

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2022/1221 DE LA COMMISSION**du 14 juillet 2022****instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de certaines roues en aluminium originaires du Maroc**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de l'Union européenne ⁽¹⁾ (ci-après le «règlement de base»), et notamment son article 7,

après consultation des États membres,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE**1.1. Ouverture**

- (1) Le 17 novembre 2021, la Commission européenne (ci-après la «Commission») a ouvert une enquête antidumping concernant les importations de certaines roues en aluminium originaires du Maroc (ci-après le «pays concerné»), conformément à l'article 5 du règlement de base. Elle a publié un avis d'ouverture au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾ (ci-après l'«avis d'ouverture»).
- (2) La Commission a ouvert l'enquête à la suite d'une plainte déposée le 4 octobre 2021 par l'Association des fabricants européens de roues (EUWA) (ci-après le «plaignant» ou l'«EUWA»). La plainte a été déposée au nom de l'industrie de l'Union au sens de l'article 5, paragraphe 4, du règlement de base. La plainte contenait suffisamment d'éléments de preuve de l'existence d'un dumping et d'un préjudice important en résultant pour justifier l'ouverture de l'enquête.

1.2. Enregistrement

- (3) Par le règlement d'exécution (UE) 2022/934 ⁽³⁾ (ci-après le «règlement d'enregistrement»), la Commission a soumis à enregistrement les importations du produit concerné.

1.3. Parties intéressées et demande d'anonymat

- (4) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a invité les parties intéressées à prendre contact avec elle en vue de participer à l'enquête. Elle a expressément informé le plaignant et des producteurs connus dans l'Union, les producteurs exportateurs connus et les autorités du Maroc, les importateurs connus et les utilisateurs et associations notoirement concernés de l'ouverture de l'enquête et les a invités à y participer.
- (5) Craignant de faire l'objet de mesures de rétorsion de la part d'acheteurs, les plaignants et les deux utilisateurs ayant coopéré ont demandé que leur identité reste confidentielle. La Commission a considéré qu'il y avait effectivement un risque grave de rétorsion et a accepté que les noms des plaignants et des deux utilisateurs ayant coopéré ne soient pas divulgués. Afin de pouvoir effectivement garantir l'anonymat, les noms des autres producteurs de l'Union ont aussi été gardés confidentiels afin d'éviter que, par déduction, les noms des plaignants puissent être identifiés.

1.4. Observations sur l'ouverture de l'enquête

- (6) Les parties intéressées ont eu la possibilité de présenter des observations sur l'ouverture de l'enquête et de demander à être entendues par la Commission et/ou par le conseiller-auditeur en matière de procédures commerciales.

⁽¹⁾ JO L 176 du 30.6.2016, p. 21.

⁽²⁾ Avis d'ouverture d'une procédure antidumping concernant les importations de certaines roues en aluminium originaires du Maroc (JO C 464 du 17.11.2021, p. 19).

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2022/934 de la Commission du 16 juin 2022 soumettant à enregistrement les importations de certaines roues en aluminium originaires du Maroc (JO L 162 du 17.6.2022, p. 27).

- (7) Quatre parties ont demandé à être entendues par les services de la Commission et ont été entendues: l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ci-après l'«ACEA»), l'EUWA, Dika Maroc Africa S.A.R.L (ci-après «Dika») et Hands 8 S.A. (ci-après «Hands»).
- (8) Dika et les autorités marocaines ont fait valoir que les chiffres indiqués dans la plainte étaient obsolètes car près de huit mois s'étaient écoulés entre la période d'enquête et le début de l'ouverture de l'enquête. De plus, la période d'enquête sélectionnée par le plaignant coïncidait précisément avec le pic de la pandémie de COVID-19. En outre, la période prise en considération par le plaignant dépassait d'une année la pratique habituelle de la Commission, telle que décrite dans le guide pertinent ⁽⁴⁾. Dika a estimé que cette décision pourrait être considérée comme inéquitable et partielle et que l'utilisation de chiffres obsolètes ne saurait constituer, à première vue, un élément de preuve de l'existence d'un dumping, d'un préjudice ou d'un lien de causalité conformément à l'article 5, paragraphe 4, du règlement de base.
- (9) La Commission a tout d'abord noté que le guide mentionné par Dika indique explicitement qu'il est destiné à fournir des conseils d'ordre général, mais qu'il ne s'agit pas d'un document juridiquement contraignant et que son contenu n'est pas obligatoire ⁽⁵⁾. En outre, l'article 5 du règlement de base ne contient aucune disposition spécifique concernant le délai écoulé entre la plainte et les données fournies. En tout état de cause, la période d'enquête sur la plainte a pris fin le 31 mars 2021, tandis que la plainte a été déposée le 4 octobre 2021. En outre, le plaignant a également transmis des données supplémentaires sur le préjudice jusqu'au 30 juin 2021 ⁽⁶⁾. Par conséquent, les données fournies par le plaignant étaient à jour et aussi proches que possible de la date du dépôt de la plainte. En ce qui concerne l'allégation relative à la période considérée et à la période d'enquête, la Commission a pour pratique de choisir une période d'enquête composée d'un an et des trois années civiles précédentes afin d'examiner les tendances pertinentes aux fins de l'évaluation du préjudice couvert. Le fait que la plainte ait fourni des informations pour une année supplémentaire ne signifie pas que des données obsolètes ont été utilisées, ce qui rendrait l'évaluation inéquitable ou partielle. La plainte contenait en effet des informations sur la période la plus récente disponible, à savoir jusqu'au 31 mars 2021. Cet argument a donc été rejeté.
- (10) Dika a soutenu que la plainte n'avait pas fourni d'éléments de preuve justifiant l'utilisation d'une valeur normale construite, conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement de base. En outre, la partie a affirmé que le calcul de la valeur normale construite était erroné. Par conséquent, la Commission aurait dû conclure que la plainte ne contenait pas d'éléments de preuve suffisants de l'existence d'un dumping et aurait dû être rejetée conformément à l'article 5 du règlement de base.
- (11) Dika a déclaré que le plaignant n'avait pas utilisé le prix de vente des roues en aluminium sur le marché intérieur marocain, alors qu'il aurait pu connaître ces prix, compte tenu du fait que l'industrie de l'Union exporte elle-même des roues en aluminium vers le Maroc. En outre, Dika a allégué que le plaignant avait utilisé les comptes financiers des producteurs-exportateurs de 2018 et 2019 pour conclure qu'il n'y avait pas eu de ventes au cours d'opérations commerciales normales, alors que ces comptes remontaient à une période antérieure à la période d'enquête retenue dans la plainte.
- (12) La Commission a exprimé son désaccord. Le plaignant dans le cadre de la présente enquête est l'EUWA et non ses membres individuels. Étant donné que le plaignant n'est ni un producteur ni un exportateur, il n'a pas eu accès à ces données. En outre, les factures sont généralement considérées comme des données commerciales confidentielles. Le plaignant a donc dû s'appuyer sur des informations publiques concernant les prix de vente intérieurs au Maroc, qui n'étaient pas disponibles au moment de la plainte. En ce qui concerne l'utilisation des comptes financiers de 2018 et 2019 pour les producteurs-exportateurs marocains, il s'agissait des seuls comptes dont disposait le plaignant au moment du dépôt de la plainte. Le plaignant a donc seulement pu conclure que, sur la base des informations raisonnablement disponibles, il n'y avait pas de ventes intérieures effectuées au cours d'opérations commerciales normales par les producteurs-exportateurs marocains connus. La construction de la valeur normale était donc justifiée. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (13) Dika a également présenté des arguments concernant de prétendues lacunes fondamentales dans la détermination de la valeur normale. Ces arguments concernent le choix de la taille des roues, l'utilisation des prix des lingots d'aluminium basés sur les importations en provenance de Chine, l'utilisation de la structure des coûts des producteurs de l'Union, l'exclusion de certains facteurs de coûts dans le calcul et l'application d'une marge bénéficiaire de 6 %.

⁽⁴⁾ Commission, *Comment présenter une plainte antidumping* – Guide, p. 7-8, mais également p. 13, p. 27, p. 29, p. 52, p. 59 et p. 67, disponible à l'adresse suivante: https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/december/tradoc_112298.pdf

⁽⁵⁾ Idem, p. 3.

⁽⁶⁾ Voir le paragraphe 108 de la plainte et son annexe D2.

- (14) La Commission était en désaccord avec ces arguments. Les hypothèses formulées par le plaignant pour construire la valeur normale étaient fondées sur son expérience et sa connaissance du marché ainsi que sur les informations accessibles au public. Le fait que la partie intéressée conteste ces hypothèses ne les invalide pas aux fins de la construction de la valeur normale dans la plainte. Les chiffres sur lesquels la valeur normale a été fondée ont été étayés par des éléments de preuve suffisants, et ont été confirmés par l'analyse de ces éléments par la Commission. Même en procédant à certains ajustements suggérés par la partie intéressée, ce que la Commission a fait lors de l'examen de la plainte, il restait des éléments de preuve suffisants de l'existence d'un dumping.
- (15) Dika et les autorités marocaines ont affirmé que le plaignant avait omis dans son analyse du préjudice le fait que le marché est segmenté entre les fabricants d'équipements d'origine («FEO») et les marchés de l'après-vente («AV») et, sur chaque marché, entre les différents types de roues, c'est-à-dire les segments inférieur et supérieur.
- (16) La Commission a observé que, si les roues en aluminium FEO et AV ont des canaux de distribution différents, elles partagent les mêmes caractéristiques physiques et techniques et sont interchangeables. Les FEO et AV devraient donc être considérés comme des canaux de vente différents plutôt que comme des segments différents.
- (17) En ce qui concerne les deux canaux de vente, le plaignant a estimé que les exportations marocaines étaient probablement presque exclusivement livrées aux clients FEO. L'analyse ultérieure, par la Commission, des informations à sa disposition l'a confirmé. C'était également le cas des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon qui vendaient presque exclusivement à des clients FEO (environ 99,6 %).
- (18) En ce qui concerne les différents types de roues, la Commission a observé que la plainte ne contenait pas une analyse complète du préjudice par type différent de roues en aluminium, mais plutôt le calcul de la sous-cotation des prix et des prix indicatifs pour dix types représentatifs de roues.
- (19) Cet argument a donc été rejeté.
- (20) Dika, Hands et les autorités marocaines ont affirmé que l'évolution des importations marocaines ne pouvait causer ou menacer de causer un préjudice à l'industrie de l'Union, étant donné qu'elles ne représentaient que 2,8 % du marché de l'Union durant la période comprise entre le 1^{er} avril 2020 et le 31 mars 2021 et qu'elles n'étaient pas à l'origine d'une dépression ou d'un blocage des prix.
- (21) L'analyse spécifique du préjudice présentée dans la plainte a montré des éléments suffisants indiquant une pénétration accrue du marché de l'Union (en termes absolus et en termes relatifs) par des importations en provenance du Maroc réalisées à des prix inférieurs et à des prix indicatifs largement inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union. Ce phénomène semble avoir causé un préjudice important à l'industrie de l'Union, illustrée notamment par la baisse de ses ventes et de sa part de marché, par une détérioration des résultats financiers ou par le niveau des prix facturés par l'industrie de l'Union. Cet argument a donc été rejeté.
- (22) Dika a fait valoir que certains indicateurs de préjudice inclus dans la plainte, comme les capacités de production, les prix de l'Union et la consommation de l'Union, ne corroboraient pas la conclusion relative à un préjudice au cours de la période d'enquête. En outre, la pleine utilisation des capacités n'est pas une option pour le producteur de roues en aluminium, compte tenu des modèles de chaîne d'approvisionnement «juste à temps» mis en œuvre par les constructeurs automobiles dans l'Union européenne, qui exigent que les producteurs de roues en aluminium soient flexibles et disposent de capacités pour répondre aux besoins de dernière minute.
- (23) La Commission rappelle qu'avant de conclure à l'existence d'un préjudice important et d'ouvrir une enquête, il y a lieu d'examiner, entre autres, les facteurs pertinents décrits dans le règlement de base. Toutefois, l'article 5 du règlement de base ne requiert pas spécifiquement que tous les facteurs de préjudice visés à l'article 3, paragraphe 5, fassent état d'une détérioration pour que la thèse du préjudice important soit suffisamment étayée aux fins de l'ouverture d'une enquête. En effet, d'après le libellé de l'article 5, paragraphe 2, du règlement de base, la plainte contient des renseignements sur l'évolution du volume des importations dont il est allégué qu'elles font l'objet d'un dumping, l'effet de ces importations sur les prix du produit similaire sur le marché de l'Union et l'incidence de ces importations sur l'industrie de l'Union, démontrée par des facteurs pertinents (mais pas forcément par tous ces facteurs). La plainte contenait ces renseignements, qui indiquaient l'existence d'un préjudice. La Commission a donc considéré que la plainte contenait suffisamment de preuves du préjudice et a rejeté l'argument.

