois, cette solution serait, en l'espèce, irréalisable et/ou inappropriée, puisque, comme expliqué plus haut, il faut, pour déterminer le niveau d'élimination du préjudice, se limiter aux ventes du segment OEM. De plus, en ce qui concerne tous les producteurs qui ont obtenu un traitement individuel, un droit fondé également sur leurs ventes AM serait inconsiderablement élevé, c.-à-d. supérieur à ce qui serait justifié dans les circonstances particulières de la présente affaire pour éliminer le préjudice. Comme expliqué plus haut, la raison en est qu'un niveau d'élimination du préjudice fixé à 22,3 % suffit à protéger les producteurs de l'Union sur leur marché primaire (OEM). Un droit qui serait aussi fondé sur les ventes AM – qui serait supérieur pour les trois producteurs bénéficiant d'un traitement individuel – serait donc excessivement élevé.
- (186) Il a également été indiqué qu'en mentionnant l'absence de données fiables au considérant 182 du règlement provisoire, la Commission ne visait pas la qualité des données fournies, mais le type de données utilisées pour le calcul (concordance NCP par constructeur automobile, pour permettre une comparaison des modèles achetés dans la RPC et dans l'UE par un constructeur automobile donné). Le type de procédure utilisé pour acheter des roues sur le segment OEM a permis d'obtenir un meilleur niveau de comparabilité. Le même type de données n'a pas pu être obtenu pour les ventes AM puisque des procédures différentes sont utilisées.
- (187) Juridiquement, l'opération qui consiste à établir le préjudice sur la base de l'article 3 du règlement de base est distincte de celle qui consiste à fixer le niveau du droit. Cette dernière opération s'effectue une fois que le préjudice a été établi afin de fixer un taux de droit qui sera suffisant pour éliminer le préjudice. La Commission a, par conséquent, effectué ce calcul conformément à la méthodologie choisie. Le fait que la structure PCN ne comportait pas le critère des circuits de vente n'est pas, lui non plus, dû à la méthodologie suivie pour établir le niveau d'élimination du préjudice.
- (188) Les arguments des parties relatifs à l'application d'une exception due au caractère irréalisable et au caractère inconditionnel de l'obligation d'établir un taux de droit individuel doivent être rejetés.

9.1.2.5. Représentativité des opérations utilisées

- (189) Les critiques des parties ont aussi concerné le fait que le calcul du niveau d'élimination du préjudice était arbitraire, car seules quelques transactions peu représentatives avaient été sélectionnées.
- (190) Avant tout, les parties ont considéré que le calcul était fondé sur un volume non représentatif d'opérations d'importations de la RPC. Une telle méthode serait en contradiction avec l'accord antidumping de l'OMC¹² puisqu'elle ne peut pas être considérée comme fondée sur des éléments de preuve positifs. Un plaignant a considéré, pour sa part, que le fait que la majorité des ventes de l'industrie de l'UE étaient réalisées sur le segment OEM n'avait aucune importance, l'objectif du calcul de la sous-cotation étant de déterminer le montant moyen duquel il faudrait augmenter le prix des importations en dumping pour qu'elles ne provoquent

¹² Accord sur la mise en œuvre de l'article IV de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994.

pas de préjudice. Le calcul de la sous-cotation doit être représentatif des importations en dumping et non pas des ventes de l'industrie de l'UE. Une autre partie a prétendu qu'une telle méthode était contraire à la pratique propre des institutions européennes, selon laquelle la sous-cotation des prix (effectifs) et des prix indicatifs est normalement pondérée par NCP sur la base des volumes d'exportation sous-cotés plutôt que sur la base des quantités vendues par l'industrie de l'UE.