- (24) Dika et Hands ont fait valoir que l'institution de mesures antidumping ne saurait être dans l'intérêt de l'Union.
- (25) En ce qui concerne ce dernier point, l'intérêt de l'Union n'est pas un critère pertinent pour déterminer si une plainte justifie l'ouverture d'une procédure antidumping au titre de l'article 5 du règlement de base. Par conséquent, ces observations n'ont pas été prises en considération en ce qui concerne les allégations relatives à l'ouverture de la procédure.
- (26) Dika, Hands et les autorités marocaines ont fait valoir que le plaignant n'avait pas pris en considération d'autres facteurs tels que le manque allégué de concurrence entre les roues en aluminium de l'Union et les roues en aluminium du Maroc en raison de la segmentation des marchés, les importations en provenance des pays tiers et les conséquences de la pandémie de COVID-19.
- (27) L'analyse de la plainte par la Commission a confirmé que les éléments mentionnés étaient soit dépourvus de fondement, factuellement incorrects ou insuffisants pour remettre en cause la conclusion selon laquelle la plainte contenait des éléments de preuve suffisants tendant à démontrer que les importations du produit concerné entraient dans l'Union à des prix faisant l'objet d'un dumping et semblaient causer un préjudice important aux producteurs de l'Union. Ces aspects avaient été établis sur la base des meilleurs éléments de preuve dont disposait le plaignant à l'époque et étaient suffisamment représentatifs et fiables. En outre, les arguments avancés par Dika, les autorités marocaines et l'ACEA ont été examinés en détail au cours de l'enquête et il y sera encore répondu ci-après.
- (28) Eu égard à ce qui précède, la Commission a confirmé que le plaignant avait fourni suffisamment de preuves d'un dumping, d'un préjudice et d'un lien de causalité, satisfaisant ainsi aux exigences énoncées à l'article 5, paragraphe 2, du règlement de base.

1.5. Échantillonnage

- (29) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a indiqué qu'elle était susceptible de procéder à un échantillonnage des parties intéressées conformément à l'article 17 du règlement de base.

1.5.1. Échantillonnage des producteurs de l'Union

- (30) Dans son avis d'ouverture, la Commission a indiqué qu'elle avait provisoirement sélectionné un échantillon de producteurs de l'Union. La Commission a sélectionné un échantillon définitif de trois producteurs de l'Union. Conformément à l'article 17 du règlement de base, le critère utilisé pour sélectionner l'échantillon était les plus grandes quantités représentatives de production du produit similaire dans l'Union au cours de la période d'enquête, c'est-à-dire du 1^{er} octobre 2020 au 30 septembre 2021. Cet échantillon provisoire comptait trois producteurs de l'Union situés dans trois États membres différents. L'échantillon de producteurs de l'Union représentait près de 20 % de la production totale du produit similaire dans l'Union et permettait d'assurer une bonne répartition géographique. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations sur l'échantillon provisoire mais elle n'en a reçu aucune.

1.5.2. Échantillonnage des importateurs

- (31) Afin de permettre à la Commission de décider s'il était nécessaire de procéder par échantillonnage et, dans l'affirmative, de déterminer la composition de l'échantillon, les importateurs indépendants ont été invités à fournir à la Commission les informations spécifiées dans l'avis d'ouverture.
- (32) Aucun importateur indépendant connu n'a fourni les informations demandées et n'a accepté d'être inclus dans l'échantillon.

1.5.3. Échantillonnage des producteurs-exportateurs au Maroc

- (33) Afin de permettre à la Commission de décider s'il était nécessaire de procéder par échantillonnage et, dans l'affirmative, de déterminer la composition de l'échantillon, tous les producteurs-exportateurs au Maroc ont été invités à communiquer les informations demandées dans l'avis d'ouverture. De plus, la Commission a demandé à la mission du Royaume du Maroc d'identifier et/ou de contacter d'autres producteurs-exportateurs qui pourraient souhaiter participer à l'enquête.
- (34) Seuls deux producteurs-exportateurs du pays concerné, représentant la quasi-totalité des importations de roues en aluminium en provenance du Maroc, ont fourni les informations demandées. La Commission a donc décidé qu'il n'était pas nécessaire de procéder à un échantillonnage.

1.6. Réponses au questionnaire et visites de vérification

- (35) La Commission a envoyé des questionnaires à trois producteurs de l'Union, au plaignant, aux deux utilisateurs connus ainsi qu'à deux producteurs-exportateurs du pays concerné. Les questionnaires ont également été mis à disposition en ligne ⁽⁷⁾ le jour de l'ouverture de l'enquête.
- (36) La Commission a recherché et vérifié toutes les informations jugées nécessaires aux fins de la détermination provisoire du dumping, du préjudice et de l'intérêt de l'Union. Compte tenu de la pandémie de COVID-19 et des mesures de confinement mises en place par différents pays, la Commission n'a pas pu effectuer toutes les visites de vérification au titre de l'article 16 du règlement de base.
- Des visites de vérification au titre de l'article 16 du règlement de base ont été effectuées dans les locaux de deux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, auprès d'un utilisateur ⁽⁸⁾, et dans les locaux des producteurs-exportateurs marocains suivants: Hands 8 S.A. (ci-après «Hands»);
 - DIKA MOROCCO AFRIKA S.A.R.L (ci-après «Dika»).
- (37) En outre, conformément à son avis relatif aux conséquences de l'épidémie de COVID-19 sur les enquêtes antidumping et antisubventions ⁽⁹⁾, la Commission a effectué des recoupements à distance en ce qui concerne la société liée de Dika CITIC Dicastal Co., Ltd (ci-après «CITIC») et un producteur de l'Union.

1.7. Période d'enquête et période considérée

- (38) L'enquête relative au dumping et au préjudice a porté sur la période comprise entre le 1^{er} octobre 2020 et le 30 septembre 2021 (ci-après la «période d'enquête»). L'examen des tendances utiles pour l'évaluation du préjudice a porté sur la période comprise entre le 1^{er} janvier 2018 et la fin de la période d'enquête (ci-après la «période considérée»).

2. PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

2.1. Produit concerné

- (39) Les produits concernés sont les roues en aluminium des véhicules automobiles des positions 8701 à 8705 de la nomenclature combinée (NC), avec ou sans accessoires et équipées ou non de pneumatiques, originaires du Maroc, relevant actuellement des codes NC ex 8708 70 10 et ex 8708 70 50 (codes TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 et 8708 70 50 50) (ci-après le «produit concerné»).
- (40) Les roues en aluminium sont traditionnellement vendues dans l'Union par l'intermédiaire de deux canaux de distribution: aux FEO, qui sont principalement des constructeurs automobiles, et au marché de l'après-vente, qui comprend par exemple des distributeurs, des détaillants, des ateliers de réparation, etc. Le produit concerné en provenance du Maroc a été commercialisé exclusivement par l'intermédiaire du canal FEO au cours de la période considérée. Pour ce qui est du canal de distribution FEO, les constructeurs automobiles organisent des procédures d'appel d'offres pour les roues en aluminium et participent souvent au processus de création d'une nouvelle roue qui sera associée à leur marque. Les producteurs de l'Union et les exportateurs marocains peuvent concourir dans le cadre des mêmes appels d'offres.

2.2. Produit similaire

- (41) L'enquête a révélé que les produits suivants présentaient les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles et étaient destinés aux mêmes utilisations de base:
- le produit concerné;
 - le produit fabriqué et vendu sur le marché intérieur du Maroc et
 - le produit fabriqué et vendu dans l'Union par l'industrie de l'Union.
- (42) La Commission a décidé à ce stade que ces produits constituaient donc des produits similaires au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement de base.

⁽⁷⁾ https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_details.cfm?id=2563

⁽⁸⁾ Comme expliqué au considérant 5, les noms des producteurs de l'Union et des deux utilisateurs ne sont pas divulgués pour des raisons de confidentialité.

⁽⁹⁾ JO C 86 du 16.3.2020, p. 6.

3. DUMPING

3.1. Maroc

3.1.1. *Coopération des producteurs-exportateurs*

- (43) Comme indiqué au considérant 34 ci-dessus, deux producteurs-exportateurs marocains, Dika et Hands, se sont manifestés lors de l'enquête et ont répondu au questionnaire. Dika a une société liée, CITIC, qui est un producteur chinois de roues en aluminium. CITIC achète des roues en aluminium à Dika et en vend à l'Union, au Maroc et à d'autres pays tiers. Toutefois, au cours du recouplement à distance avec CITIC, un certain nombre d'erreurs ont été découvertes, ce qui a sérieusement mis en doute la fiabilité des listes de ventes intérieures et dans l'UE. Ces erreurs concernaient principalement des différences entre les prix enregistrés dans les listes de ventes, les prix figurant sur les factures et les prix effectivement payés.
- (44) Le 1^{er} avril 2022, lors de la vérification sur place à Dika, après la fin du recouplement à distance avec CITIC, la société a fourni une version révisée des listes de ventes, y compris une explication des divergences constatées. À ce moment-là, il n'était plus possible de vérifier ou de recouper les listes de ventes révisées. En outre, une vérification préliminaire des données nouvellement soumises a révélé que les révisions effectuées par la société n'ont pas remédié à toutes les divergences mentionnées lors du recouplement à distance, tandis que le nombre total de révisions était beaucoup plus élevé que le recouplement à distance ne l'avait laissé prévoir. La nature et le nombre des erreurs, dont certaines étaient toujours présentes après la révision, étaient tels que la Commission ne pouvait pas se fier à l'exactitude des listes de ventes. Par conséquent, la Commission n'a pas été en mesure de vérifier les informations nécessaires pour établir une marge de dumping pour la société.
- (45) Conformément à l'article 18, paragraphe 4, du règlement de base, Dika et sa société liée ont été informées, par lettre du 5 mai 2022, des motifs pour lesquels la Commission avait l'intention de ne pas prendre en considération les informations fournies et ont eu la possibilité d'apporter des explications complémentaires (ci-après «la lettre au titre de l'article 18»).
- (46) La société a répondu à la lettre de la Commission le 12 mai 2022. Dans sa réponse, elle a expliqué qu'elle avait enregistré ses ventes dans les listes correspondantes conformément à ses principes comptables. La société a donc soutenu, contrairement aux déclarations faites lors du recouplement à distance et de la visite de vérification sur place, que les listes de ventes initiales, dont les valeurs totales pouvaient être rapprochées du système comptable SAP de la société, étaient complètes et exactes, ne contenaient aucune erreur et n'exigeaient aucune révision. En fait, les révisions que la société avait effectuées après le recouplement à distance n'auraient été communiquées à la Commission que pour démontrer la pleine coopération de CITIC à l'enquête. La société a donc déclaré que la Commission devait utiliser la version initiale non révisée des listes de ventes. À titre subsidiaire, la société a indiqué que la Commission pouvait utiliser les listes de ventes révisées, fournies avec la lettre, étant donné que les lacunes n'étaient pas de nature à créer des difficultés injustifiées pour parvenir à des conclusions raisonnablement correctes. Ces listes de ventes étaient semblables à celles fournies lors de la vérification sur place, des données précédemment manquantes ayant été ajoutées, certaines erreurs corrigées et des explications supplémentaires apportées. Toutefois, plusieurs erreurs subsistaient: pour un certain nombre d'opérations, le montant effectivement reçu n'avait toujours pas été fourni et la Commission n'a pas été en mesure de recouper ou de vérifier les listes de ventes révisées fournies par rapport à la réponse de la société à la lettre au titre de l'article 18. La société a également déclaré qu'au cas où la Commission insisterait sur l'application de l'article 18 du règlement de base, elle devrait utiliser les états financiers de CITIC comme données partielles disponibles.
- (47) La Commission a contesté les arguments avancés par la société dans sa réponse à la lettre au titre de l'article 18. Le questionnaire antidumping destiné aux producteurs-exportateurs a clairement demandé de fournir les listes des ventes transaction par transaction. Les modèles des tableaux fournis avec le questionnaire exigeaient sans équivoque les données telles qu'elles figuraient sur la facture (quantité facturée, valeur de la facture, notes de crédit y afférentes, etc.). La société elle-même a reconnu qu'elle n'avait pas rempli les listes de ventes sur la base de factures. Au contraire, elle les avait complétées sur la base de ses propres pratiques comptables. En outre, la société a affirmé que toute différence entre la valeur de la facture et le prix réellement perçu est normalement enregistrée dans les listes de ventes soit sous la forme d'une remise, d'un rabais, d'une note de crédit ou d'une autre manière. Or, il a été constaté que ces différences n'avaient pas été systématiquement prises en considération dans les listes de ventes de la société.

- (48) Comme indiqué ci-dessus au considérant 44, les listes révisées des ventes n'ont pas pu être recoupées ou vérifiées en temps utile. Comme expliqué à la société dans la lettre de pré-recoupement à distance et de pré-vérification envoyée le 11 mars 2022 et conformément à l'avis relatif aux conséquences de l'épidémie de COVID-19 sur les enquêtes antidumping et antisubventions ⁽¹⁰⁾, l'objectif du recoupement à distance était d'obtenir des assurances concernant les informations fournies par la société dans sa réponse au questionnaire. Ces assurances n'ont pas été obtenues au cours du recoupement à distance en ce qui concerne les listes de ventes. Un recoupement à distance supplémentaire avec CITIC, tel que proposé par la société dans sa réponse à la lettre au titre de l'article 18, ne devrait pas être utilisé comme moyen de remédier au manque d'actualité des données ou aux erreurs constatées au cours du recoupement à distance qui avait déjà eu lieu dans les délais impartis.
- (49) En outre, certaines modifications qui avaient été discutées lors du recoupement à distance n'ont pas été prises en compte dans les tableaux révisés. Dans sa réponse à la lettre au titre de l'article 18, la société a fourni une nouvelle liste des ventes révisée dont les modifications supplémentaires n'ont pu être ni recoupées ni vérifiées. La Commission a donc considéré que la société n'avait pas fourni les informations demandées dans les délais de l'enquête. L'alternative proposée par la société, consistant à utiliser les états financiers de CITIC en tant que données disponibles partielles, n'était pas acceptable. L'utilisation des états financiers n'aurait pas permis à la Commission d'établir une valeur normale et un prix à l'exportation au niveau de détail et de précision requis par le règlement de base, puisqu'ils ne permettaient pas d'effectuer une analyse sur la base des produits ou des transactions.
- (50) Étant donné que Dika et sa société liée CITIC n'ont pas fourni d'informations qui auraient permis à la Commission de parvenir à des conclusions raisonnablement correctes, et que des informations vérifiables qui auraient pu permettre une telle conclusion n'ont pas été communiquées, la Commission a décidé de ne pas tenir compte des informations fournies par la société en ce qui concerne les listes des ventes intérieures et dans l'UE. Ces informations étant cruciales pour la détermination d'une valeur normale et d'un prix à l'exportation, la Commission n'était pas en mesure de calculer une marge de dumping individuelle pour la société.
- (51) En conséquence, la Commission a provisoirement ignoré les informations fournies par ce producteur-exportateur et a confirmé l'utilisation des données disponibles pour ce producteur-exportateur sur la base de l'article 18, paragraphe 1, du règlement de base.

3.1.2. Valeur normale

- (52) En raison de l'application de l'article 18, paragraphe 1, du règlement de base, comme décrit à la section 3.1.1 ci-dessus, la description du calcul de la marge de dumping ci-dessous ne s'appliquait qu'au producteur-exportateur marocain restant, Hands.
- (53) L'article 2, paragraphe 1, du règlement de base dispose que la valeur normale est basée sur les prix payés ou à payer, au cours d'opérations commerciales normales, par des acheteurs indépendants dans le pays exportateur. Toutefois, la Commission a établi que le producteur-exportateur ayant coopéré n'avait effectué aucune vente sur le marché intérieur. Le faible nombre de ventes de roues en aluminium à des acheteurs au Maroc au cours de la période d'enquête concernait un constructeur automobile situé dans une zone économique franche (*«zone d'accélération industrielle»*, précédemment également dénommée *«zone franche»* ou *«zone franche d'exportation»*), comparable à la zone économique dans laquelle le producteur ayant coopéré était établi. Ce constructeur automobile achetait les roues en aluminium en vue de leur utilisation dans l'assemblage d'une voiture. Par la suite, la voiture – et non les roues en aluminium – devait être expédiée à partir de la zone franche soit pour être commercialisée sur le marché intérieur, soit pour être exportée. Toutefois, la destination finale de la voiture n'était très probablement pas le marché intérieur. Une étude réalisée en 2020 a montré que 90 % des voitures fabriquées au Maroc sont destinées au marché d'exportation ⁽¹¹⁾, ce qui a également été corroboré par les informations fournies par les constructeurs automobiles marocains ⁽¹²⁾. En outre, en vertu de la loi n° 19-94 régissant les zones franches, les entreprises situées dans ces zones doivent réaliser au moins 70 % de leur chiffre d'affaires à l'exportation ⁽¹³⁾.

⁽¹⁰⁾ JO C 86 du 16.3.2020, p. 6.

⁽¹¹⁾ Henri-Louis Védie, *«L'automobile: une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique»*, Policy Center for the New South, Policy Paper 20/34, novembre 2020 (disponible à l'adresse suivante: https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/PP%20-%2020-34%20%28Henri-louis%20Vedie%29_0.pdf).

⁽¹²⁾ Le groupe Renault, par exemple, a exporté plus de 95 % de la production de son site de Tanger (voir <https://www.tac.ma/news/english-1m-vehicles-exported-from-tangermed/>).

⁽¹³⁾ Voir la loi n° 19-94 relative aux zones franches d'exportation, Bulletin officiel, 1995-02-15, n° 4294, p. 117-121.

- (54) Comme expliqué ci-dessus, la vente de roues en aluminium par le producteur-exportateur ayant coopéré à cet acheteur au Maroc était une vente d'une zone économique à une autre. Les sociétés situées dans ces zones économiques au Maroc sont exemptées des lois et règlements douaniers normalement applicables sur le territoire marocain, et les marchandises entrant dans la zone économique sont considérées comme des exportations ⁽¹⁴⁾. Étant donné que les roues en aluminium ont été produites dans une zone économique, puis commercialisées et expédiées vers une autre zone économique, elles ne sont jamais entrées sur le territoire douanier du Maroc et ne pouvaient donc pas être considérées comme une vente intérieure.
- (55) En tout état de cause, même si les ventes à destination de la zone franche économique au Maroc étaient considérées comme des ventes intérieures, elles n'étaient pas représentatives et n'ont pas été effectuées au cours d'opérations commerciales normales, comme l'exige l'article 2, paragraphe 1, du règlement de base.
- (56) À cet égard, la Commission a d'abord examiné si le volume total des ventes intérieures du producteur-exportateur ayant coopéré était représentatif conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement de base. Les ventes sur le marché intérieur sont représentatives dès lors que le volume total des ventes intérieures du produit similaire à des acheteurs indépendants sur le marché intérieur a représenté au moins 5 % du volume total de ses ventes à l'exportation du produit concerné vers l'Union au cours de la période d'enquête. Sur cette base, les ventes du producteur-exportateur ayant coopéré effectuées au Maroc n'étaient pas représentatives.
- (57) La Commission a ensuite défini la proportion de ventes bénéficiaires à des acheteurs indépendants sur le marché intérieur pour chaque type de produit au cours de la période d'enquête afin de savoir s'il était opportun d'utiliser les ventes réelles sur le marché intérieur aux fins du calcul de la valeur normale, conformément à l'article 2, paragraphe 4, du règlement de base. L'analyse des ventes intérieures a montré qu'aucune des ventes intérieures n'était rentable et n'avait donc eu lieu au cours d'opérations commerciales normales.
- (58) Aucune vente du produit similaire n'ayant eu lieu au cours d'opérations commerciales normales sur le marché intérieur, la Commission a construit la valeur normale conformément à l'article 2, paragraphes 3 et 6, du règlement de base.
- (59) L'article 2, paragraphe 3, du règlement de base dispose que lorsque aucune vente intérieure n'a lieu au cours d'opérations commerciales normales, la valeur normale du produit similaire est calculée sur la base du coût de production dans le pays d'origine, majoré d'un montant raisonnable pour les frais de vente, les dépenses administratives et les autres frais généraux et d'une marge bénéficiaire raisonnable. L'article 2, paragraphe 6, du règlement de base dispose que les frais de vente, les dépenses administratives et les autres frais généraux ainsi que les bénéfices sont fondés sur les données réelles concernant la production et les ventes, au cours d'opérations commerciales normales, du produit similaire par l'exportateur ou le producteur faisant l'objet de l'enquête. Toutefois, étant donné qu'aucune vente du produit similaire n'a eu lieu au cours d'opérations commerciales normales pour Hands, comme expliqué ci-dessus, l'article 2, paragraphe 6, du règlement de base prévoit trois méthodes alternatives:
- a) la moyenne pondérée des montants réels établis pour les autres exportateurs ou producteurs faisant l'objet de l'enquête à l'égard de la production et des ventes du produit similaire sur le marché intérieur du pays d'origine;
 - b) les montants réels que l'exportateur ou le producteur en question a engagés ou obtenus à l'égard de la production et des ventes, au cours d'opérations commerciales normales, de la même catégorie générale de produits sur le marché intérieur du pays d'origine;
 - c) toute autre méthode raisonnable, à condition que le montant correspondant au bénéfice ainsi établi n'excède pas le bénéfice normalement réalisé par d'autres exportateurs ou producteurs lors de ventes de produits de la même catégorie générale sur le marché intérieur du pays d'origine.
- (60) En ce qui concerne l'article 2, paragraphe 6, point a), il n'y avait qu'un seul autre producteur-exportateur de roues en aluminium au Maroc, Dika. Dika a également vendu l'ensemble de ses roues en aluminium au Maroc à des constructeurs automobiles situés dans des zones économiques. Comme expliqué ci-dessus aux considérants 53 et 54, ces ventes n'ont pas été considérées comme des ventes intérieures. En outre, la moyenne visée à l'article 2, paragraphe 6, point a), doit être une moyenne pondérée d'au moins deux producteurs-exportateurs ⁽¹⁵⁾. Par conséquent, les données de Dika ne pouvaient pas être utilisées, quand bien même ses ventes auraient été jugées fiables. L'article 2, paragraphe 6, point a), n'a donc pas pu être appliqué.

⁽¹⁴⁾ Voir la loi n° 19-94 relative aux zones franches d'exportation, Bulletin officiel, 1995-02-15, n° 4294, p. 117-121, modifiée ultérieurement par la loi n° 14.21 afin de changer le terme «zone franche» en «zone d'accélération industrielle». Voir également le Code des douanes et impôts indirects pertinents de l'administration des douanes et impôts indirects pertinents par le dahir portant loi n° 1-77-339 du 25 chaoual 1397 (9 octobre 1977), tel qu'il a été modifié et complété.

⁽¹⁵⁾ CE — Droits antidumping sur les importations de linge de lit en coton en provenance de l'Inde (WT/DS141/R, 30.10.2000, points 74 à 77).

- (61) L'article 2, paragraphe 6, point b), pose l'exigence d'une production et de ventes, au cours d'opérations commerciales normales, de la même catégorie générale de produits sur le marché intérieur. Toutefois, Hands ne produisait que des roues en aluminium et aucune de ses ventes n'a eu lieu au cours d'opérations commerciales normales. L'article 2, paragraphe 6, point b), n'a donc pas pu être appliqué non plus.
- (62) L'article 2, paragraphe 6, point c), fait référence à «toute autre méthode raisonnable» pour établir les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux et le bénéfice. En l'absence d'autres producteurs de roues en aluminium au Maroc, la Commission a jugé raisonnable d'appliquer les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux et le bénéfice constatés pour les producteurs de roues en aluminium au Brésil. Le Brésil a été proposé comme pays représentatif approprié dans la demande de réexamen, qui a servi de base à l'enquête de réexamen au titre de l'expiration des mesures en cours concernant les roues en aluminium originaires de Chine ⁽¹⁶⁾. La moyenne pondérée des frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux constatés était de 11,49 % et le bénéfice moyen pondéré était de 4,89 %.
- (63) L'article 2, paragraphe 6, point c), impose également l'application d'un plafond au bénéfice utilisé dans le cadre de cette méthode afin de garantir que le bénéfice utilisé n'excède pas le bénéfice normalement réalisé par d'autres exportateurs ou producteurs lors de ventes de produits de la même catégorie générale sur le marché intérieur du pays d'origine. Il n'y avait pas d'autres producteurs marocains de roues en aluminium que Dika et Hands, dont le bénéfice n'a pas pu être utilisé car ils n'avaient pas de ventes sur le marché intérieur marocain. En outre, la Commission ne disposait d'aucune information concernant le bénéfice réalisé par d'éventuels producteurs ou exportateurs de pièces automobiles en aluminium ou de produits en aluminium liés à l'industrie automobile au Maroc.
- (64) La Commission a considéré que les roues en aluminium relevaient de la même catégorie générale que les autres produits en aluminium tels que les produits extrudés en aluminium ou les profilés en aluminium. Ces produits utilisent la même matière première principale (aluminium), qui représente la majeure partie du coût de production de ces produits. En outre, les différents processus de production impliquent la fusion ou le chauffage de l'aluminium pour le façonner sous la forme souhaitée. Le bénéfice moyen pondéré réalisé par les sept producteurs marocains de ces produits en aluminium, pour lesquels des données financières étaient disponibles pour 2020, était de 4,16 %. Ce pourcentage a été utilisé comme plafond pour le bénéfice des producteurs brésiliens de roues en aluminium.
- (65) La valeur normale a ensuite été construite en ajoutant au coût de production de Hands, les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux et le bénéfice brésiliens mentionnés au considérant 62, mais plafonnés à 4,16 %.