- (191) Il y a lieu de rappeler que la marge d'élimination du préjudice (fondée sur l'échantillon) reflète la situation de quelque 85 % des ventes de l'industrie de l'UE qui sont destinées au segment OEM. C'est le choix de la méthode et non pas les modalités techniques du calcul en tant que tel qui a été dicté par la situation particulière du marché de l'UE où la majorité des ventes sont destinées au segment OEM. Ce choix a amené la Commission à comparer les prix au niveau du constructeur automobile, obtenant ainsi un meilleur niveau de comparabilité et lui permettant en même temps de s'assurer que le niveau d'élimination du préjudice n'est pas surestimé.
- (192) Il est par ailleurs rappelé, en ce qui concerne la représentativité, que le taux de correspondance entre les opérations d'exportation utilisées et l'ensemble des exportations des exportateurs chinois de l'échantillon vers le segment OEM a été estimé à plus de 55 %. Ce taux a été jugé représentatif étant donné la méthode utilisée pour le calcul du niveau d'élimination du préjudice.

9.1.2.6. Droit fondé sur la sous-cotation

- (193) Une partie a estimé que la marge de préjudice aurait dû être basée sur la sous-cotation conformément à la pratique établie par le règlement (CE) n° 1531/2002 du Conseil¹³ instituant un droit antidumping définitif sur les importations d'appareils récepteurs de télévision en couleurs originaires de la République populaire de Chine, de la République de Corée, de Malaisie et de Thaïlande. Dans ce cas bien précis, le droit a été basé sur la sous-cotation des prix eu égard au fait que des facteurs autres que les importations en dumping avaient apparemment contribué au préjudice causé à l'industrie de l'Union et que, sur le plan mondial, cette industrie avait, pendant un certain nombre d'années, réalisé des bénéfices extrêmement faibles, voire nuls¹⁴.
- (194) Il convient de noter que les facteurs qui ont amené à la décision de fixer le niveau des droits au niveau de la sous-cotation des prix ne s'appliquent pas en l'espèce. En effet, contrairement aux appareils récepteurs de télévision en couleurs¹⁵, le produit en cause ne se caractérise pas par une faible rentabilité. La rentabilité a sensiblement diminué du fait des importations à bas prix en provenance du pays en cause. Pour leur part, les importations en provenance d'autres pays tiers sont restées stables au cours de la période considérée.

9.2. Conclusion concernant le niveau d'élimination du préjudice

- (195) L'approche suivie dans le règlement provisoire en ce qui concerne la méthode à appliquer est confirmée. Suivant les observations des parties concernant les ajustements, le niveau recalculé du droit s'élève à 22,3 %.

¹³ Règlement (CE) n° 1531/2002 du Conseil du 14 août 2002 instituant un droit antidumping définitif sur les importations d'appareils récepteurs de télévision en couleurs originaires de la République populaire de Chine, de la République de Corée, de Malaisie et de Thaïlande et clôturant la procédure concernant les importations d'appareils récepteurs de télévision en couleurs originaires de Singapour, JO L 231 du 29.8.2002, p. 1.

¹⁴ Ibid., considérant 229.

¹⁵ Ibid., considérant 231.

10. ALLÉGATION DE CONTOURNEMENT

(196) Des parties, insistant notamment sur la progression récente des importations de roues en aluminium en provenance de pays n'étant pas connu pour en produire, ont déclaré que les mesures étaient sans doute contournées. Les autorités compétentes ont été alertées de ces événements et éventualités; le problème sera suivi de près.

11. ENGAGEMENT

(197) Un importateur non lié a annoncé vouloir offrir un engagement en matière de prix. Bien qu'aucun engagement de prix n'ait été offert officiellement, il faut savoir que l'article 8 du règlement de base restreint la possibilité d'offrir des engagements de prix aux seuls exportateurs. La pratique suivie par la Commission de ne pas accepter d'engagement de prix de la part d'importateurs a également été admise par la Cour européenne de justice¹⁶ qui a fait valoir, notamment, que l'acceptation d'un engagement offert par un importateur aurait pour conséquence d'encourager celui-ci à continuer à s'approvisionner à des prix de dumping.