3.1.3. Prix à l'exportation

- (66) Le producteur-exportateur ayant coopéré exportait vers l'Union soit directement auprès d'acheteurs indépendants, soit par l'intermédiaire d'une société liée agissant en qualité d'importateur.
- (67) En ce qui concerne les ventes effectuées directement à des acheteurs indépendants dans l'Union, le prix à l'exportation était le prix réellement payé ou à payer pour le produit concerné vendu à l'exportation vers l'Union, conformément à l'article 2, paragraphe 8, du règlement de base.
- (68) En ce qui concerne les ventes exportées vers l'Union par l'intermédiaire d'une société liée agissant en tant qu'importateur, le prix à l'exportation était établi sur la base du prix auquel les produits importés étaient revendus pour la première fois à des acheteurs indépendants dans l'Union, conformément à l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base. Dans ce cas, des ajustements du prix ont été opérés pour tenir compte de tous les coûts encourus entre l'importation et la revente, y compris les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux (VAG), ainsi que d'une marge bénéficiaire. Les bénéfices ont été fondés sur ceux normalement réalisés par les importateurs indépendants, étant donné que le bénéfice réel de l'importateur lié n'a pas été jugé fiable en raison de la relation entre le producteur-exportateur ayant coopéré et l'importateur lié. Étant donné qu'aucun importateur indépendant n'a coopéré avec la Commission dans le cadre de la présente enquête, la Commission a utilisé le bénéfice établi lors de la dernière enquête de réexamen au titre de l'expiration des mesures concernant les roues en aluminium originaires de Chine ⁽¹⁷⁾.

3.1.4. Comparaison

- (69) La Commission a comparé la valeur normale et le prix à l'exportation du producteur-exportateur ayant coopéré au niveau départ usine.

⁽¹⁶⁾ Avis d'ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures antidumping applicables aux importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine (JO C 29 du 20.1.2022, p. 34).

⁽¹⁷⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/109 de la Commission du 23 janvier 2017 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil (JO L 18 du 24.1.2017, p. 1).

- (70) Lorsque la nécessité d'assurer une comparaison équitable le justifiait, la Commission a opéré des ajustements de la valeur normale et/ou du prix à l'exportation pour tenir compte des différences ayant une incidence sur les prix et la comparabilité des prix, en application de l'article 2, paragraphe 10, du règlement de base. Des ajustements ont été opérés pour tenir compte des frais de transport, d'assurance, de manutention et de chargement, d'emballage, des coûts de crédit, des rabais et d'autres allocations.

3.1.5. Marge de dumping

- (71) En ce qui concerne le producteur-exportateur ayant coopéré, la Commission a comparé la valeur normale moyenne pondérée de chaque type du produit similaire au prix à l'exportation moyen pondéré du type de produit concerné correspondant, ainsi que le prévoit l'article 2, paragraphes 11 et 12, du règlement de base.
- (72) Pour tous les autres producteurs-exportateurs au Maroc, la Commission a établi la marge de dumping sur la base des données disponibles, conformément à l'article 18 du règlement de base. À cet effet, la Commission a déterminé le degré de coopération des producteurs-exportateurs. Le degré de coopération correspond au volume des exportations des producteurs-exportateurs ayant coopéré vers l'Union, exprimé en pourcentage du total des importations en provenance du pays concerné vers l'Union au cours de la période d'enquête, ces chiffres étant établis à partir de la base de données Comext d'Eurostat.
- (73) Comme expliqué à la section 3.1.1 ci-dessus, il n'y avait qu'un seul producteur-exportateur marocain ayant coopéré. Étant donné que les exportations de roues en aluminium de cette société représentaient moins de 50 % des importations totales de roues en aluminium dans l'Union au cours de la période d'enquête, le degré de coopération en l'espèce a été jugé faible. De ce fait, la Commission a décidé qu'il était opportun d'établir la marge résiduelle de dumping au niveau de la marge de dumping la plus élevée constaté pour les types de produit vendus en quantités représentatives par le producteur-exportateur ayant coopéré. Les ventes à l'exportation de ces types de produits représentaient environ 50 % de l'ensemble des exportations vers l'Union réalisées par le producteur-exportateur ayant coopéré.
- (74) Les marges de dumping provisoires, exprimées en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, sont les suivantes:

Société	Marge de dumping provisoire
HANDS 8 S.A.	8,0 %
Toutes les autres sociétés	16,5 %

4. PRÉJUDICE

4.1. Définition de l'industrie de l'Union et de la production de l'Union

- (75) Le produit similaire a été fabriqué par quelque trente producteurs de l'Union au cours de la période d'enquête. Ces producteurs constituent l'«industrie de l'Union» au sens de l'article 4, paragraphe 1, du règlement de base.
- (76) La production totale de l'Union pendant la période d'enquête a été estimée à environ 64,3 millions d'unités. Pour établir ce chiffre, la Commission s'est fondée sur toutes les informations disponibles concernant l'industrie de l'Union, telles que la réponse au questionnaire macroéconomique fournie par le plaignant. Comme indiqué au considérant 30, les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon représentaient près de 20 % de la production totale des producteurs de l'Union connus du produit similaire.

4.2. Consommation de l'Union

- (77) La consommation de l'Union a évolué comme suit:

Tableau 1

Consommation de l'Union (en unités)

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Consommation totale (en milliers d'unités)	77 873	73 797	59 530	64 311
Indice (2018 = 100)	100	95	76	83

Source: base de données Comext d'Eurostat, EUWA et réponses vérifiées au questionnaire.

- (78) La Commission a établi la consommation de l'Union sur la base des ventes totales de l'industrie de l'Union dans l'Union, plus les importations totales en provenance de pays tiers dans l'Union. Les ventes de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union ont été communiquées dans le cadre de la plainte et ajustées sur la base des données fournies dans les réponses des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour la période d'enquête. Pour les importations, la Commission s'est appuyée sur la base de données Comext d'Eurostat. Toutefois, la base de données Comext d'Eurostat ne fournissant que le poids des importations et non le nombre d'unités de roues en aluminium importées, il a été nécessaire de convertir le poids en unités. Dans la plainte, le plaignant a appliqué le taux de conversion utilisé lors de la dernière enquête sur le même produit ⁽¹⁸⁾ (à savoir 10,9 kg par unité). La validité de ce taux de conversion a été vérifiée sur la base des réponses au questionnaire des producteurs marocains et des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. L'enquête a révélé que le poids moyen pondéré par unité actuellement applicable est de 11,3 kg par unité, étant donné que la tendance du marché se dirige vers un plus grand diamètre de roue, ce qui entraîne une augmentation du poids par roue. Par conséquent, ce ratio a été utilisé pour établir la consommation de l'Union par unité.
- (79) Comme mentionné au considérant 16, le marché de l'Union est réparti de façon inégale entre deux canaux de distribution, à savoir le canal FEO et le canal AV. La majeure partie des ventes concerne le canal FEO, avec une part de marché de 90 %. Par conséquent, le canal AV, qui représente environ 10 % des ventes, a une incidence limitée sur l'évaluation globale du marché de l'Union. Son incidence est en outre limitée en raison du fait que les producteurs marocains vendaient exclusivement par le canal FEO, ce qui était également le cas pour les trois producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Ces derniers vendaient presque exclusivement par le canal FEO (environ 99,6 % de leurs ventes). En conséquence, cela n'a eu aucune incidence sur l'analyse de comparaison des prix en l'espèce, qui est effectuée au niveau microéconomique sur la base des données fournies par les producteurs-exportateurs et les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. En conséquence, la Commission a provisoirement décidé de ne pas répartir la consommation entre les deux canaux de vente aux fins de la présente enquête.
- (80) La consommation de l'Union a reculé de 5 % entre 2018 et 2019 et de 19 % entre 2019 et 2020. En 2020, la production de l'industrie automobile a diminué d'environ 4,2 millions de véhicules en raison de la pandémie de COVID-19, ce qui a eu une incidence directe sur les fournisseurs en amont, les ventes de roues en aluminium ayant chuté de 14 millions en 2020 par rapport à 2019. La baisse de la production a été particulièrement significative au deuxième trimestre 2020 mais le marché a rebondi au cours des mois suivants. Le marché a récupéré cinq millions de roues, passant de 59 millions en 2020 à 64 millions au cours de la période d'enquête. La consommation n'a toutefois pas atteint le niveau de 2019 en raison de la pénurie de semi-conducteurs utilisés par les constructeurs automobiles.

4.3. Importations en provenance du pays concerné

4.3.1. Volume et part de marché des importations en provenance du pays concerné

- (81) La Commission a établi le volume des importations à partir de la base de données Comext d'Eurostat. La part de marché des importations a été établie sur la base de la part que ces importations représentaient dans la consommation totale de l'Union.

⁽¹⁸⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/109.

- (82) Les importations dans l'Union en provenance du pays concerné ont évolué comme suit:

Tableau 2

Quantité des importations (en unités) et part de marché

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Quantité des importations en provenance du Maroc (en milliers d'unités)	0	15,7	1 038	2 516
Indice (2019 = 100)	-	100	6 611	16 025
Part de marché (en %)	-	0,0	1,7	3,9
Indice (2019 = 100)	-	100	8 196	18 389

Source: base de données Comext d'Eurostat.

- (83) Alors qu'en 2019, le Maroc a exporté quelques milliers d'unités, les exportations se sont accélérées en 2020 et au cours de la période d'enquête, passant de 1 million à 2,5 millions d'unités. Le règlement d'enregistrement a souligné qu'au cours des mois qui ont suivi la fin de la période d'enquête, la croissance s'est maintenue au même rythme qu'au cours de la période d'enquête. Comme indiqué au considérant 79 ci-dessus, ces ventes concernaient exclusivement le canal de vente FEO.

4.3.2. Prix des importations en provenance du pays concerné: sous-cotation des prix et blocage des prix

- (84) La Commission a établi les prix des importations à partir de la base de données Comext d'Eurostat. La sous-cotation des prix des importations a été établie sur la base des données des producteurs-exportateurs et des producteurs de l'Union ayant coopéré.
- (85) Le prix moyen pondéré des importations dans l'Union en provenance du pays concerné a évolué comme suit:

Tableau 3

Prix moyens à l'importation en provenance du Maroc

	2018	2019	2020	Période d'enquête
En EUR/unité	-	39,2	42,6	44,7
Indice (2019 = 100)	-	100	109	114

Source: base de données Comext d'Eurostat.

- (86) Le prix moyen des importations en provenance du Maroc a augmenté d'environ 2 EUR par unité entre 2020 et la période d'enquête. Toutefois, une partie du prix de vente est indexée sur le prix de l'aluminium à la London Metal Exchange (ci-après la «LME»), qui a augmenté de manière significative, à savoir d'environ 25 % au cours de cette période.
- (87) La Commission a déterminé la sous-cotation du prix pendant la période d'enquête en comparant:
- (88) les prix de vente moyens pondérés, par type de produit des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, directement facturés à des acheteurs indépendants sur le marché de l'Union, ajustés au niveau départ usine; et
- (89) les prix moyens pondérés correspondants par type de produit des importations en provenance uniquement de Hands vers le premier acheteur indépendant sur le marché de l'Union, établis sur une base coût, assurance, fret (CIF) et dûment ajustés pour tenir compte des droits de douane et des coûts postérieurs à l'importation.

- (90) La comparaison des prix, réalisée pour chaque type de produit, a porté sur des transactions effectuées au même stade commercial, les ajustements jugés nécessaires ayant été dûment opérés et les rabais et remises déduits. Le résultat de cette comparaison a été exprimé en pourcentage du chiffre d'affaires théorique réalisé au cours de la période d'enquête par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Elle a fait apparaître une marge de sous-cotation moyenne pondérée de 26,9 % par les importations sur le marché de l'Union.
- (91) En outre, la Commission a établi l'existence d'un blocage des prix. En effet, comme le montre le tableau 7, l'industrie de l'Union vendait à prix coûtant en 2020 et à des prix inférieurs aux coûts de production au cours de la période d'enquête. Il s'agit des années où les importations faisant l'objet d'un dumping ont connu une forte pénétration et où l'industrie de l'Union a perdu des parts de marché. Par conséquent, les faibles prix à l'importation des importations faisant l'objet d'un dumping ont empêché l'industrie de l'Union d'augmenter ses prix de vente, ce qui a entraîné des pertes au cours de la période d'enquête.

4.4. Situation économique de l'industrie de l'Union

4.4.1. Remarques générales

- (92) Conformément à l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base, l'examen de l'incidence des importations faisant l'objet d'un dumping sur l'industrie de l'Union a comporté une évaluation de tous les indicateurs économiques ayant influé sur la situation de cette industrie durant la période considérée.
- (93) Comme indiqué au considérant 30, l'échantillonnage a été utilisé pour déterminer le préjudice éventuel subi par l'industrie de l'Union.
- (94) Pour les besoins de la détermination du préjudice, la Commission a établi une distinction entre les indicateurs macroéconomiques et microéconomiques du préjudice. La Commission a évalué les indicateurs macroéconomiques sur la base des données contenues dans la réponse au questionnaire macroéconomique. Les données se rapportaient à l'ensemble des producteurs de l'Union. La Commission a évalué les indicateurs microéconomiques sur la base des données contenues dans les réponses au questionnaire communiquées par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Les données concernaient les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Les deux ensembles de données se sont avérés représentatifs de la situation économique de l'industrie de l'Union.
- (95) Les indicateurs macroéconomiques sont les suivants: production, capacités de production, utilisation des capacités, quantité des ventes, part de marché, croissance, emploi, productivité, importance de la marge de dumping et rétablissement à la suite de pratiques de dumping antérieures.
- (96) Les indicateurs microéconomiques sont les suivants: prix unitaires moyens, coûts unitaires, coût de la main-d'œuvre, stocks, rentabilité, flux de liquidités, investissements, rendement des investissements et aptitude à mobiliser des capitaux.

4.4.2. Indicateurs macroéconomiques

4.4.2.1. Production, capacités de production et utilisation des capacités

- (97) Au cours de la période considérée, la production totale de l'Union, ses capacités de production et l'utilisation de ses capacités ont évolué comme suit:

Tableau 4

Production, capacités de production et utilisation des capacités

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Quantité de production (en milliers d'unités)	59 182	57 097	44 718	48 752
Indice (2018 = 100)	100	96	76	82
Capacités de production (en milliers d'unités)	62 614	62 475	61 619	61 294
Indice (2018 = 100)	100	100	98	98

Utilisation des capacités (en %)	95	91	73	80
Indice (2018 = 100)	100	97	77	84

Source: EUWA et producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (98) Globalement, la quantité de production réalisée par l'industrie de l'Union a baissé de 18 % pendant la période considérée. Elle a légèrement diminué de 4 % entre 2018 et 2019. En raison de la pandémie de COVID-19, la production a reculé de 12,3 millions d'unités en 2020 et a rebondi au cours de la période d'enquête, avec une hausse de 4 millions d'unités.
- (99) Alors que la capacité de production de l'industrie de l'Union a diminué de 2 %, l'utilisation des capacités a connu la même tendance négative que la production et a diminué de 15 % au cours de la période considérée.

4.4.2.2. Quantité des ventes et part de marché

- (100) Au cours de la période considérée, la quantité des ventes et la part de marché de l'industrie de l'Union ont évolué comme suit:

Tableau 5

Quantité des ventes et part de marché

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Quantité des ventes sur le marché de l'Union (en milliers d'unités)	57 501	55 502	43 110	45 391
Indice (2018 = 100)	100	97	75	79
Part de marché (en %)	73,8	75,2	72,4	70,6
Indice (2018 = 100)	100	102	98	96

Source: EUWA et producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (101) La quantité des ventes de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union a affiché une baisse de 21 % durant la période considérée. Elle a diminué de 3 % entre 2018 et 2019 puis a baissé de 12 millions d'unités en 2020. Au cours de la période d'enquête, les ventes se sont redressées de 2,2 millions d'unités.
- (102) La part de marché de l'industrie de l'Union a légèrement augmenté entre 2018 et 2019, avant de diminuer en 2020 et de reculer encore au cours de la période d'enquête.

4.4.2.3. Emploi et productivité

- (103) Au cours de la période considérée, l'emploi et la productivité ont évolué comme suit:

Tableau 6

Emploi et productivité

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Nombre de salariés	17 816	17 866	16 963	16 790
Indice (2018 = 100)	100	100	95	94

Productivité (en unité/salarié)	3 322	3 196	2 636	2 904
Indice (2018 = 100)	100	96	79	87

Source: EUWA et producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (104) Si le nombre de salariés a diminué de 6 % au cours de la période considérée, la productivité a baissé de 13 %. La diminution de la productivité s'explique principalement par la chute de la quantité de production pendant la période considérée. Le recul de la productivité révèle un coût plus élevé de la main-d'œuvre par unité de roues en aluminium produit.

4.4.2.4. Croissance

- (105) Tel qu'expliqué dans les sections 4.4.2.1 à 4.4.2.3 ci-dessus, la quantité de production et l'utilisation des capacités de l'industrie de l'Union ont diminué de 18 % et 16 % respectivement pendant la période considérée, ce qui a entraîné un accroissement des coûts fixes par unité de production et une productivité moindre. Les coûts totaux de l'industrie ont augmenté de 1,7 EUR/unité (+ 3,4 %) au cours de la période considérée. Toutefois, le prix de vente moyen de l'industrie de l'Union a diminué de 3,3 EUR/unité (– 6,1 %).
- (106) De plus, la quantité des ventes sur le marché de l'Union a chuté de 21 % et la part de marché de 5 % entre 2018 et la période d'enquête. L'industrie de l'Union a donc vu se détériorer ses résultats financiers. Comme le précise la section 4.4.3.1 qui précède, elle s'est heurtée à des coûts de production plus élevés tout en étant dans l'incapacité d'ajuster ses prix de vente en conséquence.
- (107) Dès lors, les perspectives de croissance de l'industrie de l'Union ont été ébranlées.

4.4.2.5. Ampleur de la marge de dumping et rétablissement à la suite de pratiques de dumping antérieures

- (108) Toutes les marges de dumping étaient nettement supérieures au niveau de minimis. L'ampleur des marges réelles de dumping a eu un impact important sur l'industrie de l'Union, étant donné la quantité et les prix des importations en provenance du pays concerné.
- (109) Les roues en aluminium font l'objet de mesures antidumping à l'encontre de la Chine qui ont été instituées en 2010 ⁽¹⁹⁾. Lors du dernier réexamen au titre de l'expiration des mesures ⁽²⁰⁾, la Commission a conclu que l'industrie de l'Union ne subissait plus de préjudice important et qu'elle s'était donc remise des pratiques de dumping antérieures. Cela a été confirmé en 2018 et 2019, avant que les importations en provenance du Maroc commencent à se développer et s'accroissent ensuite sensiblement, lorsque la situation financière de l'industrie de l'Union s'est considérablement améliorée.
- (110) Par conséquent, la Commission a confirmé que l'industrie de l'Union s'était remise des pratiques antérieures de dumping des importations en provenance de Chine avant que les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du Maroc n'entrent sur le marché de l'Union.

4.4.3. Indicateurs microéconomiques

4.4.3.1. Prix et facteurs qui influent sur les prix

- (111) Sur la période considérée, les prix de vente moyens pondérés par unité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon à des acheteurs indépendants de l'Union ont évolué comme suit:

⁽¹⁹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 964/2010 du Conseil du 25 octobre 2010 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 (JO L 282 du 28.10.2010, p. 1).

⁽²⁰⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/109, considérant 169.

Tableau 7

Prix de vente dans l'Union

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Prix de vente moyen par unité sur le marché de l'Union (en EUR/unité)	53,9	52,3	49,3	50,6
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	97	92	94
Coût de production par unité (EUR/unité)	49,9	48,2	49,3	51,6
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	97	99	104

Source: producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (112) Les prix de vente moyens de l'industrie de l'Union ont diminué de 6 % au cours de la période considérée, bien que le coût de production moyen ait connu une hausse de 4 % entre 2018 et la période d'enquête. L'industrie de l'Union n'a pas été en mesure d'accroître ses prix de vente pour couvrir la hausse du coût de production.
- (113) Les ventes de l'industrie de l'Union du produit similaire sur le marché de l'Union reposaient sur des contrats pluriannuels passés avec des constructeurs automobiles (les acheteurs), qui déterminaient les quantités et les prix. Les constructeurs automobiles organisent une concurrence féroce entre les fournisseurs au moyen d'appels d'offres et sélectionnent les deux fournisseurs offrant les meilleures conditions, après plusieurs séries de concours au cours desquelles les producteurs de l'Union doivent s'aligner, entre autres, sur les producteurs marocains proposant des prix bas. Par conséquent, l'industrie de l'Union n'a pas pu répercuter l'augmentation des coûts de production. Si l'industrie de l'Union bénéficie d'une marge minimale pour augmenter ses prix de vente dans un contexte de hausse des prix des matières premières pendant l'application du contrat annuel, elle devrait, en principe, être capable d'élever ses prix de vente lorsqu'elle négocie les contrats pour l'année suivante. L'industrie de l'Union n'y est parvenue au cours de la période concernée du fait de la pression sur les prix résultant des importations. Cela a conduit à une diminution de la rentabilité de l'industrie de l'Union, comme expliqué à la section 4.4.3.4 ci-dessous.

4.4.3.2. Coûts de la main-d'œuvre

- (114) Sur la période considérée, les coûts moyens de la main-d'œuvre des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont évolué comme suit:

Tableau 8

Coût moyen de la main-d'œuvre par salarié

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Coût moyen de la main-d'œuvre par salarié (en EUR)	35 216	35 700	33 084	35 951
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	101	94	102

Source: producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (115) Le coût de la main-d'œuvre moyen par salarié de l'industrie de l'Union a légèrement augmenté de 2 % au cours de la période considérée, avec une hausse modérée en 2019 et une baisse de 6 % en 2020, principalement en raison des interruptions de production provoquées par la pandémie de COVID-19.

4.4.3.3. Stocks

- (116) Au cours de la période considérée, les niveaux de stocks des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont évolué comme suit:

Tableau 9

Stocks

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Stocks de clôture (en milliers d'unités)	556	439	492	776
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	79	88	140
Stocks de clôture en pourcentage de la production (en %)	0,9	0,8	1,1	1,6
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	89	122	177

Source: producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (117) Au cours de la période considérée, les stocks ont connu une croissance de 40 %. Ils ont diminué de 21 % en 2019 et de 12 % en 2020 pour rebondir de + 57 % au cours de la période d'enquête. Tel que détaillé au considérant 113, l'industrie des roues en aluminium au sein de l'Union se caractérise par des contrats-cadres pluriannuels passés entre les producteurs et les acheteurs, qui fixent les quantités et les prix. Ces contrats-cadres sont mis en œuvre par l'intermédiaire d'ordres d'achat en fonction des besoins de l'acheteur. Il en résulte que l'industrie de l'Union peut planifier sa production et ses stocks. Dès lors, les stocks ne constituent pas un indicateur majeur pour l'évaluation des performances de l'industrie de l'Union.

4.4.3.4. Rentabilité, flux de liquidités, investissements, rendement des investissements et aptitude à mobiliser des capitaux

- (118) Sur la période considérée, la rentabilité, les flux de liquidités, les investissements et le rendement des investissements des producteurs de l'Union inclus dans l'échantillon ont évolué comme suit:

Tableau 10

Rentabilité, flux de liquidités, investissements et rendement des investissements

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Rentabilité des ventes à des acheteurs indépendants dans l'Union (en % du chiffre d'affaires des ventes)	7,5	8,2	0,4	– 1,6
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	109	5	– 21
Flux de liquidité (en milliers d'EUR)	81 153	82 495	31 805	22 956
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	102	39	28
Investissements (en milliers d'EUR)	37 788	30 757	19 848	21 845
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	81	53	58
Rendement des investissements	12,0	9,1	0,3	– 0,5
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	76	3	– 4

Source: producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (119) La Commission a déterminé la rentabilité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon en exprimant le bénéfice net avant impôt retiré des ventes du produit similaire à des acheteurs indépendants dans l'Union sous forme de pourcentage du chiffre d'affaires généré par ces ventes.
- (120) La rentabilité de l'industrie de l'Union a augmenté entre 2018 et 2019, passant de 7,5 % à 8,2 %, mais elle a ensuite fortement diminué au cours de la période d'enquête de 2020, durant laquelle des pertes ont été signalées (– 1,6 %). L'industrie de l'Union n'a pas été en mesure d'accroître ses prix de vente pour couvrir la hausse du coût de production, et est donc devenue déficitaire.
- (121) Les flux nets de liquidités représentent la capacité des producteurs de l'Union à autofinancer leurs activités. L'évolution des flux nets de liquidités a été à la baisse, avec une diminution importante d'environ 72 % au cours de la période considérée. En conséquence, l'industrie de l'Union a peiné à autofinancer ses activités, ce qui illustre une fois encore la détérioration de sa situation financière.
- (122) Le rendement des investissements constitue le bénéfice en pourcentage de la valeur comptable nette des investissements. Il a connu une évolution négative semblable à celle de la rentabilité et des flux nets de liquidités. Le rendement des investissements a fortement baissé entre 2018 et la période d'enquête, devenant négatif au cours de cette dernière. De ce fait, l'industrie de l'Union n'a pas été en mesure de générer suffisamment de bénéfices pour couvrir ses investissements. En effet, l'industrie de l'Union a maintenu ses investissements au cours de la période considérée, principalement pour répondre à la nécessité de se conformer à des exigences juridiques et aux besoins du marché, mais elle n'a pas été en mesure d'obtenir un rendement sur ces investissements. L'évolution négative du rendement des investissements pendant la période considérée illustre à nouveau l'aggravation considérable de la situation financière générale de l'industrie de l'Union.
- (123) La capacité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon à mobiliser des capitaux a été mise à mal par la détérioration de leur situation financière. La baisse importante de la rentabilité et des flux nets de liquidités a dévoilé de sérieux problèmes en ce qui concerne la situation de l'industrie de l'Union en matière de liquidité et sa capacité à lever des capitaux pour financer son activité opérationnelle et les investissements requis.