(198) Deux producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré ont offert un engagement en matière de prix conformément à l'article 8, paragraphe 1, du règlement de base. Cependant, le produit concerné existe sous la forme d'une multitude de types de produits dont les prix varient considérablement (jusqu'à 300 %, dans le cas d'une société), ce qui implique un risque très important de compensation croisée. De plus, la conception et la finition des types de produits vont évoluer. Il a donc été considéré que le produit ne se prêtait pas à un engagement de prix. En outre, une des sociétés n'a obtenu ni le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché, ni le traitement individuel; en ce qui concerne l'autre société, d'importants problèmes comptables ont été mis en évidence, et sa structure et sa gamme de produits (production d'OEM/AM) ont été jugées trop complexes. Les offres d'engagement ont donc été rejetées.

12. DÉCLARATION EN DOUANE

(199) Les statistiques relatives aux roues en aluminium sont souvent exprimées en nombre de pièces. Il n'existe cependant aucune unité statistique supplémentaire pour les roues en aluminium dans la nomenclature combinée publiée à l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun¹⁷. Lors d'une importation, il faut par conséquent communiquer non seulement le poids en kilos ou en tonnes, mais également le nombre de pièces du produit concerné et de certains produits du code NC ex 8716 90 90 importés dans la déclaration de mise en libre pratique.

13. PERCEPTION DÉFINITIVE DU DROIT PROVISOIRE

(200) Compte tenu de l'ampleur des marges de dumping constatées et de l'importance du préjudice causé à l'industrie de l'Union, il est jugé nécessaire de percevoir définitivement les montants déposés au titre du droit antidumping provisoire institué par le règlement provisoire,

¹⁶ Affaires jointes C-133/87 et C-150/87, Nashua Corporation e.a./Commission et Conseil des Communautés européennes (Rec 1990, p. I-719), et affaire C-156/87, Gestetner Holdings plc/Conseil et Commission des Communautés européennes, (Rec 1990, p. I-781).

¹⁷ JO L 256 du 7.9.1987, p. 1.

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Un droit antidumping définitif est institué sur les importations de roues en aluminium pour les véhicules à moteur figurant aux positions 8701 à 8705 de la NC, avec ou sans accessoires et équipées ou non de pneus, relevant actuellement des codes NC ex 8708 70 10 et ex 8708 70 50 (codes TARIC 8708 70 10 10 et 8708 70 50 10) et originaires de la République populaire de Chine.
2. Le taux du droit antidumping définitif applicable au prix net franco frontière de l'Union, avant dédouanement, du produit décrit au paragraphe 1 est de 22,3 %.
3. Sauf indication contraire, les dispositions en vigueur en matière de droits de douane sont applicables.

Article 2

Les montants déposés au titre des droits antidumping provisoires institués par le règlement (UE) n° 404/2010 de la Commission sur les importations de certaines roues en aluminium, relevant actuellement des codes NC ex 8708 70 10 et ex 8708 70 50 (codes TARIC 8708 70 10 10 et 8708 70 50 10) et originaires de la République populaire de Chine, sont définitivement perçus.

Article 3

Lorsqu'une déclaration de mise en libre pratique est présentée pour l'importation de roues en aluminium destinées à des véhicules figurant dans la position 8716 de la NC, avec ou sans leurs accessoires et équipées ou non de pneus, et relevant actuellement du code NC ex 8716 90 90, le code TARIC 8716 90 90 10 est inscrit dans la section correspondante de cette déclaration. Les États membres informent la Commission, sur une base mensuelle, du nombre de pièces importées sous ce code, ainsi que de leur origine.

Article 4

Lorsqu'une déclaration de mise en libre pratique est présentée pour les produits mentionnés aux articles 1^{er} et 3, le nombre de pièces des produits importés est inscrit dans la section correspondante de cette déclaration.

Article 5

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Karel DE GUCHT
Membre de la Commission