4.4.4. Conclusion concernant le préjudice

- (124) Les indicateurs économiques, au niveau macro aussi bien qu'au niveau micro, se sont dégradés d'une manière générale pendant la période considérée.
- (125) Tandis que la capacité de production de l'industrie de l'Union est demeurée stable, l'utilisation des capacités a diminué de 16 % entre 2018 et la période d'enquête, ce qui a entraîné un accroissement des coûts fixes par tonne de roues en aluminium. Suivant la même tendance, la quantité des ventes et la part de marché de l'industrie de l'Union ont diminué au cours de la période considérée.
- (126) La situation financière de l'industrie de l'Union s'est détériorée principalement en raison de l'augmentation du coût de production, qui n'a pas pu être couverte par une hausse correspondante de ses prix de vente.
- (127) Les prix de vente moyens de l'industrie de l'Union ont affiché une baisse de 6 % pendant la période considérée, bien que le coût de production moyen ait augmenté de 9 % pendant la même période. La pression exercée sur les prix par les importations faisant l'objet d'un dumping à des prix inférieurs a entraîné des pertes à partir de 2020, qui ont encore augmenté au cours de la période d'enquête. Alors que les investissements nets ont diminué de 42 %, le rendement des investissements est devenu négatif au cours de la période considérée. La tendance des flux de liquidités était également négative, ce qui a ébranlé la capacité de l'industrie de l'Union d'autofinancer ses activités. Au cours de la même période, le nombre de salariés a diminué de 6 %; néanmoins, la productivité a chuté de 13 %, ce qui a débouché sur un coût de la main-d'œuvre par tonne de roues en aluminium plus élevé.
- (128) Comme énoncé précédemment, les indicateurs économiques tels que la rentabilité, les flux de liquidités et le rendement des investissements se sont considérablement dégradés au cours de la période considérée. Cela a eu des retombées négatives sur la capacité de l'industrie de l'Union d'autofinancer ses activités, de réaliser les investissements nécessaires et de lever des capitaux, entravant donc sa croissance et menaçant même sa survie.
- (129) Sur la base de ce qui précède, la Commission a provisoirement conclu que l'industrie de l'Union avait subi un préjudice important au sens de l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base.

5. LIEN DE CAUSALITÉ

- (130) Conformément à l'article 3, paragraphe 6, du règlement de base, la Commission a examiné si les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné avaient causé un préjudice important à l'industrie de l'Union. En application de l'article 3, paragraphe 7, du règlement de base, la Commission a également examiné si d'autres facteurs connus ont pu, au même moment, causer un préjudice à l'industrie de l'Union. Elle a veillé à ce que le préjudice éventuellement causé par des facteurs autres que les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné ne soit pas attribué auxdites importations. Ces facteurs sont les suivants: importations en provenance d'autres pays tiers, pandémie de COVID-19, évolution du coût de production, résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union et effet des contrats pluriannuels.

5.1. Effets des importations faisant l'objet d'un dumping

5.1.1. *Quantité et part de marché des importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné*

- (131) La Commission a examiné l'évolution de la quantité des importations en provenance du pays concerné et leur incidence sur l'industrie de l'Union, en application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement de base.
- (132) Les quantités importées du pays concerné ont continué d'augmenter au cours de la période considérée, passant de 16 376 unités en 2019 à un million d'unités en 2020 et à 2,5 millions d'unités au cours de la période d'enquête. Cette augmentation notable s'est même poursuivie pendant la pandémie de COVID-19.
- (133) La part de marché des importations du Maroc a augmenté, passant de 0,0 % en 2018 à 3,9 % au cours de la période d'enquête. En conséquence, il y a eu une augmentation notable des importations faisant l'objet d'un dumping au sens de l'article 3, paragraphe 3, du règlement de base.

5.1.2. *Prix des importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné et effets sur les prix*

- (134) Le prix moyen des importations en provenance du Maroc a augmenté de 14 % entre 2019 et la période d'enquête. Toutefois, cette augmentation ne peut témoigner que partiellement de l'augmentation du prix de l'aluminium, principale matière première des roues en aluminium, à la LME au cours de la même période. Comme expliqué au considérant 90, les importations en provenance du Maroc ont entraîné une sous-cotation des prix de l'industrie de l'Union qui s'établissait à 8,0 %. En tout état de cause, les importantes quantités importées à bas prix ont pesé sur les prix de l'industrie de l'Union, car celle-ci a été contrainte de baisser ses prix pour rester compétitive, comme expliqué au considérant 113, de telle sorte que les prix ne couvraient plus les coûts de production.

5.1.3. *Lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du Maroc et le préjudice important subi par l'industrie de l'Union*

- (135) Les quantités accrues des importations en provenance du Maroc, associées à leurs prix de vente moyens peu élevés, ont nui à la situation financière de l'industrie de l'Union. En outre, la participation des producteurs marocains aux appels d'offres organisés par les constructeurs automobiles a tiré vers le bas les prix globaux du marché. L'industrie de l'Union n'a pas été capable d'augmenter ses prix de vente afin de répercuter sur les acheteurs la hausse du coût des matières premières, car elle s'est heurtée à une concurrence déloyale livrée par les importations du produit concerné. La stratégie de l'industrie de l'Union était de maintenir les quantités de production et les parts de marché de manière à couvrir les coûts fixes, au détriment de sa rentabilité. Dès lors, les importations peu coûteuses en provenance du Maroc ont empêché l'industrie de l'Union d'accroître ses prix au sens de l'article 3, paragraphe 3, du règlement de base, et ont donc débouché sur un blocage des prix.
- (136) Au vu des considérations qui précèdent, la Commission a provisoirement établi que le préjudice important subi par l'industrie de l'Union résultait des importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné au sens de l'article 3, paragraphe 6, du règlement de base.

5.2. Effets d'autres facteurs

5.2.1. *Importations en provenance de pays tiers*

- (137) Au cours de la période considérée, la quantité des importations en provenance d'autres pays tiers a évolué comme suit:

Tableau 11

Importations en provenance de pays tiers

Pays		2018	2019	2020	Période d'enquête
Turquie	Quantité (en milliers d'unités)	7 983	7 632	7 010	8 364
	Indice (2018 = 100)	100	96	88	105
	Part de marché (en %)	10,3	10,3	11,8	13,0
	Indice (2018 = 100)	100	101	115	126
	Prix moyen (en EUR/unité)	53,6	51,9	49,7	51,1
	Indice (2018 = 100)	100	97	93	95
Chine	Quantité (en milliers d'unités)	3 734	3 493	2 230	2 205
	Indice (2018 = 100)	100	94	60	59
	Part de marché (en %)	4,8	4,7	3,7	3,4
	Indice (2018 = 100)	100	98	77	71
	Prix moyen (en EUR/unité)	50,1	50,3	49,3	53,9
	Indice (2018 = 100)	100	100	98	108
Thaïlande	Quantité (en milliers d'unités)	2 228	1 911	1 527	1 487
	Indice (2018 = 100)	100	86	69	67
	Part de marché (en %)	2,9	2,6	2,6	2,3
	Indice (2018 = 100)	100	90	90	79
	Prix moyen (en EUR/unité)	52,3	50,8	49,0	50,3
	Indice (2018 = 100)	100	97	94	96
Corée du Sud	Quantité (en milliers d'unités)	1 813	1 577	1 460	1 065
	Indice (2018 = 100)	100	87	81	59
	Part de marché (en %)	2,3	2,1	2,5	1,7
	Indice (2018 = 100)	100	91	109	74
	Prix moyen (en EUR/unité)	52,2	52,9	50,9	53,5
	Indice (2018 = 100)	100	101	97	102
Autres pays tiers	Quantité (en milliers d'unités)	4 612	3 663	3 151	3 279
	Indice (2018 = 100)	100	79	68	71
	Part de marché (en %)	5,9	5,0	5,3	5,1
	Indice (2018 = 100)	100	85	90	86

Total des pays tiers sauf Maroc	Prix moyen (en EUR/unité)	69,1	74,9	71,1	75,9
	Indice (2018 = 100)	100	108	103	110
	Quantité (en milliers d'unités)	20 372	18 278	15 380	16 402
	Indice (2018 = 100)	100	90	75	81
	Part de marché (en %)	26,2	24,8	25,8	25,5
	Indice (2018 = 100)	100	95	98	97
	Prix moyen (en EUR/unité)	56,2	56,1	54,1	56,5
	Indice (2018 = 100)	100	100	96	101

Source: base de données Comext d'Eurostat.

- (138) Les quantités des importations en provenance d'autres pays tiers représentaient une part de marché atteignant 26,2 % en 2018 et 25,5 % pendant la période d'enquête. Le volume de ces importations a diminué de 19 % pendant la période considérée et leur part de marché a suivi en partie la même trajectoire, avec une baisse de 3 %. Le prix à l'importation moyen pour ces importations a augmenté de 1 % et était supérieur au prix moyen de l'industrie de l'Union (+ 12 %) et nettement supérieur au prix à l'importation moyen en provenance du pays concerné (+ 26 %). Le seul pays à avoir augmenté sa part de marché au cours de la période considérée, passant de 10,3 % à 13,0 %, était la Turquie. Toutefois, les prix moyens turcs étaient légèrement plus élevés que ceux de l'industrie de l'Union (+ 1,0 %) et nettement supérieurs aux prix des importations en provenance du pays concerné (+ 14 %).
- (139) La Commission a donc provisoirement conclu que les importations en provenance d'autres pays tiers n'avaient pas contribué au préjudice subi par l'industrie de l'Union.

5.2.2. La pandémie de COVID-19

- (140) En 2020, la production de l'industrie automobile a diminué d'environ 4,2 millions de véhicules en raison de la pandémie de COVID-19, ce qui a eu une incidence directe sur les fournisseurs en amont. Par conséquent, les ventes de roues en aluminium ont diminué de 14 millions en 2020 par rapport à 2019. La baisse de la production a été particulièrement significative au deuxième trimestre 2020 mais le marché a rebondi au cours des mois suivants. Le marché a récupéré cinq millions de roues, passant de 60 millions en 2020 à 65 millions au cours de la période d'enquête. La consommation n'a toutefois pas atteint le niveau de 2019, principalement en raison de la pénurie de semi-conducteurs utilisés par les constructeurs automobiles. L'augmentation de la demande au cours de la période d'enquête n'a pas profité à l'industrie de l'Union, mais principalement aux importations marocaines (2,6 millions d'importations au cours de la période d'enquête et 4 % de part de marché). Outre la récupération de quantités de ventes, les importations marocaines ont exercé une pression à la baisse sur les prix et ont empêché les producteurs de l'Union de répercuter l'augmentation de leurs coûts sur leurs clients, ce qui a entraîné une baisse sensible du chiffre d'affaires et des pertes encore plus importantes par rapport à 2020.
- (141) À cet égard, il est vrai que la pandémie de COVID-19 a eu des retombées néfastes sur l'industrie de l'Union, tout particulièrement en 2020, quand ses sites de production ont dû fermer temporairement. Toutefois, lorsque le marché a rebondi après la COVID-19, l'industrie de l'Union n'en a pas bénéficié en raison de l'augmentation des importations en provenance du pays concerné à des prix faisant l'objet d'un dumping.
- (142) La Commission a donc conclu à titre provisoire que la pandémie de COVID-19 n'avait pas atténué le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné et le préjudice important subi par l'industrie de l'Union.

5.2.3. Résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union

- (143) Au cours de la période considérée, la quantité des exportations des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon a évolué comme suit:

Tableau 12

Résultats à l'exportation des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon

	2018	2019	2020	Période d'enquête
Quantité exportée (en milliers d'unités)	3 454	2 892	2 138	2 719
Indice (2018 = 100)	100	84	62	79
Prix moyen (en EUR/unité)	67,3	68,7	60,6	66,5
Indice (2018 = 100)	100	102	90	99

Source: EUWA pour les quantités exportées et prix moyen à partir des réponses vérifiées au questionnaire.

- (144) Les ventes à l'exportation à des acheteurs indépendants représentaient 5,6 % de la production totale de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête. Pendant la période considérée, les quantités d'exportation ont fluctué (elles ont d'abord diminué de 38 % entre 2018 et 2020, avant d'augmenter durant la période d'enquête). Globalement, les ventes à l'exportation ont chuté de 21 % tout au long de la période considérée. Le prix à l'exportation par unité était nettement plus élevé que les prix de l'Union au cours de la période considérée.
- (145) Pendant la période d'enquête, l'industrie de l'Union a vendu plus de 95 % de sa production sur le marché de l'Union. Dès lors, bien que la dégradation des résultats à l'exportation ait pu contribuer au préjudice subi par l'industrie de l'Union, la Commission a conclu à titre provisoire que, compte tenu de la part élevée des ventes dans l'Union par rapport aux ventes à l'exportation, cette évolution n'avait pas atténué le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.

5.2.4. Effet des contrats pluriannuels et évolution du coût de production

- (146) Les ventes de l'industrie de l'Union du produit similaire sur le marché de l'Union reposaient sur des contrats pluriannuels passés avec des constructeurs automobiles (les acheteurs), qui déterminent les prix pour la durée de la production d'un certain type de voiture. L'industrie de l'Union bénéficie d'une marge minimale pour augmenter ses prix de vente dans un contexte de hausse des prix des matières premières pendant l'application du contrat annuel. En principe, elle devrait être toutefois capable d'augmenter ses prix de vente lorsqu'elle négocie les contrats pour l'année suivante. Ainsi que l'explique la section 4.4.3.1 ci-dessus, alors que le coût de production moyen de l'industrie de l'Union s'est accru de 9 % entre 2018 et la période d'enquête, le prix de vente moyen de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union est resté stable.
- (147) Comme le montre le tableau 7 ci-dessus, l'industrie de l'Union n'a pas eu de difficultés, malgré les contrats annuels, à vendre à des prix qui couvraient son coût de production en 2018 et 2019, alors que les importations en provenance du Maroc n'existaient pas. Toutefois, lorsque les importations ont commencé à se développer en 2020 et ont augmenté de manière significative au cours de la période d'enquête, en raison de la pression sur les prix qu'elles exerçaient, l'industrie de l'Union n'a plus été en mesure d'adapter suffisamment ses prix de vente dans les derniers contrats annuels pour couvrir l'augmentation des coûts de production. Par conséquent, elle n'a réalisé que de très faibles bénéfices en 2020 et est devenue déficitaire au cours de la période d'enquête.
- (148) En conséquence, le décalage temporel entre l'augmentation du coût des matières premières et celle des prix de vente du fait des contrats annuels ne semblait pas empêcher l'industrie de l'Union d'adapter ses prix de vente à l'augmentation du coût de production au cours de la période considérée. La Commission a donc conclu à titre provisoire que le fait de fixer les prix de vente dans les contrats annuels n'avait pas atténué le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et le préjudice constaté.

5.2.5. Consommation

- (149) Les utilisateurs ont affirmé que la contraction du marché des roues en aluminium de l'Union avait causé un préjudice à l'industrie de l'Union.

- (150) Comme indiqué au considérant 139, la consommation de l'Union a diminué de 13 millions d'unités, soit de 17 %, au cours de la période considérée. Les chiffres des ventes de l'Union ont reflété la tendance de la consommation de l'Union. Toutefois, lorsque la consommation a rebondi au cours de la période d'enquête et a augmenté de 8 % par rapport à 2020, l'industrie de l'Union n'a pas pu en bénéficier en raison des importations en provenance du Maroc. En effet, la part de marché de l'industrie de l'Union a diminué de 2,9 points de pourcentage, passant de 71,7 % en 2020 à 68,8 % au cours de la période d'enquête, tandis que la part de marché des importations en provenance du Maroc a augmenté de 129 %, passant de 1,7 % en 2020 à 3,9 % au cours de la période d'enquête. C'est donc le blocage des prix exercé par les importations à bas prix faisant l'objet d'un dumping, et non la perte de quantités due à la baisse de la consommation, qui est à l'origine du préjudice subi par l'industrie de l'Union.
- (151) Par conséquent, la Commission a conclu à titre provisoire que la contraction de la demande sur le marché de 17 % ne pouvait être considérée comme une cause du préjudice atténuant le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et le préjudice constaté.

5.3. Conclusion sur le lien de causalité

- (152) La détérioration de la situation financière de l'industrie de l'Union a coïncidé dans le temps avec la hausse des quantités de roues en aluminium importées du pays concerné à des prix de dumping.
- (153) La Commission a distingué et séparé les effets de tous les facteurs connus sur la situation de l'industrie de l'Union des effets préjudiciables des importations faisant l'objet d'un dumping. Les effets suivants ont été pris en considération: importations en provenance d'autres pays tiers, pandémie de COVID-19, baisse de la demande, évolution du coût de production, résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union et contrats pluriannuels.
- (154) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a provisoirement conclu que les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné avaient causé un préjudice important à l'industrie de l'Union et que les autres facteurs, individuellement ou collectivement, n'avaient pas atténué le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et le préjudice important.

6. NIVEAU DES MESURES

- (155) Pour déterminer le niveau des mesures, la Commission a cherché à savoir si un droit plus faible que la marge de dumping suffirait à éliminer le préjudice causé à l'industrie de l'Union par les importations faisant l'objet d'un dumping.

6.1. Marge de préjudice

- (156) Le préjudice serait éliminé si l'industrie de l'Union était en mesure de réaliser un bénéfice cible en vendant à un prix cible au sens de l'article 7, paragraphes 2 *quater* et 2 *quinquies*, du règlement de base.
- (157) Conformément à l'article 7, paragraphe 2 *quater*, du règlement de base, pour établir le bénéfice cible, la Commission a pris en considération les facteurs suivants: le niveau de rentabilité avant l'augmentation des importations en provenance du pays concerné, le niveau de rentabilité nécessaire pour couvrir l'ensemble des coûts et investissements, la recherche, le développement et l'innovation, et le niveau de rentabilité escompté dans des conditions normales de concurrence. Cette marge bénéficiaire ne devrait pas être inférieure à 6 %.
- (158) Dans un premier temps, la Commission a établi une marge bénéficiaire de base couvrant l'ensemble des coûts dans des conditions normales de concurrence. La Commission a utilisé les bénéfices réalisés par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon avant que les importations déloyales en provenance du Maroc n'augmentent et ne commencent à causer un préjudice à l'industrie de l'Union. Elle a établi cette marge de bénéfice à 7,9 %, ce qui correspond à la moyenne du bénéfice réalisé par l'industrie de l'Union en 2018 et 2019.
- (159) L'industrie de l'Union a fourni des éléments de preuve selon lesquels son niveau d'investissement, de recherche et développement (R&D) et d'innovation au cours de la période considérée aurait été plus élevé dans des conditions normales de concurrence. De fait, les allégations de l'industrie de l'Union ont été jugées fondées. Pour en tenir compte dans le bénéfice cible, la Commission a calculé la différence entre les dépenses d'investissements, de la R&D et de l'innovation («IRI») dans des conditions de concurrence normales, telles qu'elles ont été fournies par l'industrie de l'Union et vérifiées par la Commission, et les dépenses réelles de l'IRI au cours de la période considérée. Cette différence, exprimée en pourcentage du chiffre d'affaires, était de 0,4 %.

- (160) Ce pourcentage de 0,4 % a été ajouté au bénéfice de base de 7,9 % mentionné au considérant 158, ce qui a conduit à un bénéfice cible de 8,3 %.
- (161) Conformément à l'article 7, paragraphe 2 *quinquies*, du règlement de base, en dernier lieu, la Commission a examiné les coûts futurs qui résultent d'accords multilatéraux sur l'environnement auxquels l'Union est partie, et de leurs protocoles, ou de conventions de l'OIT énumérées à l'annexe I *bis*, et que l'industrie de l'Union supportera au cours de la période d'application de la mesure en vertu de l'article 11, paragraphe 2. Sur la base des éléments de preuve disponibles, la Commission a déterminé un coût supplémentaire de 0,5 EUR/unité. Ce coût supplémentaire a été ajouté au prix non préjudiciable mentionné au considérant ci-dessus.
- (162) Sur cette base, la Commission a calculé un prix moyen pondéré non préjudiciable de 55,9 EUR/unité pour le produit similaire de l'industrie de l'Union en appliquant la marge de bénéfice cible susmentionnée au coût de production des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pendant la période d'enquête, et en ajoutant ensuite les ajustements apportés au titre de l'article 7, paragraphe 2 *quinquies*, type par type.
- (163) La Commission a alors déterminé le niveau de marge de préjudice sur la base d'une comparaison entre le prix à l'importation moyen pondéré des producteurs-exportateurs ayant coopéré et retenus dans l'échantillon du Maroc, tel qu'établi pour les calculs de la sous-cotation des prix, et le prix non préjudiciable moyen pondéré du produit similaire vendu par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon sur le marché de l'Union pendant la période d'enquête. Toute différence résultant de cette comparaison a été exprimée en pourcentage de la valeur CIF moyenne pondérée à l'importation.
- (164) Le niveau d'élimination du préjudice pour les «toutes les autres sociétés» est défini de la même façon que la marge de dumping pour ces sociétés (voir considérant 73).

Pays	Société	Marge de dumping (en %)	Marge de préjudice (en %)
Maroc	Hands	8,0	44,0
	Toutes les autres sociétés	16,5	51,6

7. INTÉRÊT DE L'UNION

7.1. Intérêt de l'industrie de l'Union

- (165) Les mesures antidumping auront des retombées positives sur les producteurs de l'Union, car elles permettront à l'industrie de l'Union d'adapter ses prix de vente pour couvrir la hausse du coût de production. Ainsi, l'industrie de l'Union retrouverait une situation viable, ce qui lui donnerait les moyens de réaliser des investissements futurs, tout particulièrement pour se conformer aux exigences environnementales et sociales.
- (166) En l'absence de mesures, l'industrie de l'Union continuera à subir un préjudice important et sa situation financière, notamment en matière de rentabilité, de rendement des investissements et de flux de liquidités, devrait empirer encore plus, en particulier compte tenu de la hausse des importations faisant l'objet de dumping en provenance du pays concerné qui s'est maintenue après la période d'enquête, menaçant ainsi sa viabilité.

7.2. Intérêt des importateurs et des utilisateurs indépendants

- (167) Dès l'ouverture de l'enquête, les importateurs ont été contactés. Cependant, aucun d'entre eux n'a coopéré.
- (168) En ce qui concerne les utilisateurs, deux constructeurs automobiles et leur association, à savoir les constructeurs automobiles (ci-après l'«ACEA»), ont coopéré.

- (169) Les constructeurs automobiles sont les acheteurs de l'industrie des roues en aluminium de l'Union. Ils s'approvisionnent déjà auprès de l'industrie de l'Union pour couvrir leurs besoins en roues en aluminium, à hauteur de 70 % environ. Les importations en provenance du pays concerné détenaient une part de marché de 3,9 % sur le marché de l'Union pendant la période d'enquête et les importations en provenance d'autres pays tiers détenaient une part de marché de 25,5 % avec des niveaux de prix supérieurs à ceux de l'industrie de l'Union. Par conséquent, les constructeurs automobiles disposent, en plus de l'industrie de l'Union et du Maroc, d'autres sources d'approvisionnement. Cela a également été confirmé par le fait que les achats de roues en aluminium en provenance du Maroc représentaient environ 30 % du total des achats de roues en aluminium des deux utilisateurs au cours de la période d'enquête. En outre, sur la base des données des deux utilisateurs qui ont répondu au questionnaire, les roues en aluminium représentaient environ 0,5 % de leur coût de production. La Commission a donc provisoirement conclu que l'incidence des mesures sur les roues en aluminium était limitée pour les constructeurs automobiles.
- (170) L'ACEA a fait valoir que les importations en provenance du Maroc répondaient aux besoins stratégiques des constructeurs automobiles de l'Union que les producteurs de roues en aluminium de l'Union ne peuvent pas satisfaire étant donné que ces derniers choisissent délibérément de ne pas augmenter leurs capacités de production. Par conséquent, les constructeurs automobiles n'ont d'autre choix que de diversifier leur approvisionnement, notamment en recourant à diverses sources d'importation.
- (171) Comme indiqué au considérant 40, l'industrie des roues en aluminium de l'Union est un fournisseur des constructeurs automobiles et son activité dépend des marchés attribués par ces grandes sociétés. La désignation des fournisseurs de roues en aluminium et donc les livraisons effectives de roues ont lieu des années avant la production automobile, ce qui devrait laisser à l'industrie des roues en aluminium le temps d'ajuster sa production. Si nécessaire, l'industrie des roues en aluminium de l'Union pourrait augmenter ses capacités dans un délai relativement court, étant donné que l'investissement demandé ne concerne pas les fours ou les cabines de peinture, mais plutôt des machines à couler qui peuvent être installées facilement. Par conséquent, si les producteurs de roues en aluminium de l'Union n'ont pas investi dans des capacités de production supplémentaires, c'est plutôt en raison de l'absence de contrats futurs suffisants de la part des constructeurs automobiles. En l'absence d'une augmentation prévisible de la demande de sa production, l'industrie de l'Union n'était donc pas suffisamment incitée à investir dans des capacités supplémentaires. En outre, au cours de la période d'enquête, la consommation de l'Union s'élevait à 64,31 millions d'unités. Au cours de cette même période, la capacité totale de l'industrie de l'Union était de 61,29 millions d'unités, tandis que la production totale de l'Union s'élevait à 48,75 millions d'unités et les exportations de l'industrie de l'Union à 2,71 millions d'unités. Par conséquent, l'industrie de l'Union a déjà des capacités de production suffisantes pour couvrir la quasi-totalité de la demande de l'Union de roues en aluminium. Cet argument a donc été rejeté.
- (172) L'ACEA a fait valoir que l'industrie des roues en aluminium de l'Union ne satisfaisait pas aux exigences en matière de capacités inutilisées fixées par les constructeurs automobiles (l'industrie de l'Union a fait état d'un niveau élevé d'utilisation des capacités supérieur à 95 %) et a obligé les constructeurs automobiles à diversifier leur approvisionnement, en particulier au Maroc.
- (173) La Commission a noté qu'aucun élément de preuve n'avait été fourni démontrant que l'industrie des roues en aluminium de l'Union avait perdu des marchés en raison d'un problème concernant ses capacités de production ou n'avait pas honoré des commandes commerciales émanant de constructeurs automobiles. De plus, l'utilisation des capacités établie pour la période d'enquête était de 80 %. Par conséquent, cet argument a été rejeté.
- (174) Aux dires de l'ACEA, les effets de la pandémie de COVID-19 ont perturbé les chaînes d'approvisionnement et les constructeurs automobiles ont été touchés de plein fouet par la pandémie de COVID-19, avec une perte totale de 4,2 millions de véhicules, soit 22,9 % de la production de l'Union en 2019. La rentabilité des constructeurs automobiles a été réduite, ce qui s'est répercuté de la même manière sur les fournisseurs automobiles.
- (175) La Commission a constaté que la plupart des constructeurs automobiles avaient déclaré des bénéfices pour l'exercice 2021 qui dépassaient le pourcentage habituel déclaré les années précédentes ⁽²¹⁾.
- (176) Aucune information figurant dans le dossier n'indique que les mesures auraient une incidence négative importante sur les utilisateurs qui l'emporterait sur l'effet positif des mesures pour l'industrie de l'Union.

⁽²¹⁾ Note au dossier sur les rapports annuels pour l'année 2021 publiée par certains constructeurs automobiles.

7.3. Conclusion relative à l'intérêt de l'Union

- (177) Eu égard à ce qui précède, la Commission a provisoirement conclu qu'il n'existait pas de raison impérieuse justifiant qu'il ne serait pas dans l'intérêt de l'Union d'instituer des mesures sur les importations de roues en aluminium originaires du Maroc à ce stade de l'enquête.

8. MESURES ANTIDUMPING PROVISOIRES

- (178) Compte tenu des conclusions établies par la Commission concernant le dumping, le préjudice, le lien de causalité, le niveau des mesures et l'intérêt de l'Union, il convient d'instituer des mesures provisoires afin d'éviter l'aggravation du préjudice causé à l'industrie de l'Union par les importations faisant l'objet d'un dumping.
- (179) Eu égard à ce qui précède, les taux de droit antidumping provisoires, exprimés en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, devraient s'établir comme suit:

Pays	Société	Droit antidumping provisoire
Maroc	HANDS 8 S.A.	8,0 %
	Toutes les autres sociétés	16,5 %

- (180) Le taux de droit antidumping individuel indiqué dans le présent règlement a été établi sur la base des conclusions de cette enquête. Il reflète donc la situation constatée au moment de l'enquête pour cette société. Ce taux de droit s'applique ainsi exclusivement aux importations du produit concerné originaire du pays concerné et fabriqué par l'entité juridique spécifique citée. Il convient que les importations du produit concerné qui a été fabriqué par toute autre société dont le nom n'est pas spécifiquement mentionné dans le dispositif du présent règlement, y compris les entités liées à cette société spécifiquement mentionnée, soient soumises au taux de droit applicable à «toutes les autres sociétés». Ces importations ne devraient pas être soumises à l'un des taux de droit antidumping individuels.
- (181) Afin d'assurer l'application correcte des droits antidumping, le droit antidumping applicable à toutes les autres sociétés devrait s'appliquer non seulement aux producteurs-exportateurs n'ayant pas coopéré à la présente enquête, mais également aux producteurs qui n'ont effectué aucune exportation vers l'Union au cours de la période d'enquête.
- (182) Afin de réduire autant que possible les risques de contournement liés à la différence existant entre les taux de droit, des mesures spéciales sont nécessaires pour garantir l'application des droits antidumping individuels. Les sociétés soumises à des droits antidumping individuels doivent présenter une facture commerciale en bonne et due forme aux autorités douanières des États membres. La facture doit être conforme aux exigences énoncées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du présent règlement. Les importations non accompagnées de cette facture devraient être soumises au droit antidumping applicable à «toutes les autres sociétés».
- (183) Bien que la présentation de cette facture soit nécessaire pour que les autorités douanières des États membres appliquent les taux de droit antidumping individuels aux importations, cette facture n'est pas le seul élément que les autorités douanières doivent prendre en considération. De fait, même en présence d'une facture satisfaisant à toutes les exigences énoncées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du présent règlement, les autorités douanières des États membres doivent effectuer leurs vérifications habituelles et peuvent, comme dans tous les autres cas, exiger des documents supplémentaires (documents d'expédition, etc.) afin de vérifier l'exactitude des renseignements contenus dans la déclaration et de garantir que l'application consécutive du taux de droit inférieur est justifiée, conformément à la législation douanière.
- (184) Si le volume des exportations de l'une des sociétés bénéficiant d'un taux de droit individuel plus bas devait augmenter de manière significative après l'institution des mesures concernées, cette augmentation pourrait être considérée comme constituant en soi une modification dans les flux commerciaux du fait de l'imposition de mesures, au sens de l'article 13, paragraphe 1, du règlement de base. Dans de telles circonstances, et pour autant que les conditions soient remplies, une enquête anticontournement pourrait être ouverte. Cette enquête pourra notamment examiner la nécessité de supprimer le(s) taux de droit individuel(s) et d'instituer, par conséquent, un droit à l'échelle nationale.

- (185) Les statistiques relatives aux roues en aluminium sont souvent exprimées en nombre d'unités. Cependant, aucune unité supplémentaire de ce type n'est définie pour les roues en aluminium dans la nomenclature combinée publiée à l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil ⁽²²⁾ relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun. Lors d'une importation du produit concerné, il convient par conséquent d'inscrire non seulement le poids en kilogrammes ou en tonnes, mais aussi le nombre d'unités dans la déclaration de mise en libre pratique.

9. ENREGISTREMENT

- (186) Comme mentionné au considérant 3, la Commission a soumis à enregistrement les importations du produit concerné. L'enregistrement a été effectué en vue de l'éventuelle perception rétroactive des droits au titre de l'article 10, paragraphe 4, du règlement de base.
- (187) Compte tenu des conclusions formulées au stade provisoire, l'enregistrement des importations devrait être levé.
- (188) Aucune décision concernant une éventuelle application rétroactive des mesures antidumping n'a été prise à ce stade de la procédure.

10. INFORMATIONS AU STADE PROVISOIRE

- (189) Conformément à l'article 19 bis du règlement de base, la Commission a informé les parties intéressées de l'institution prévue de droits provisoires. Ces informations ont également été mises à la disposition du grand public via le site web de la DG Commerce. Les parties intéressées ont disposé de trois jours ouvrables pour présenter des observations sur l'exactitude des calculs qui leur ont été spécifiquement communiqués. La Commission n'a pas reçu d'observations de la part des intéressés. Les observations formulées à la suite de la notification préalable concernant d'autres aspects de l'enquête, qui ne sont pas liés à l'exactitude des calculs, seront examinées au stade définitif de l'enquête.

11. DISPOSITION FINALE

- (190) Dans l'intérêt d'une bonne administration, la Commission invitera les parties intéressées à présenter leurs observations écrites et/ou à demander à être entendues par la Commission dans un délai déterminé. Les parties intéressées peuvent aussi demander à être entendues par le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales.
- (191) Les conclusions relatives à l'institution de droits provisoires sont provisoires et peuvent être modifiées au stade définitif de l'enquête,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Un droit antidumping provisoire est institué sur les importations de roues en aluminium pour les véhicules à moteur des positions 8701 à 8705, avec ou sans accessoires et équipées ou non de pneumatiques, relevant actuellement des codes NC ex 8708 70 10 et ex 8708 70 50 (codes TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 et 8708 70 50 50) et originaires du Maroc.

2. Les taux du droit antidumping provisoire applicables au prix net franco frontière de l'Union, avant dédouanement, du produit décrit au paragraphe 1 et fabriqué par les sociétés énumérées ci-après s'établissent comme suit:

Pays	Société	Droit antidumping provisoire	Code TARIC additionnel
Maroc	HANDS 8 S.A.	8,0 %	C873
	Toutes les autres sociétés	16,5 %	C999

⁽²²⁾ Règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil du 23 juillet 1987 relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 256 du 7.9.1987, p. 1).

3. L'application du taux de droit individuel précisé pour la société mentionnée au paragraphe 2 est subordonnée à la présentation aux autorités douanières des États membres d'une facture commerciale en bonne et due forme, sur laquelle doit apparaître une déclaration datée et signée par un représentant de l'entité délivrant une telle facture, identifié par son nom et sa fonction, et rédigée comme suit: «Je soussigné(e) certifie que le (volume) de (produit concerné) vendu à l'exportation vers l'Union européenne et couvert par la présente facture a été produit par (nom et adresse de la société) (code TARIC additionnel) au Maroc. Je déclare que les informations fournies dans la présente facture sont complètes et correctes.» Faute de présentation de cette facture, le droit applicable à toutes les autres sociétés s'applique.
4. La mise en libre pratique, dans l'Union, du produit visé au paragraphe 1 est subordonnée au dépôt d'une garantie équivalente au montant du droit provisoire.
5. Lorsqu'une déclaration de mise en libre pratique est présentée pour le produit visé au paragraphe 1, le nombre d'unités du produit importées est inscrit dans la rubrique correspondante de ladite déclaration, sans préjudice de l'unité supplémentaire définie dans la nomenclature combinée.
6. Sauf indication contraire, les dispositions en vigueur en matière de droits de douane sont applicables.

Article 2

1. Les parties intéressées présentent leurs observations écrites concernant le présent règlement à la Commission dans un délai de 15 jours civils à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
2. Les parties intéressées demandent à être entendues par la Commission dans un délai de cinq jours civils à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. Les parties intéressées demandent à être entendues par le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales dans un délai de cinq jours civils à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement. Le conseiller-auditeur examine les demandes présentées en dehors de ces délais et peut décider de les accepter le cas échéant.

Article 3

1. Les autorités douanières sont invitées à cesser l'enregistrement des importations instauré conformément à l'article 1^{er} du règlement d'exécution (UE) 2022/934.
2. Les données collectées au sujet de produits entrés dans l'UE pour mise à la consommation 90 jours au plus avant la date d'entrée en vigueur du présent règlement sont conservées jusqu'à l'entrée en vigueur d'éventuelles mesures définitives ou jusqu'à la clôture de la présente procédure.

Article 4

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

L'article 1^{er} s'applique pendant une période de six mois.

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

Fait à Bruxelles, le 14 juillet 2022.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN