

RÈGLEMENT (UE) N° 404/2010 DE LA COMMISSION**du 10 mai 2010****instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil du 30 novembre 2009 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne ⁽¹⁾ (ci-après «le règlement de base»), et notamment son article 7,

après consultation du comité consultatif,

considérant ce qui suit:

A. PROCÉDURE**1. Ouverture**

- (1) Le 13 août 2009, la Commission a annoncé, par un avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾, l'ouverture d'une procédure antidumping concernant les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine (ci-après «le pays concerné» ou «RPC») dans l'Union.
- (2) La procédure a été ouverte à la suite d'une plainte déposée le 30 juin 2009 par l'EUWA, l'association des fabricants européens de roues (ci-après «le plaignant»), au nom de producteurs représentant une proportion majeure, en l'occurrence plus de 50 %, de la production totale de certaines roues en aluminium dans l'Union. La plainte contenait des éléments de preuve de l'existence du dumping dont font l'objet les produits concernés et du préjudice important en résultant. Ces éléments de preuve ont été jugés suffisants pour justifier l'ouverture d'une procédure.

2. Parties concernées par la procédure

- (3) La Commission a officiellement avisé le plaignant, les producteurs de l'Union mentionnés dans la plainte, les autres producteurs connus de l'Union, les producteurs-exportateurs de la RPC, les importateurs, les négociants, les utilisateurs, les fournisseurs et les associations notoirement concernés, ainsi que les représentants de la RPC, de l'ouverture de la procédure. Les parties intéressées ont eu la possibilité de faire connaître leur point de vue par écrit et de demander à être entendues dans le délai fixé dans l'avis d'ouverture.
- (4) Toutes les parties intéressées qui en ont fait la demande et ont démontré qu'il existait des raisons particulières de les entendre ont été entendues.
- (5) En raison du nombre élevé de producteurs-exportateurs en RPC, d'importateurs ainsi que de producteurs de l'Union, il a été envisagé, dans l'avis d'ouverture, de recourir à un échantillonnage pour la détermination du dumping et du préjudice, conformément à l'article 17 du règlement de base. Afin de permettre à la Commission de

décider s'il était nécessaire de procéder par échantillonnage et, le cas échéant, de déterminer la composition de l'échantillon, tous les producteurs-exportateurs, tous les importateurs et tous les producteurs de l'Union ont été invités à se faire connaître auprès de la Commission et à fournir les informations demandées dans l'avis d'ouverture.

- (6) Au total, 36 sociétés ou groupes de sociétés liées (ci-après dénommés «groupes») de la RPC se sont fait connaître et ont fourni les informations demandées dans le délai imparti. Ces 36 sociétés ou groupes ont fabriqué le produit concerné et/ou l'ont exporté vers le marché de l'Union européenne pendant la période d'enquête et ont souhaité être inclus dans l'échantillon. Ils ont été considérés comme des sociétés ayant coopéré et leur inclusion dans l'échantillon a été examinée. Le niveau de coopération pour la RPC, qui correspond au pourcentage des exportations vers l'UE effectuées par les sociétés chinoises ayant coopéré par rapport au total des exportations chinoises vers l'UE, était supérieur à 90 %.
- (7) Après avoir consulté les parties concernées conformément à l'article 17, paragraphe 2, du règlement de base, la Commission a choisi, conformément à l'article 17 du règlement de base, un échantillon sur la base du plus grand volume représentatif d'exportations sur lequel l'enquête peut raisonnablement porter compte tenu du temps disponible et en prenant en considération la répartition géographique des sociétés ou groupes ayant coopéré. L'échantillon choisi se compose de quatre (groupes de) sociétés, représentant 47 % des exportations vers l'UE des 36 sociétés ou groupes ayant coopéré et environ 43 % des exportations totales de la RPC vers l'UE. Les autorités de la RPC et la Chambre de Commerce chinoise ont approuvé l'échantillon choisi par la Commission mais ont demandé à ce qu'au moins deux (groupes de) sociétés supplémentaires y soient inclus(es). Cependant, étant donné que l'échantillon initialement choisi se compose de vingt sociétés réparties en quatre groupes, il a été décidé qu'il n'était pas possible d'ajouter des sociétés ou des groupes supplémentaires car cela ne permettrait pas l'achèvement des enquêtes dans les délais réglementaires.
- (8) Cinq producteurs-exportateurs de la RPC, qui n'ont pas été inclus dans l'échantillon, ont demandé un examen individuel et ont communiqué, dans les délais prescrits, les informations nécessaires à l'application de l'article 9, paragraphe 6, et de l'article 17, paragraphe 3, du règlement de base. Toutefois, vu la taille de l'échantillon, qui concerne quatre groupes réunissant de nombreuses sociétés, la Commission conclut, conformément à l'article 17, paragraphe 3, du règlement de base, qu'il lui est impossible d'accorder un examen individuel aux producteurs-exportateurs de la RPC non retenus dans l'échantillon car cela compliquerait indûment sa tâche et l'empêcherait d'achever l'enquête en temps utile.

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 51.

⁽²⁾ JO C 190 du 13.8.2009, p. 22.

- (9) Afin de permettre aux producteurs-exportateurs de la RPC qui le souhaitaient de présenter une demande de statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché ou une demande d'examen individuel conformément à l'article 17, paragraphe 3, du règlement de base, la Commission a envoyé des formulaires de demande aux producteurs-exportateurs chinois ayant fait une demande en ce sens ainsi qu'aux autorités chinoises.
- (10) L'avis d'ouverture a été transmis à environ quarante producteurs de roues en aluminium de l'Union. La Commission a reçu 17 réponses. Cinq groupes de sociétés ont été inclus dans l'échantillon car il a été constaté qu'ils étaient représentatifs de la production totale de l'Union en matière de volumes de vente et de production dans l'UE (plus de 75 %), de couverture géographique et de type d'activité, c'est-à-dire les ventes aux fabricants de l'équipement d'origine (*Original Equipment Manufacturer* ou OEM) et sur le marché de l'après-vente (*Aftermarket* ou AM) [pour plus d'informations, voir considérants 19 et suivants]. Même si les ventes des producteurs de l'UE échantillonnés visaient majoritairement le segment OEM, deux des producteurs échantillonnés ont également vendu leurs produits au segment AM. Des sociétés qui n'étaient pas à l'origine de la plainte ont également été représentées dans l'échantillon.
- (11) Au cours de l'enquête, les parties ont avancé de nouveaux arguments concernant des différences alléguées entre les segments OEM et AM. Afin d'obtenir des informations plus pertinentes, il a été décidé d'ajouter à l'échantillon un producteur (majeur) actif dans le segment AM.
- (12) Craignant des mesures de rétorsion de la part de leurs clients ou concurrents, les plaignants ont demandé à ce que leurs noms restent confidentiels. La Commission a considéré qu'il y avait effectivement un risque important de rétorsion et a accepté de ne pas divulguer les noms. Après l'ouverture, toutes les sociétés ayant coopéré ont accepté de divulguer leurs noms en tant que sociétés ayant coopéré mais pas, le cas échéant, en tant que plaignants.
- (13) L'avis d'ouverture a été transmis à environ quatre-vingts importateurs et importateurs/utilisateurs de roues en aluminium. La Commission a reçu quarante réponses de la part de sociétés représentant environ un tiers des importations totales en provenance de Chine. Douze de ces réponses provenaient d'importateurs; les autres ont été envoyées par des utilisateurs-importateurs. Sept sociétés ont été incluses dans l'échantillon (cinq importateurs et deux utilisateurs-importateurs).
- (14) La Commission a envoyé des questionnaires aux six producteurs de l'Union inclus dans l'échantillon, aux producteurs-exportateurs de l'échantillon choisi pour la RPC et à ceux qui ont demandé un traitement individuel ainsi qu'aux sept importateurs inclus dans l'échantillon. En outre, des questionnaires ont été envoyés aux utilisateurs et aux autres producteurs ayant coopéré.
- (15) Les quatre producteurs-exportateurs chinois échantillonnés ainsi que cinq producteurs-exportateurs chinois ayant demandé le traitement individuel conformément à l'article 17, paragraphe 3, du règlement de base ont répondu à ce questionnaire. Les six producteurs de l'Union échantillonnés, les trois importateurs non liés à un producteur-exportateur, neuf autres producteurs de l'UE ainsi que treize utilisateurs y ont également répondu. La Chambre de Commerce chinoise et deux associations d'utilisateurs ont également formulé des observations.
- (16) La Commission a recherché et vérifié toutes les informations jugées nécessaires à la détermination provisoire du dumping, du préjudice en résultant et de l'intérêt de l'Union et a effectué des visites de vérification dans les locaux des sociétés suivantes:
- a) Producteurs de l'Union
 - Groupe Borbet:
Borbet Solingen GmbH — Allemagne;
 - Groupe Heyes Lemmerz:
Heyes Lemmerz Alukola, s.r.o. — République tchèque;
Heyes Lemmerz Italy Holding s.r.l. — Italie;
 - Groupe Ronal:
Ronal AG — Suisse;
Ronal Polska Sp. z o.o. — Pologne;
 - Speedline s.r.l. — Italie;
 - Mapsa S. Coop. L. — Espagne;
 - AEZ — Allemagne;
 - Française de Roues S.A.S.V. — France.
 - b) Producteurs-exportateurs et leurs sociétés liées établis dans la RPC
 - Baoding Lizhong Wheels manufacturing Co.Ltd. (Baoding),
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd (Wanfeng),
 - YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd (YHI),
 - CITIC Dicastal Wheel Manufacturing (CITIC);
 - c) Sociétés liées établies dans l'Union
 - OZ Deutschland, Biberbach (Allemagne),
 - OZ SpA, Bassano del Grappa (Italie).
 - d) Sociétés liées à Singapour
 - OZ Asia,
 - YHI Manufacturing.
 - e) Utilisateurs
 - Renault — France,
 - BMW — Allemagne.
- (17) Compte tenu de la nécessité d'établir une valeur normale pour les producteurs-exportateurs qui ne pourraient bénéficier du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché, une visite de vérification a été effectuée dans les locaux des sociétés suivantes en vue d'établir une valeur normale sur la base de données provenant de Turquie en tant que pays analogue:
- f) Producteurs turcs
 - CMS Jant ve Makina Sanayi A.Ş.,
 - Hayes Lemmerz İnci Alüminyum.

3. Période d'enquête

- (18) L'enquête relative au dumping et au préjudice a couvert la période comprise entre le 1^{er} juillet 2008 et le 30 juin 2009 (ci-après «la période d'enquête» ou «la PE»). L'examen des tendances utiles à l'appréciation du préjudice a porté sur la période allant du 1^{er} janvier 2006 à la fin de la période d'enquête (ci-après «la période considérée»).

B. PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

1. Produit concerné

- (19) Les produits concernés sont des roues en aluminium pour les véhicules à moteur figurant aux positions 8701 à 8705 de la NC, avec ou sans accessoires et équipées ou non de pneus, originaires de la République populaire de Chine (ci-après «le produit concerné»), relevant actuellement des codes NC ex 8708 70 10 et ex 8708 70 50.
- (20) Les ventes du produit concerné dans l'Union passent par deux circuits de distribution: celui des fabricants de l'équipement d'origine (segment OEM) et celui de l'après-vente (segment AM). Dans le segment OEM, les fabricants de voitures organisent des procédures d'appel d'offres pour les roues en aluminium (environ deux ans avant le lancement d'un nouveau modèle de voiture) et participent au processus de création d'une nouvelle roue qui portera leur marque. Les producteurs de l'Union et les exportateurs chinois sont en concurrence dans le cadre des mêmes appels d'offres. Dans le segment AM, les roues en aluminium sont conçues, fabriquées et commercialisées sous des marques de producteurs de roues en aluminium avant d'être vendues à des grossistes, des détaillants, des sociétés de tuning, des ateliers de réparation de voitures, etc.
- (21) Un exportateur a fait valoir que les roues en aluminium destinées au segment OEM devaient être exclues de la définition du produit couvert par la procédure car elles sont montées exclusivement sur des voitures neuves, alors que les roues en aluminium destinées au segment AM visent à remplacer celles issues du segment OEM pendant la durée de vie d'un modèle de voiture. Cet argument est contradictoire: en effet, il confirme que les «roues en aluminium du segment AM» sont conçues pour remplacer parfaitement les «roues en aluminium du segment OEM» et offrir les mêmes performances. En recourant à divers processus de production⁽¹⁾, il est possible de produire des «roues en aluminium du segment AM» de tous diamètres et poids, avec tous types de finition, etc. La différence entre les roues en aluminium du segment OEM et celles du segment AM est seulement liée à la différence entre les circuits de distribution qui aboutissent à la participation de l'industrie automobile au processus de création et de conception de la roue. Il a également été allégué que le prix des roues «du segment OEM» n'était pas fixé de la même manière que celui des roues «du segment AM», le premier étant lié aux fluctuations du prix du *London Metal Exchange* (LME). En effet, les fabricants automobiles utilisent une formule de prix dite «à base zéro». Elle se compose de trois éléments: 1) le prix de l'aluminium

(variable, lié au LME), 2) la valeur ajoutée et les coûts de transformation et 3) une prime de qualité fixe. Cette méthode de fixation des prix est adaptée aux besoins de l'industrie automobile, mais les éléments du coût des roues en aluminium des segments «OEM et AM» sont identiques.

- (22) En conséquence, bien que les roues en aluminium des segments «OEM et AM» ne soient pas distribuées par le même circuit, elles présentent les mêmes caractéristiques physiques et techniques et sont interchangeables. Elles sont donc considérées comme un seul et même produit. De plus, les roues en aluminium sont vendues et importées de la Chine en quantités importantes par l'intermédiaire des deux circuits de distribution. À la lumière de ces constatations, il est provisoirement conclu que les «roues en aluminium du segment OEM» n'ont pas lieu d'être exclues de la définition du produit couvert par l'enquête.
- (23) Une partie intéressée a affirmé que les roues destinées aux karts devaient être exclues étant donné que ces derniers ne relevaient pas des positions 8701 à 8705 de la NC. Elle n'a cependant pas démontré de manière concluante que les karts ne pouvaient pas être inclus dans les positions NC susmentionnées; cet argument a donc été provisoirement rejeté.
- (24) La même partie a fait valoir que les roues destinées aux véhicules tout-terrain (véhicules TT) devaient également être exclues de la définition du produit concerné car elles seraient fondamentalement différentes des roues fabriquées pour les autres véhicules à moteur. Certains véhicules TT peuvent néanmoins être classés dans les positions NC 8701 à 8705 et leurs roues entrent donc dans la définition du produit couvert par l'enquête. En conséquence, cet argument a été provisoirement rejeté.

2. Produit similaire

- (25) Il a été établi que le produit concerné et les roues en aluminium produits et commercialisés sur le marché intérieur de la RPC ainsi que sur le marché intérieur de la Turquie, qui a provisoirement servi de pays analogue, de même que les roues en aluminium produites et commercialisées dans l'Union par l'industrie de l'Union, présentaient les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques et avaient les mêmes applications. En conséquence, ces produits sont provisoirement considérés comme étant similaires au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement de base.

C. DUMPING

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

- (26) Conformément à l'article 2, paragraphe 7, point b), du règlement de base, dans le cas d'enquêtes antidumping concernant les importations effectuées de la RPC, la valeur normale est déterminée conformément aux paragraphes 1 à 6 de cet article pour les producteurs dont il a été constaté qu'ils satisfont aux critères énoncés à l'article 2, paragraphe 7, point c). À titre purement indicatif, ces critères sont brièvement présentés ci-après:

⁽¹⁾ Roues moulées, fluotournées, forgées ou encore en deux et trois parties.

- les décisions des entreprises sont arrêtées en tenant compte des signaux du marché, sans intervention significative de l'État, et les coûts reflètent les valeurs du marché,
 - les entreprises utilisent un seul jeu de documents comptables de base, qui font l'objet d'un audit indépendant conforme aux normes comptables internationales (IAS) et qui sont utilisés à toutes fins,
 - il n'existe aucune distorsion importante induite par l'ancien système d'économie planifiée,
 - des lois concernant la faillite et la propriété garantissent la sécurité juridique et la stabilité,
 - les opérations de change sont exécutées aux taux du marché.
- (27) Dans la présente enquête, tous les groupes exportateurs échantillonnés ont sollicité le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché, conformément à l'article 2, paragraphe 7, point b), du règlement de base, et ont renvoyé un formulaire de demande à cet effet dans les délais impartis.

(28) La Commission s'est rendue dans les locaux de tous les groupes exportateurs échantillonnés, où elle a recherché toutes les informations jugées nécessaires et vérifié les données communiquées dans la demande de statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché.

(29) L'enquête a montré que le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché ne pouvait être accordé à aucun des quatre groupes de sociétés chinois, puisqu'aucun d'entre eux ne remplissait l'ensemble des critères visés à l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base, et ce pour les raisons énoncées ci-dessous.

Critère 1

- (30) Aucun des groupes exportateurs échantillonnés n'a pu démontrer qu'il remplissait le critère 1, en raison de l'intervention de l'État dans les décisions relatives à la matière première principale (l'aluminium).
- (31) En effet, dans tous les groupes échantillonnés, il apparaît que l'aluminium utilisé dans la production des roues en aluminium est en grande majorité acheté sur le marché intérieur chinois sur la base de contrats à long terme. Les prix sont indexés sur les cours de l'aluminium primaire sur les marchés au comptant chinois, augmentés de la redevance de transformation [et, dans le cas d'une société, également sur le *Shanghai Futures Exchange* (SHFE)]. À cet égard, il y a lieu de souligner que les cours sur les marchés au comptant varient parallèlement au SHFE.
- (32) Sur ce point, il convient de noter que l'État chinois joue un rôle de premier plan dans la fixation des prix de l'aluminium primaire et intervient constamment sur le marché à l'aide d'un certain nombre d'instruments.
- (33) Premièrement, l'aluminium primaire destiné à l'exportation fait l'objet d'une TVA de 17 % (alors que la TVA sur les exportations de marchandises finies est remboursée), en plus d'une taxe à l'exportation de 15 %.
- (34) Deuxièmement, l'État intervient dans les mécanismes de fixation des prix dans le cadre du *Shanghai Futures*

Exchange (SHFE), qui est une Bourse ouverte exclusivement aux sociétés immatriculées en Chine et aux ressortissants chinois. Cette intervention de l'État dans les mécanismes de fixation des prix dans le SHFE découle de sa double qualité de vendeur d'aluminium primaire et d'acheteur par l'intermédiaire du *State Reserve Bureau* et d'autres organismes d'État. En outre, l'État fixe des plafonds de prix journaliers par l'intermédiaire du règlement du SHFE, qui a été approuvé par l'organisme de réglementation de l'État, la *China Securities Regulatory Commission* (CSRC).

(35) Le train de mesures de stimulation récemment mis en place par le gouvernement chinois pour limiter les effets de la crise économique est un autre exemple de l'intervention de l'État. À la fin de l'année 2008, le *State Reserves Bureau* a lancé un programme d'achat d'aluminium aux fonderies afin de soutenir l'activité de ces dernières dans le contexte de la baisse de la demande induite par la crise financière mondiale. Ces achats soutenus par l'État ont absorbé la plupart des stocks du marché intérieur et ont provoqué une augmentation des prix au cours du premier semestre 2009.

(36) Cet état de fait a été considéré comme un facteur sous-jacent d'intervention de l'État dans les décisions prises par les entreprises à l'égard des matières premières. En effet, le système chinois actuel, fondé sur des droits à l'exportation élevés et sur le non-remboursement de la TVA pour les exportations d'aluminium primaire et d'autres matières premières, combinés à l'absence de taxes à l'exportation et au remboursement de la TVA pour les exportations du produit en aval ainsi qu'à l'intervention de l'État dans la fixation des prix au SHFE, est le facteur essentiel d'une situation dans laquelle les prix de l'aluminium chinois continuent à être le résultat de l'intervention de l'État. C'est la raison pour laquelle, au cours de l'histoire, les prix au LME ont nettement divergé de ceux du marché chinois ⁽¹⁾. Entre la moitié de l'année 2005 et la fin de l'année 2008, les prix du LME étaient nettement plus élevés que ceux des marchés chinois, ce qui souligne l'absence d'arbitrage significatif entre les marchés chinois et les marchés du reste du monde.

(37) Ainsi, les multiples distorsions des prix de l'aluminium primaire chinois induites par l'État ont une incidence sur les décisions que prennent les producteurs chinois de roues en aluminium lorsqu'ils achètent des matières premières. De plus, ces derniers tirent un avantage de ces distorsions: ils achètent habituellement sur le marché chinois à des fournisseurs locaux qui prennent pour référence les prix des marchés au comptant chinois (ou SHFE), mais ils peuvent aussi acheter certaines quantités à des prix LME lorsque les prix du marché chinois sont plus élevés en raison de l'intervention de l'État.

⁽¹⁾ Exceptionnellement, cela n'a pas été le cas pendant certains mois de la période d'enquête, dans le cadre de la présente procédure. Cette augmentation des prix sur les marchés de l'aluminium chinois résulte d'un train de mesures mis en place par le gouvernement chinois pour limiter les effets de la crise économique (à la fin de l'année 2008, le *State Reserves Bureau* a lancé un plan d'achat d'aluminium aux fonderies afin de soutenir l'activité de ces dernières face à la diminution de la demande causée par la crise financière mondiale. Ces achats soutenus par l'État ont absorbé la plupart des stocks du marché intérieur en mars et en avril et ont provoqué une augmentation des prix au cours du premier semestre 2009).

(38) De plus, outre la situation générale décrite ci-dessus, trois autres groupes ne satisfont pas aux autres exigences du critère 1 en raison de l'intervention significative de l'État dans les décisions commerciales importantes. Dans un des groupes, une entreprise publique dispose, dans le cadre de certaines décisions essentielles, d'un droit de veto disproportionné par rapport à la part qu'elle détient dans deux de ses sociétés. En ce qui concerne la plupart des sociétés d'un autre groupe, certaines décisions essentielles font l'objet d'une intervention significative de l'État, soit parce que ces sociétés sont la propriété intégrale de l'État, soit parce que le directeur représentant l'actionnaire public dispose d'un droit de veto sur les décisions importantes prises par la société. Qui plus est, et bien que les sociétés le contestent, l'enquête a révélé que le service local du département national du travail a un droit de veto en ce qui concerne l'embauche des travailleurs dans deux de ces sociétés. Enfin, dans un troisième groupe, la famille qui est à la tête du groupe a des liens avec le parti au pouvoir et il existe une intervention significative de l'État dans le cadre de certaines décisions importantes de l'une des sociétés du groupe, étant donné que le directeur qui représente un actionnaire public a un droit de veto sur les décisions importantes prises par la société.

Critère 2

(39) Toutes les sociétés d'un des groupes enfreignent clairement les principes comptables fondamentaux. Notamment, elles n'ont pas respecté les normes IAS 1 (Présentation des états financiers), IAS 12 (Impôts sur le résultat) et IAS 16 (Immobilisations corporelles). Il est donc considéré que les comptes n'ont pas été établis et vérifiés conformément aux normes comptables internationales. Dans le cas d'un autre groupe, les services de la Commission ont constaté le non-respect des normes IAS 1 et IAS 31.

Critère 3

(40) Dans un des groupes, il existe dans plusieurs sociétés des distorsions évidentes liées aux droits d'utilisation du sol et à l'acquisition d'actifs immobilisés; en outre, la plupart des sociétés de ce groupe ont bénéficié de régimes fiscaux préférentiels, de remboursements d'impôts et de subventions qui constituent des distorsions induites par le système d'économie planifiée. Ces distorsions sont substantielles, par exemple en matière de chiffre d'affaires.

(41) Dans un autre groupe échantillonné, trois sociétés ont bénéficié de régimes fiscaux préférentiels qui constituent des distorsions induites par le système d'économie planifiée. Ces distorsions peuvent être considérées comme importantes, par exemple en matière de chiffre d'affaires.

(42) Dans le cas d'un autre groupe, il apparaît également que deux sociétés ne satisfont pas au critère 3. La première s'est acquittée du droit d'utilisation du sol avec beaucoup de retard et sans pour autant verser de pénalité, bien que le contrat prévoie clairement des pénalités dans ce cas. Cela sous-entend l'existence d'un soutien direct de la part de l'État (qui est le premier propriétaire du sol) dans la phase de lancement de la société. La seconde société a, quant à elle, été créée à la suite de l'achat des actifs d'un

producteur public de roues en aluminium dans des conditions non commerciales; elle a ainsi bénéficié d'un avantage indu pendant qu'elle était en phase de démarrage.

(43) Un groupe a prétendu que l'achat d'actifs auprès d'un producteur public avait eu lieu dans des conditions de marché. La partie n'a cependant pas démontré que l'opération entière pouvait être considérée comme exempte de distorsions induites par l'ancien système d'économie planifiée.

(44) Enfin, les sociétés appartenant à un autre groupe ont bénéficié d'exonérations fiscales substantielles et d'un soutien financier qui ont eu un impact important sur leur situation financière, par exemple en matière de chiffre d'affaires.

(45) La Commission a officiellement communiqué les conclusions relatives au statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché aux groupes exportateurs chinois concernés, aux autorités de la RPC, à la Chambre de commerce chinoise et au plaignant. Elle leur a également donné la possibilité de faire connaître leur point de vue par écrit et de demander à être entendus s'ils avaient des raisons particulières de le faire.

(46) Un groupe a critiqué le fait que la Commission ne s'était pas prononcée sur le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché dans les trois mois prévus par le règlement de base, affirmant que les exportateurs avaient pris toutes les mesures nécessaires dans le délai imparti afin que la Commission sache quel effet sa décision à l'égard de ce statut était susceptible d'avoir sur le calcul de la marge de dumping. Cela revient à affirmer que le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché devrait être évalué dans un délai de trois mois dès lors que les réponses aux questionnaires antidumping ont été renvoyées dans ce délai. À défaut, les informations fournies dans le questionnaire antidumping risquent d'avoir une incidence sur la décision d'octroyer le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché.

(47) Cependant, en l'espèce, il y a lieu de souligner qu'il n'était pas possible de prendre une décision concernant le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché dans les trois mois, étant donné que la plupart des informations relatives à ce statut ont été recueillies pendant les visites de vérification achevées après le délai de trois mois. En tout état de cause, comme expliqué plus haut, la décision de refuser le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché aux groupes échantillonnés s'est fondée exclusivement sur une évaluation approfondie des cinq critères applicables en la matière prévus à l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base.

(48) Concernant le critère 1, le plaignant affirme qu'il existe effectivement un arbitrage entre les marchés chinois et le LME car il y a eu des exportations mineures d'aluminium à destination/en provenance de la Chine pendant la période d'enquête. Étant donné les divergences des niveaux de prix entre les marchés chinois et le LME, cet argument est irrecevable.

- (49) En ce qui concerne le critère 2, plusieurs questions ont été soulevées au sujet de certaines incompatibilités avec les différentes normes IAS, constatées par la Commission dans les comptes de deux sociétés. Cependant, il n'existe dans les arguments avancés aucun élément permettant de conclure que l'une ou l'autre de ces sociétés utilise un seul jeu de documents comptables soumis à un audit indépendant conformément aux normes comptables internationales.
- (50) Pour ce qui est du critère 3, plusieurs arguments ont été avancés. Premièrement, il a été affirmé que l'impact du soutien financier, des droits d'utilisation du sol et d'autres avantages tels que l'exonération fiscale n'ont pas entraîné de distorsion importante dans la situation financière des sociétés. Cet argument est irrecevable étant donné que l'impact de ces régimes est substantiel en matière de chiffre d'affaires.
- (51) Il a également été avancé que certains régimes de soutien et avantages fiscaux n'étaient pas spécifiques aux sociétés et ne pouvaient par conséquent pas être considérés comme une conséquence du système d'économie planifiée. À cet égard, il y a lieu de souligner que l'analyse relative au statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché vise à déterminer s'il y a ou non intervention de l'État, que celle-ci soit ou non spécifique à l'une ou l'autre société. En tout état de cause, les faits sur lesquels est fondée cette allégation sont erronés. En effet, les avantages dont ont bénéficié les sociétés en l'espèce peuvent être considérés comme spécifiques à une société car ils s'adressent tous à un certain type de société: par exemple une société étrangère, établie dans une région donnée et ayant négocié *ad hoc* avec les autorités locales pour obtenir des subventions, l'achat d'équipements de fabrication nationale, l'amélioration de la technologie, la participation à des foires, des investissements dans la recherche et le développement, etc.
- (52) Enfin, il a été avancé que les exonérations fiscales et les déductions pour sociétés étrangères qui sont entrées en vigueur en 2005 ne constituent pas une distorsion induite par le système d'économie planifiée. Cette interprétation ne saurait être acceptée. En effet, le critère 3 ne fait pas référence à des actions limitées dans le temps (jusqu'en 1998, lorsque la Chine a commencé à appliquer les règles de l'économie de marché) ou dans leur champ d'application, mais à des actions qui impliquent que l'État participe au modelage de l'environnement commercial en appliquant des mesures typiques d'une économie planifiée, telles que les taux d'imposition discriminatoires.
- (53) Sur la base de ce qui précède, aucune des sociétés chinoises qui avaient sollicité le statut d'économie opérant dans les conditions d'une économie de marché n'a pu prouver qu'elle satisfaisait aux critères énoncés à l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base. Il a donc été considéré que le statut précité devait être refusé à toutes ces sociétés. Le comité consultatif a été consulté et ne s'est pas opposé à ces conclusions.

2. Traitement individuel

- (54) Conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base, un droit applicable à l'échelle nationale est calculé, le cas échéant, pour les pays relevant de l'article 2, paragraphe 7, dudit règlement, sauf dans les

cas où les sociétés en cause sont en mesure de prouver, conformément à l'article 9, paragraphe 5, du règlement de base, que leurs prix à l'exportation et les quantités exportées, de même que les conditions et modalités de vente, sont déterminés librement, que les opérations de change sont exécutées aux taux du marché et qu'une intervention étatique éventuelle n'est pas de nature à autoriser un contournement des mesures si les exportateurs se voient appliquer des niveaux de droits distincts.

- (55) Tous les groupes d'exportateurs qui ont sollicité le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché ont également sollicité un traitement individuel au cas où ils ne se verraient pas octroyer le statut en question. Sur la base des informations disponibles, il est provisoirement établi que deux des quatre groupes inclus dans l'échantillon remplissent toutes les exigences pour un traitement individuel. Le traitement individuel a été refusé à deux groupes inclus dans l'échantillon. En effet, l'intervention de l'État dans les cas des groupes CITIC Dicastal et Baoding est telle qu'elle permet de cirvenir des mesures si des taux de droits différents sont accordés à des exportateurs individuels compte tenu du fait que ces deux groupes ont deux entreprises communes qui produisent le produit concerné.
- (56) Parmi les quatre groupes d'exportateurs échantillonnés en RPC, il convient d'accorder un examen individuel aux groupes suivants:

— Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd.,

— YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd.

3. Valeur normale

3.1. Choix du pays analogue

- (57) Conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base, la valeur normale pour les producteurs-exportateurs qui ne bénéficient pas du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché est déterminée sur la base des prix intérieurs ou de la valeur normale construite dans un pays analogue.
- (58) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a indiqué qu'elle considérait la Turquie comme un pays analogue approprié pour l'établissement de la valeur normale et a invité les parties intéressées à présenter leurs observations à ce sujet.
- (59) Un seul exportateur a contesté ce choix et proposé la Malaisie comme autre pays mais a déclaré par la suite que les sociétés malaisiennes ne souhaitaient pas coopérer avec la Commission.
- (60) La Commission a ensuite examiné si la Turquie constituait un choix raisonnable en tant que pays analogue. Elle a conclu que la Turquie, avec cinq producteurs nationaux et des importations importantes de pays tiers, était un marché présentant un haut niveau de concurrence. De plus, il n'existait pas de différences importantes dans le processus de production entre les producteurs turcs et chinois. Compte tenu de ce qui précède, l'enquête n'a pas établi de motifs de considérer que la Turquie ne convenait pas pour établir une valeur normale. En outre, les producteurs turcs vendent des types de produit comparables à ceux qui sont exportés par la RPC.

- (61) Deux producteurs turcs ont répondu au questionnaire qui a été adressé à tous les producteurs de roues en aluminium en Turquie.
- (62) Les données transmises dans la réponse des producteurs turcs ayant coopéré ont été vérifiées sur place et se sont révélées être des informations fiables sur la base desquelles une valeur normale pouvait être établie.
- (63) Il est donc conclu provisoirement que la Turquie constitue un pays analogue approprié, choisi d'une manière raisonnable, conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base.

3.2. Détermination de la valeur normale

- (64) Conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base, la valeur normale a été établie sur la base des informations vérifiées suivantes, communiquées par le producteur dans le pays analogue.
- (65) Le produit concerné a été vendu en quantités représentatives sur le marché intérieur turc.
- (66) Il a été examiné si les ventes sur le marché intérieur pouvaient être considérées comme ayant été effectuées au cours d'opérations commerciales normales, conformément à l'article 2, paragraphe 4, du règlement de base. À cet effet, la proportion de ventes bénéficiaires à des clients indépendants sur le marché intérieur pendant la période d'enquête a été établie pour chaque type de produit.
- (67) Lorsque le volume des ventes d'un type de produit, effectuées à un prix net égal ou supérieur au coût de fabrication calculé, représentait plus de 80 % du volume total des ventes du type en question et lorsque le prix moyen pondéré pour ce type était égal ou supérieur au coût de fabrication, la valeur normale a été déterminée sur la base du prix intérieur réel. Ce prix a été exprimé en moyenne pondérée des prix de toutes les ventes intérieures effectuées pour la catégorie en question pendant la période d'enquête, que ces ventes aient été bénéficiaires ou non.
- (68) Lorsque le volume des ventes bénéficiaires d'un type de produit représentait 80 % ou moins du volume total des ventes de ce type ou que le prix moyen pondéré de ce type était inférieur au coût de production, la valeur normale a été déterminée sur la base du prix intérieur réel, exprimé en moyenne pondérée des seules ventes bénéficiaires de ce type de produit.
- (69) Pour un type de produit pour lequel il n'a pas été effectué de ventes bénéficiaires, la valeur normale a été fondée sur les coûts de fabrication du type de produit vendu sur le marché intérieur plus les frais de vente, les dépenses administratives et les autres frais généraux et une valeur raisonnable du profit sur le marché intérieur.
- (70) Enfin, pour un nombre limité de types de produit, la valeur normale a été calculée sur la base de la valeur normale pour des types comparables de produits en faisant des ajustements en fonction des différences physiques.

3.3. Prix à l'exportation

- (71) Dans tous les cas où le produit concerné a été exporté vers des clients indépendants dans l'Union, le prix à l'exportation a été calculé conformément à l'article 2, paragraphe 8, du règlement de base, c'est-à-dire à partir des prix à l'exportation réellement payés ou à payer.
- (72) Dans les cas où les ventes ont été réalisées par l'intermédiaire d'un importateur ou un négociant lié, les prix à l'exportation ont été construits, conformément à l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base, en partant des prix de revente de cet importateur/négociant lié aux premiers consommateurs indépendants de l'Union. Ces prix ont été dûment ajustés pour tenir compte de tous les frais supportés entre l'importation et la revente, y compris les frais de ventes, les dépenses générales et administratives et les bénéfices. En ce qui concerne la marge bénéficiaire, le profit réalisé par un importateur/négociant indépendant du produit concerné a été utilisé, puisque le profit réel de l'importateur/négociant lié n'a pas été considéré comme fiable en raison de la relation entre les producteurs-exportateurs et l'importateur/négociant lié.

3.4. Comparaison

- (73) La valeur normale et les prix à l'exportation ont été comparés au niveau départ usine. Aux fins d'une comparaison équitable entre la valeur normale et le prix à l'exportation, il a été dûment tenu compte, sous la forme d'ajustements, des différences affectant les prix et leur comparabilité, conformément à l'article 2, paragraphe 10, du règlement de base.
- (74) La comparaison des prix entre les roues exportées par la RPC et celles vendues sur le marché turc par les producteurs turcs ayant coopéré a été effectuée en établissant une distinction entre les ventes aux fabricants de l'équipement d'origine et les ventes sur le marché de l'après-vente.
- (75) En outre, des ajustements appropriés au titre des frais de transport et d'assurance, des frais de manutention et des frais accessoires, des coûts d'emballage, des coûts du crédit et des frais bancaires ont été opérés dans tous les cas où ils se sont révélés raisonnables, précis et étayés par des éléments de preuve vérifiés.

4. Marges de dumping

4.1. Pour les producteurs-exportateurs ayant coopéré inclus dans l'échantillon et bénéficiant d'un traitement individuel

- (76) Pour les deux sociétés incluses dans l'échantillon et ayant obtenu un traitement individuel, les marges de dumping ont été établies en comparant, d'une part, la valeur normale moyenne pondérée déterminée pour les producteurs turcs qui ont pleinement coopéré et, d'autre part, le prix à l'exportation moyen pondéré vers la Communauté pratiqué par chaque société, comme le prévoit l'article 2, paragraphe 11, du règlement de base.

- (77) Les marges de dumping, exprimées en pourcentage du prix à l'importation caf frontière de l'Union européenne, avant dédouanement, s'établissent comme suit:

Société	Marge de dumping
YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd	36,7 %
Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd	61,8 %

4.2. Pour tous les autres producteurs-exportateurs ayant coopéré

- (78) En ce qui concerne les sociétés incluses dans l'échantillon qui n'ont bénéficié ni du statut de société opérant selon les conditions d'une économie de marché, ni d'un traitement individuel, et les sociétés ayant coopéré non incluses dans l'échantillon, la marge de dumping a été calculée sous la forme d'une moyenne pondérée des résultats de toutes les entreprises incluses dans l'échantillon. Pour les deux sociétés qui n'ont bénéficié ni du statut de société opérant selon les conditions d'une économie de marché, ni d'un traitement individuel, les calculs ont été effectués de la manière indiquée au considérant 76. La marge de dumping, exprimée en pourcentage du prix à l'importation caf frontière de l'Union européenne, avant dédouanement, s'établit à 48,7 %. Pour tous les autres producteurs-exportateurs.

4.3. Pour tous les autres producteurs-exportateurs

- (79) Étant donné que le niveau de coopération de la RPC a été très élevé, la marge de dumping à l'échelle du pays applicable à tous les autres exportateurs chinois a été calculée en utilisant la marge de dumping la plus élevée sur la base des transactions effectuées par un producteur-exportateur ayant coopéré. Par conséquent, la marge résiduelle de dumping, exprimée en pourcentage du prix à l'importation caf frontière de l'Union européenne, avant dédouanement, s'établit à 69,3 %.

D. PRÉJUDICE

1. Production de l'Union

- (80) Les roues en aluminium sont produites par quelque trente sociétés, installées dans de nombreux pays de l'UE. Les sociétés qui ont soutenu la plainte et ont coopéré à l'enquête représentaient plus de 85 % de la production totale de l'Union au cours de la période d'enquête.
- (81) La production totale de l'Union et le degré de soutien à l'enquête ont été établis sur la base de l'ensemble des informations disponibles, y compris les informations fournies dans la plainte, et les données réunies auprès des producteurs de l'UE avant et après l'ouverture de l'enquête, les informations obtenues auprès des producteurs inclus dans l'échantillon et des autres producteurs ayant coopéré. Ces informations ont permis de confirmer également l'existence et le niveau de production des producteurs qui n'ont pas coopéré à l'enquête.
- (82) Il s'est avéré qu'un producteur inclus dans l'échantillon importait le produit concerné de la RPC et le revendait sur le marché de l'Union. Cependant, par rapport au total

de ses ventes, les importations demeuraient marginales et n'affectaient pas sa qualification en tant que producteur de l'Union.

2. Consommation de l'Union

- (83) Au cours de la période considérée, l'évolution de la consommation de l'Union a été la suivante.

Consommation de l'Union	2006	2007	2008	PE
Unités (en milliers)	58 607	62 442	58 313	49 508
Indice 2006 = 100	100	107	99	84

- (84) La consommation de l'Union ⁽¹⁾ a été calculée en ajoutant les importations fondées sur les données d'Eurostat aux ventes dans l'UE des producteurs de l'UE. Les importations de roues en aluminium sont couvertes par deux ex-codes NC incluant aussi d'autres produits. Afin d'évaluer la part des roues en aluminium pour chaque code NC, leur part importée pour les codes NC 8708 70 10 et 8708 70 50 a été établie pays par pays sur la base de la méthodologie proposée dans la plainte. Comme les importations ont été communiquées en poids, la conversion en unités a aussi été effectuée en référence à la méthodologie proposée dans la plainte (en utilisant une moyenne pondérée par unité). Ces données ont été recoupées et confirmées par les données fournies par les exportateurs chinois inclus dans l'échantillon. Les livraisons de l'UE ont été calculées en ajoutant les livraisons effectuées par les producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon à celles effectuées par les autres producteurs (données recueillies pendant la phase préalable à l'ouverture de l'enquête, données obtenues de la plainte et certaines estimations faites à partir des données des producteurs inclus dans l'échantillon).

- (85) Au total, la consommation a diminué de 15,5 % pendant la période considérée mais a évolué de manière irrégulière, avec une chute de 15,1 % entre 2008 et la PE. Elle a augmenté de 58,6 millions d'unités en 2006 à 62,4 millions d'unités en 2007 puis est retombée à 58,3 millions d'unités en 2008 et à 49,5 millions d'unités pendant la PE.

3. Importations en provenance de la RPC

3.1. Volume et part de marché des importations du produit concerné

- (86) L'évolution des importations en provenance de la RPC, en termes de volume et de part de marché, a été la suivante:

⁽¹⁾ Deux méthodes de calcul de la consommation ont été comparées et ont donné des résultats similaires. Comme la plupart de la production se fait «sur commande», les stocks ne jouent pas un rôle important en termes de volumes par rapport à la consommation totale. Dans le premier calcul, la production de l'UE a été ajoutée aux importations et les exportations ont été soustraites. Dans le second calcul, les importations et les ventes dans l'UE (données provenant des producteurs inclus dans l'échantillon, mini-questionnaires et hypothèse pour le reste des producteurs) ont été additionnées. La seconde option a été préférée parce qu'elle permet un plus haut niveau de précision dans ce cas.

Volumes des importations en milliers d'unités	2006	2007	2008	PE
RPC	3 703	5 144	5 809	6 137
Indice 2006 = 100	100	139	157	166
Part de marché (%)	6,3	8,2	10	12,4

Source: Eurostat et données relatives aux ventes dans l'Union des producteurs de l'UE.

- (87) Le volume des importations chinoises a augmenté de 3,7 millions d'unités en 2006 à 5,1 millions d'unités en 2007, 5,8 millions d'unités en 2008 et 6,1 millions d'unités pendant la PE. Il s'est donc accru de plus de 66 % entre 2006 et la PE.
- (88) La part de marché des importations chinoises a doublé. Elle est passée de 6,3 % en 2006 à 8,2 % en 2007, 10 % en 2008 et 12,4 % pendant la PE. Au total, les importations chinoises ont gagné 6,1 points de pourcentage pendant la période considérée.

3.2. Prix des importations

- (89) Le tableau ci-dessous compare les prix moyens des importations chinoises (sur la base des données d'Eurostat puisque les questionnaires remplis par les exportateurs ne portent que sur la PE et non sur les années précédentes) avec les prix de vente moyens des producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon.

Euros/unité	2006	2007	2008	PE
Chine	34,7	33,5	31,4	31,9
Producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon	49,7	49,7	48	46,5
Différentiel	15	16,2	16,6	14,6

- (90) Les prix moyens des importations en provenance de la RPC ont diminué de manière continue entre 2006 et 2008, de 9,5 %, puis ont légèrement augmenté de 0,5 % pendant la PE. Au cours de la période considérée, ils ont diminué de 8 %.
- (91) Sur la base de cette comparaison des prix, on peut conclure qu'en termes globaux, les prix des importations chinoises ont été constamment et nettement inférieurs aux prix des producteurs inclus dans l'échantillon pendant la période considérée, ce qui a obligé ces derniers à réduire fortement leurs propres prix.

3.3. Sous-cotation des prix

3.3.1. Généralités

- (92) L'affaire actuelle se caractérise par une répartition en deux canaux de distribution, les segments OEM et AM. De

plus, la plupart des ventes des producteurs de l'UE se concentrent sur le segment OEM, alors que les importations chinoises s'orientent principalement sur le segment AM (environ 70 % des importations en provenance de la RPC). Il existe donc une asymétrie dans la distribution par segment des ventes effectuées par l'industrie de l'Union, d'une part, et les importations chinoises, de l'autre.

3.3.2. Sous-cotation

- (93) Les prix de vente des producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon ont été comparés aux prix des importations en provenance du pays concerné. Les prix de vente des producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon pris en considération ont été les prix facturés aux clients indépendants, ajustés si nécessaire au niveau départ usine, c'est-à-dire les prix nets de tous rabais et remises, frais de transport dans l'Union non compris.
- (94) Ces prix ont été comparés aux prix pratiqués par les producteurs-exportateurs chinois, nets de tous rabais et remises et ajustés, si nécessaire, au niveau caf frontière de l'union et ont fait l'objet d'un ajustement approprié pour tenir compte des frais de dédouanement et des coûts postérieurs à l'importation.
- (95) La comparaison a révélé qu'au cours de la PE, les importations du produit concerné étaient vendues dans l'UE à des prix qui étaient inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union dans des proportions allant, en pourcentage, de 22 % à 37 % de ces derniers, sur la base des données communiquées par les producteurs-exportateurs ayant coopéré. Ce niveau de sous-cotation et l'évolution négative des prix de l'industrie de l'Union montrent clairement qu'une importante dépression des prix s'est produite.
- (96) Certaines parties affirment que le niveau de sous-cotation devrait être calculé par rapport à la seule composante de «valeur ajoutée» du prix (à l'exclusion du coût de l'aluminium). En effet, l'utilisation de cette méthodologie amènerait à un niveau de sous-cotation encore plus élevé. Cependant, étant donné que les niveaux de sous-cotation calculés par rapport au prix total étaient déjà importants, cette méthode n'a plus été explorée.
- (97) Le haut niveau de sous-cotation associé à la dépression des prix (voir considérants 89 et suivants) subie par l'industrie de l'Union montre les effets prononcés du dumping dans ce cas.
- (98) Afin d'anticiper toute question possible au sujet des différences entre les deux segments, une analyse séparée fondée sur la méthodologie décrite ci-dessus a été effectuée pour les deux segments. La sous-cotation demeure importante pour ces deux segments (entre 13 et 30 % pour les ventes dans le segment OEM et entre 56 et 63 % pour les ventes dans le segment AM).

4. Importations en provenance de pays tiers autres que la RPC

- (99) Le tableau suivant présente l'évolution des importations de pays tiers autres que la RPC.

Volumes des importations en milliers d'unités	2006	2007	2008	PE
Turquie	4 140	4 522	4 021	3 426
Indice 2006 = 100	100	109	97	83
Part de marché (%)	7,1	7,2	6,9	6,9
Norvège	1 079	1 210	1 106	520
Indice 2006 = 100	100	112	102	48
Part de marché (%)	1,8	1,9	1,9	1,1
Afrique du Sud	490	851	790	700
Indice 2006 = 100	100	173	161	143
Part de marché (%)	0,8	1,4	1,4	1,4
Autres	3 746	4 029	3 690	2 928
Indice 2006 = 100	100	108	99	78
Part de marché (%)	6,4	6,5	6,3	5,9

- (100) Comme le montre le tableau ci-dessus, la Turquie est le deuxième pays au niveau des importations après la RPC, avec une part de marché importante mais relativement stable. La part de marché des importations en provenance de pays tiers autres que la RPC et la Turquie a diminué de 9 % en 2006 à 8,4 % pendant la PE. L'impact des prix de ces importations sur la situation de l'industrie de l'Union est discuté aux considérants 138 et suivants.

5. Situation de l'industrie de l'Union

5.1. Généralités

- (101) Conformément à l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base, l'examen des conséquences des importations en dumping pour l'industrie de l'Union a comporté une évaluation de l'ensemble des facteurs et des indices économiques qui ont eu une influence sur la situation de cette industrie pendant la période allant de 2006 à la PE.
- (102) Comme il a été expliqué ci-dessus, les dispositions relatives à l'échantillonnage ont dû être appliquées. Aux fins de l'analyse du préjudice, les indicateurs de préjudice ont été établis aux deux niveaux ci-après:

— les indicateurs macroéconomiques (production, capacité de production, capacité d'utilisation, volumes des ventes, part de marché, emploi, productivité, salaires et importance de la marge de dumping) ont été évalués au niveau de l'ensemble de la production de l'Union. Ils sont principalement tirés des questionnaires soumis par les six sociétés incluses dans l'échantillon et des mini-questionnaires supplémentaires. Ces questionnaires concernent des sociétés qui représentent plus de 80 % de la production totale de l'Union. Afin de couvrir l'ensemble de la production de l'Union, des extrapolations ont été effectuées pour le reste de la production en plus des données disponibles de différentes sources, surtout les données tirées de la plainte et les données recueillies au cours de la phase préalable à

l'ouverture de l'enquête. Chaque fois que possible, ces données ont été recoupées avec les informations générales fournies par les statistiques pertinentes,

- les facteurs microéconomiques (stocks, prix de vente, rentabilité, flux de liquidités, rendement des investissements, aptitude à mobiliser des capitaux et des investissements et coûts de production) ont été analysés au niveau des différentes sociétés, c'est-à-dire au niveau des producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon.

5.2. Indicateurs macroéconomiques

5.2.1. Production, capacités de production et utilisation des capacités

- (103) Le tableau ci-après présente l'évolution de la production, des capacités de production et de l'utilisation des capacités sur la base de la production totale de l'UE:

	2006	2007	2008	PE
Production (unités)	49 711	49 511	45 269	37 687
Indices 2006 = 100	100	100	91	76
Capacité de production (unités)	53 762	53 378	53 819	51 588
Indices 2006 = 100	100	99	100	96
Utilisation des capacités (en %)	92,5	92,8	84,1	73,1
Indices 2006 = 100	100	100	91	79

- (104) Comme le montre le tableau ci-dessus, la production est demeurée relativement stable à environ 49,5 millions d'unités en 2006 et 2007 puis est retombée à 45,2 millions d'unités en 2008 et 37,6 millions d'unités pendant la PE, soit une baisse de 24 % pendant la période considérée. Le taux d'utilisation des capacités a chuté de 19,4 points de pourcentage pendant la même période.
- (105) La principale cause de la diminution du taux d'utilisation des capacités, en présence d'une diminution des capacités, ne peut être que la forte baisse de la production.

5.2.2. Volume des ventes et part de marché

- (106) Les chiffres ci-dessous présentent le volume des ventes, la part de marché et les prix de vente unitaires moyens sur la base de tous les producteurs de l'UE.

	2006	2007	2008	PE
Volume des ventes de l'ensemble de l'industrie de l'Union en milliers d'unités	45 447	46 684	42 895	35 794
Indices 2006 = 100	100	103	94	79
Part de marché (%)	78	75	74	72
Indices 2006 = 100	100	97	95	93

(107) Les ventes de l'UE ont augmenté de 45,4 millions d'unités en 2006 à 46,6 millions d'unités en 2007 puis sont retombées à 42,8 millions d'unités en 2008 et 35,7 millions d'unités pendant la PE. Au total, les ventes de l'UE ont baissé de 21 % pendant la période considérée.

(108) La part de marché de tous les producteurs de l'UE a constamment régressé, de 78 % en 2006 à 75 % en 2007, 74 % en 2008 et 72 % pendant la PE. Leur perte totale a atteint 6 points de pourcentage pendant la période considérée, tandis que les importations chinoises gagnaient dans le même temps quelque 6 points de pourcentage de part de marché.

5.2.3. Emploi, productivité et salaires

	2006	2007	2008	PE
Nombre de salariés	14 204	14 818	14 309	12 981
Indices 2006 = 100	100	104	101	91
Productivité (en tonnes par salarié)	3 500	3 341	3 164	2 903
Indices 2006 = 100	100	95	90	83
Salaires annuels (en euros)	22 371	20 007	18 649	18 420
Indices 2006 = 100	100	89	83	82

(109) L'emploi a augmenté de 14 204 salariés fin 2006 à 14 818 fin 2007, a diminué à 14 309 fin 2008 et est retombé à 12 981 à la fin de la PE. Il est à signaler une perte de 1 328 emplois entre 2008 et la PE, correspondant à plus d'un dixième de la main-d'œuvre en six mois.

(110) Parallèlement, la productivité est passée de 3 500 unités par salarié en 2006 à 3 341 en 2007, 3 164 en 2008 et 2 903 pendant la PE. La baisse de la productivité, surtout entre 2008 et la PE, peut s'expliquer par le fait que le redimensionnement de la main-d'œuvre n'a pas suivi le même rythme que la baisse de la production, ce qui est dû aux possibilités limitées de reconversion ou de fermeture temporaire de machines et aux coûts importants liés aux indemnités à verser au personnel en cas de licenciements. L'enquête a montré que le nombre d'emplois a diminué en particulier entre 2008 et la PE. Le coût des salaires a diminué pendant la période considérée. Les investissements effectués par l'industrie de l'Union pendant la PE devraient encore accroître son efficacité et sa productivité à moyen et long terme.

5.2.4. Ampleur de la marge de dumping effective

(111) Les marges de dumping sont précisées ci-dessus, dans la partie relative au dumping. Toutes les marges établies sont nettement supérieures au niveau de minimis. En outre, compte tenu des volumes et des prix des importations en dumping, l'incidence de la marge de dumping réelle ne peut pas être considérée comme négligeable.

5.2.5. Forme du contrat

(112) Comme indiqué aux considérants 20 et suivants, la majorité des roues en aluminium produites dans l'Union sont vendues par le biais d'appels d'offres organisés en moyenne deux ans avant le lancement d'un nouveau modèle de voiture. La Commission examine donc aussi les contrats conclus pendant la période considérée (qui devraient être exécutés après la PE) afin d'établir si des conclusions peuvent être tirées de l'évolution probable des livraisons sur l'industrie de l'Union après la PE. Les données recueillies ne permettent cependant pas de tirer des conclusions bien fondées à ce stade et, par conséquent, elles continueront à être examinées.

5.3. Indicateurs microéconomiques

5.3.1. Observation générale

(113) Trois des six producteurs inclus dans l'échantillon sont des groupes importants ayant des unités de production dans plusieurs États membres alors que les trois autres ont des structures plus légères concentrées dans un ou deux États membres. Trois sites de production des producteurs inclus dans l'échantillon ont été fermés au cours de la période considérée: le premier en 2006, le deuxième en 2008, peu avant la PE, et le dernier vers la fin de la PE.

5.3.2. Stocks

(114) Les chiffres ci-dessous présentent le volume des stocks des producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon à la fin de chaque période:

	2006	2007	2008	PE
Stocks (en milliers d'unités)	2 204	2 444	2 359	2 173
Index 2006 = 100	100	111	107	99

(115) Les stocks sont demeurés en dessous de 12 % de la production. Il est rappelé que cet indicateur n'est pas très approprié car l'industrie de l'Union produit dans une très large mesure les roues en aluminium sur commande; les stocks à un moment déterminé sont principalement le résultat de biens vendus mais pas encore livrés.

5.3.3. Prix de vente

- (116) Les prix de vente unitaires des producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon sont demeurés stables en 2006 et 2007 à environ 49 euros par unité mais ont diminué, passant à 48 euros par unité en 2008 et 46,50 euros par unité pendant la PE, ce qui correspond à une baisse de plus de 6 % sur la période considérée et révèle aussi une très forte chute pendant la PE (voir le tableau au considérant 89).

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

- (117) La rentabilité du produit similaire par les sociétés incluses dans l'échantillon a été déterminée en exprimant le bénéfice net avant impôts résultant des ventes de ce produit en pourcentage du chiffre d'affaires généré par ces ventes. Alors que le seuil de rentabilité était encore dépassé en 2006 et 2007, la situation a changé radicalement en 2008 et pendant la PE en raison d'une combinaison de baisse des volumes des ventes et de réduction des prix de vente, avec une structure incompressible des coûts de l'industrie en raison de coûts fixes élevés.

	2006	2007	2008	PE
% Rentabilité	3,2	0,7	- 1,5	- 5,4

- (118) La tendance pour les investissements dans le produit concerné des producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon est présentée dans le tableau suivant.

EUR	2006	2007	2008	PE
Investissements (en milliers d'euros)	96 335	99 279	161 803	153 724
Indices 2006 = 100	100	103	168	160

- (119) Ce tableau montre que l'industrie de l'Union a augmenté ses investissements dans le produit concerné, bien que confrontée à une rentabilité décroissante. Ces investissements ont été principalement consacrés à l'achat de machines afin d'améliorer l'efficacité. Cette augmentation des investissements montre que l'industrie de l'Union est encore capable de mobiliser des capitaux.
- (120) Cependant, malgré ces efforts, le rendement des investissements du produit concerné s'est effondré au cours de la période considérée, la chute ayant atteint - 40 % pendant la PE. Cela confirme l'érosion de la rentabilité de l'industrie et son incapacité à générer des profits à partir des investissements.

	2006	2007	2008	PE
Rendement des investissements	50,8 %	12,2 %	- 13,5 %	- 40,8 %
Indices 2006 = 100	100	24	- 27	- 80

	2006	2007	2008	PE
Flux de liquidités (exprimés en pourcentage du chiffre d'affaires)	9,3 %	4,4 %	3,6 %	1,2 %
Indices 2006 = 100	100	47	39	13

- (121) Les producteurs inclus dans l'échantillon ont aussi subi un recul de leur flux de liquidités opérationnel de 8,1 points de pourcentage pendant la période considérée, qui reflète dans une large mesure la baisse de leur rentabilité. L'effondrement de cet indicateur ne peut être attribué à l'augmentation des investissements mais au fait que les activités d'exploitation génèrent moins de liquidités. En fait, comme l'industrie nécessite structurellement des injections constantes de liquidités pour ses actifs immobilisés, la chute du flux de liquidités révèle la faiblesse croissante de l'industrie de l'Union et son incapacité de compter sur l'autofinancement.

5.3.5. Coûts de production et coût des matières premières

- (122) Le tableau ci-dessous présente le coût moyen par tonne du produit concerné pour les producteurs inclus dans l'échantillon.

En euros	2006	2007	2008	PE
Coût de production moyen (par unité)	49,3	49,7	50,5	49,2

- (123) Le coût moyen est demeuré constant au cours de la période considérée à un niveau d'environ 50 euros par unité en moyenne.

6. Conclusion sur le préjudice

- (124) Sur cette base, il est provisoirement conclu que l'industrie de l'Union a subi un préjudice important. Cette conclusion est renforcée par le nombre de sociétés ou de sites de production qui auraient fermé (5 dans le segment OEM) ou auraient fait l'objet d'une procédure de faillite (21 dans le segment AM et 4 dans le segment OEM) au cours de la période considérée.

E. LIEN DE CAUSALITÉ

1. Introduction

- (125) Conformément à l'article 3, paragraphes 6 et 7, du règlement de base, il a été examiné si le préjudice important subi par l'industrie de l'Union avait été causé par les importations en dumping en provenance des pays concernés. De plus, les facteurs connus autres que les importations en dumping qui auraient pu causer ou menacer de causer un préjudice à l'industrie de l'Union ont été examinés pour veiller à ce que tout préjudice éventuellement causé par ces facteurs ne soit pas attribué aux importations en dumping.

2. Incidence des importations en provenance de la RPC

2.1. Généralités

- (126) Il existe une claire coïncidence dans le temps entre l'augmentation des importations en dumping de 6 points de pourcentage de part de marché entre 2006 et la PE et la perte de part de marché de 6 points de pourcentage subie parallèlement par les producteurs de l'UE sur la même période. L'enquête a aussi établi l'existence d'effets de prix négatifs des importations en dumping, qui ne cessent de sous-coter les prix des producteurs de l'UE.
- (127) L'une des parties a affirmé que la part de marché des importations chinoises est trop petite pour causer un préjudice important. Cependant, une part de marché totale de 12 % dans un marché sensible à l'évolution des prix (et surtout dans le segment OEM) ne peut pas être considérée comme petite.
- (128) Il y a encore lieu de rappeler que le volume des importations en provenance de la RPC a augmenté d'environ 65 % et que leur part de marché estimée a presque doublé au cours de la période considérée. De plus, comme il a été expliqué aux considérants 86 et suivants, les prix à l'importation de la RPC ont diminué de 8 % (voir considérants 89 et suivants) et une sous-cotation importante des prix a eu lieu (voir considérants 93 et suivants). En effet, les principaux facteurs à prendre en considération dans ce cas sont la forte augmentation des importations et la sous-cotation importante des prix qui a été détectée.
- (129) L'industrie de l'Union a réagi au dumping préjudiciable en abaissant ses prix depuis 2007. Cependant, en raison de la pression sur les prix exercée par les importations chinoises, l'industrie de l'Union n'a pas été en mesure de conserver sa part de marché, même en réduisant ses prix. Lors des procédures d'appel d'offres concernant le segment OEM, il est apparu que les offres chinoises à bas prix ont joué un rôle clé dans la réduction des prix offerts par l'industrie de l'Union. Néanmoins, malgré les réductions de prix effectuées par l'industrie de l'Union, les prix de vente moyens des importations chinoises sont demeurés inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union. Par conséquent, les ventes de l'industrie de l'Union ont fortement reculé pendant la période considérée. Étant donné que les prix chinois ont encore diminué pendant la PE par rapport à 2006, l'industrie de l'Union a dû encore baisser ses prix pour maintenir son activité. Elle est passée en dessous du seuil de rentabilité – ce qui ne lui permettra pas de poursuivre son activité à l'avenir.

- (130) Il est donc clair qu'il existe un lien de causalité étroit entre l'accroissement sensible des volumes des importations à des prix toujours plus bas et le préjudice subi par l'industrie de l'Union. On peut donc conclure à ce stade qu'il existe un lien de causalité entre les importations chinoises à bas prix et le préjudice important subi par l'industrie de l'Union.

2.2. Répartition par segment du produit concerné

- (131) Il a été allégué que les segments OEM et AM sont deux circuits de vente séparés, sans interaction significative entre eux. Sur cette base, il a été avancé en particulier que le préjudice pour l'industrie de l'Union, qui oriente la plupart de ses ventes sur le segment OEM (85 % des producteurs inclus dans l'échantillon), pourrait ne pas avoir été causé par les importations chinoises, qui sont principalement concentrées sur le segment AM et ont une présence limitée sur le segment OEM.
- (132) Bien que les circuits de distribution soient effectivement séparés, conformément aux conclusions de la Commission, il peut se produire une certaine interaction, quoiqu'indirecte. Cependant, afin de disposer de l'image la plus complète possible de la situation, les deux segments ont aussi été pris en considération séparément.
- (133) Dans le segment AM, le préjudice décelé peut être certainement attribué aux volumes importants d'importations chinoises à bas prix, qui représentent jusqu'à 34 % de ce segment. Dans le segment OEM, qui constitue la plus grande partie de la consommation de l'UE (35 millions d'unités sur 50 environ), la présence chinoise en termes de volumes est beaucoup plus limitée (6 % au maximum). Cependant, comme il a déjà été expliqué, il convient de garder à l'esprit que le préjudice subi en raison des ventes dans le segment OEM est dû aux bas prix chinois et est donc lié aux prix. Plus spécifiquement, il existe des indications que les constructeurs automobiles utilisent les offres chinoises comme référence, ce qui oblige les producteurs de roues en aluminium de l'UE à baisser leurs prix dans les procédures d'appel d'offres. Les producteurs de l'UE n'ont en effet pas d'autre choix que de céder et de réduire leurs prix pour maintenir leur présence sur le marché.
- (134) De plus, il ne peut être exclu que la tendance à la baisse des prix dans le segment AM ait un effet sur les prix dans le segment OEM. En effet, une comparaison des prix moyens dans les deux segments a montré que, alors que les prix dans le segment OEM étaient encore supérieurs aux prix dans le segment AM jusqu'en 2007, la tendance s'est inversée en 2008 et pendant la PE. Cela montre que la pression des prix dans le segment OEM a été beaucoup plus forte ces dernières années.

- (135) Par conséquent, il est provisoirement considéré que les importations chinoises ont causé un préjudice à l'industrie de l'Union dans les deux segments, AM et OEM. Cette situation continuera en tout cas d'être examinée.

3. Effets d'autres facteurs

3.1. Impact des importations de pays tiers autres que la RPC

3.1.1. Impact des importations en provenance de Turquie

- (136) Comme indiqué aux considérants 99 et suivants, la Turquie est le deuxième pays au niveau des importations après la Chine. Pendant la période considérée, les importations turques ont détenu une part d'environ 7 % du marché de l'UE. Le tableau ci-dessous compare les prix des importations en provenance de tous les pays tiers avec celles des producteurs de l'UE.

En euros/unité	2006	2007	2008	PE
Turquie	40,8	42,6	52,4	40,7
Producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon	49,7	49,7	48	46,5
Chine	34,7	33,5	31,4	31,9
Différentiel Turquie/Producteurs de l'UE	8,9	7,1	4,4	5,8
Différentiel Chine/producteurs de l'UE	15	16,2	16,6	14,6

- (137) Pendant la période considérée, les prix turcs ont toujours été inférieurs à ceux des producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon, sauf en 2008. Pendant la PE, le différentiel de prix entre les producteurs turcs et ceux de l'Union s'est élevé à 5,70 euros (+/- 12,3 % des prix de l'UE) alors que le différentiel de prix correspondant pour la Chine atteignait 14,50 euros (+/- 31 %). Sur cette base, il est raisonnable de conclure provisoirement que pendant la PE, les bas prix des importations de Turquie ont eu un impact négatif sur la situation de l'industrie de l'UE, mais pas dans une mesure susceptible de rompre le lien de causalité entre les importations en dumping en provenance de Chine et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.

3.1.2. Impact des importations en provenance de pays tiers autres que la Turquie

- (138) En ce qui concerne les importations de pays tiers autres que la Chine et la Turquie, leur part de marché cumulée a

diminué de 9 % en 2006 à 8,3 % pendant la PE (voir considérant 99). Les prix correspondants sont demeurés proches de ceux des producteurs de l'UE au cours de la même période. Sur cette base, il est considéré que les importations des pays tiers autres que la Chine et la Turquie n'ont pas contribué au préjudice subi par l'industrie de l'Union.

3.2. Impact de la crise économique

- (139) Certaines parties ont affirmé que les importations chinoises ont été absorbées par une hausse de la consommation de l'UE en 2007 et que la diminution de la consommation en 2008 coïncidait avec la récession économique et la contraction parallèle des ventes de l'industrie automobile. Selon cette argumentation, ces facteurs ont été les causes essentielles des mauvais résultats de l'industrie de l'Union.

- (140) La crise économique a en effet affecté négativement la situation de l'industrie de l'Union en raison du recul des niveaux de consommation et de son effet à la baisse sur les prix. La consommation a chuté de 14,5 % entre 2008 et la PE.

- (141) Les producteurs de roues en aluminium travaillent en symbiose avec l'industrie automobile, qui a été gravement affectée par la crise. Le tableau ci-dessous montre l'évolution des volumes de la production automobile en Europe pendant la période considérée. Il est vrai que les voitures peuvent être munies de roues en aluminium ou en acier, la proportion étant difficile à établir. Cependant, il n'existe pas d'indications d'une modification importante de cette proportion pendant la période considérée. Il ne peut donc être exclu que la chute du volume de production des voitures — qui a été effectivement dramatique depuis la fin de 2008 jusqu'à la PE — ait eu un impact sur le volume des ventes des producteurs de roues en aluminium. Le tableau ci-dessous montre que la diminution du volume de production a été effectivement supérieure à 15 % entre 2008 et la PE.

Dans l'UE 27	2006	2007	2008	PE
Production en Europe (en milliers d'unités)	16 198	17 103	15 947	13 443

- (142) Cependant, l'analyse des indicateurs économiques de l'industrie de l'Union révèle que la tendance à la baisse a commencé bien avant le déclenchement de la crise économique et a coïncidé dans le temps avec la pénétration du marché par les importations chinoises. Les chiffres relatifs à la rentabilité, par exemple, montrent que la tendance à la baisse a commencé entre 2006 et 2007 (diminution de 2,5 points de pourcentage), a continué entre 2007 et 2008 (nouvelle baisse de 2,2 points de pourcentage) et a diminué de 6,9 points de pourcentage entre 2008 et la PE.

(143) De plus, les importations chinoises ont continué d'accroître leur présence sur le marché malgré la contraction de la consommation, et ont atteint 12,4 % pendant la PE. Leurs volumes et leur part de marché ont augmenté constamment et leurs prix n'ont cessé de sous-coter ceux de l'industrie de l'UE. Cependant, il aurait été raisonnable d'attendre que la crise affecte tous les intervenants du marché d'une manière similaire. Or, comme il a été expliqué ci-dessus, les importations chinoises ont augmenté à des prix qui ont nettement sous-coté les prix de l'UE dans la situation en question. Par conséquent, il n'est pas déraisonnable de conclure que sans la crise économique, les volumes et la part de marché des importations chinoises auraient encore plus augmenté.

(144) Sur cette base, il est raisonnable de supposer que la récession économique, même si elle a contribué au préjudice subi par l'industrie de l'Union, ne semble pas être en elle-même un facteur de rupture du lien de causalité entre les importations en dumping et le préjudice matériel. Au contraire, les volumes des importations en provenance de Chine devraient normalement avoir diminué de concert avec la chute de la consommation, comme l'ont fait les importations en provenance d'autres pays tiers et, surtout, les ventes de l'industrie de l'UE (qui, comme il convient de le rappeler, ont diminué proportionnellement à la hausse des importations chinoises).

3.3. Incidence des variations de la performance à l'exportation de l'industrie de l'Union

(145) Les exportations des producteurs de l'UE sont demeurées faibles pendant la période considérée (moins de 2 % du total des ventes des producteurs de l'UE inclus dans l'échantillon). Elles n'ont donc pas pu avoir d'impact négatif sur la situation de faiblesse de l'industrie de l'Union et ne peuvent donc pas avoir rompu le lien de causalité.

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

(146) Le nombre de producteurs de roues en aluminium (trente environ) actifs sur le marché de l'UE indique que le marché de l'UE est très compétitif, bien qu'il soit aussi caractérisé par un haut niveau de concentration industrielle: les trois plus grandes sociétés assurent 60 % du total de la production, deux autres environ 8 % et quatre autres environ 4 %. Les données disponibles sur les volumes de production montrent que les autres producteurs sont des petites ou moyennes entreprises.

(147) Il convient de signaler qu'un certain nombre de producteurs ont arrêté leur production avant 2008, en 2008 et pendant la PE, ce qui pourrait indiquer que la concurrence entre les producteurs de l'UE, et le processus de concentration qui semble être en cours, ont contribué au préjudice subi par l'industrie de l'Union. Cependant, les données de l'enquête montrent que les petits producteurs ne sont pas seuls à être affectés. En effet, tous les produc-

teurs sont influencés de la même manière par les évolutions en cours. Il est donc impossible de conclure que la concurrence entre les producteurs de l'UE ait contribué de manière significative au préjudice important subi par l'industrie de l'Union.

3.5. Préférences des consommateurs en matière de roues en aluminium et en acier

(148) Il a été affirmé que la contraction de la demande de roues en aluminium pourrait être due à un changement lié, à la crise économique, des préférences des consommateurs, qui pourraient se tourner vers les roues en acier moins chères. Cependant, aucun élément justifiant cet argument n'a été avancé. À ce stade, et en l'absence de toute donnée le soutenant, une telle évolution n'a pas pu être confirmée.

3.6. Gamme de produits

(149) Certaines parties ont allégué que l'augmentation des importations chinoises était due à une hausse de la demande de types de technologies spécifiques haut de gamme de roues produites dans la RPC (c'est-à-dire des roues forgées ou fluotournées), qui ne seraient pas produites (en quantité non négligeable) dans l'UE. Par conséquent, les importations de RPC n'auraient pas pu causer de préjudice à l'industrie de l'Union. L'enquête a établi que ces importations ne représentaient qu'une très petite part du total des importations en provenance de la RPC. Cet argument a donc dû être rejeté.

4. Conclusion relative au lien de causalité

(150) Il convient de rappeler que, dans cette affaire, il a été détecté une diminution importante de la production et des ventes, une perte de part de marché ainsi qu'une dépression des prix qui a entraîné des pertes pour l'industrie de l'Union. Les volumes des importations en provenance de la RPC, qui ont fortement sous-coté les prix de l'industrie de l'Union et réduit leur part de marché, ont augmenté au cours de la même période.

(151) La Commission a aussi analysé tous les autres facteurs qui auraient pu contribuer au préjudice important subi par l'industrie de l'Union et a constaté que la crise économique, les importations de Turquie et la concurrence entre les producteurs de l'UE, qui a entraîné un processus de concentration, pourraient avoir eu un certain effet sur la situation de préjudice. Cependant, il est provisoirement conclu que leur impact n'est pas suffisant pour rompre le lien de causalité entre les importations en dumping et le préjudice décelé, comme il est indiqué ci-dessus.

(152) Sur la base de l'analyse ci-dessus, qui a porté sur les effets de tous les facteurs connus sur la situation de l'industrie de l'Union, il est donc provisoirement conclu qu'il existe un lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC et le préjudice important subi par l'industrie de l'Union.

F. INTÉRÊT DE L'UE

1. Intérêt de l'industrie de l'Union

- (153) Le niveau de coopération et de soutien des producteurs de l'UE a été élevé dans cette affaire (plus de 70 %), ce qui indique que l'imposition de mesures est clairement dans leur intérêt.
- (154) L'enquête a montré que l'industrie de l'Union subit un préjudice important en raison des effets des importations en dumping qui sous-cotent ses prix, comme il a été expliqué aux considérants 93 et suivants.
- (155) On peut attendre que l'industrie de l'Union profite des mesures qui devraient empêcher une nouvelle progression des importations en dumping à bas prix.
- (156) En l'absence de mesures, on peut s'attendre à ce que l'augmentation des importations en dumping à bas prix de roues en aluminium, surtout dans le segment AM, se poursuive et même s'accélère. On ne peut pas non plus exclure que le renforcement de la pression sur les prix et la pénétration du segment AM aient un effet au moins indirect sur la situation dans le segment OEM. À cet égard, il a été constaté que certains producteurs du pays concerné se déplacent ou se sont déjà déplacés vers le milieu et le haut du segment AM, puis vers le segment OEM — en pratiquant des prix très bas. Cette évolution devrait continuer et il est très probable qu'elle menace aussi le large groupe de producteurs de l'UE actifs dans le segment OEM. Comme la situation financière et la rentabilité de ces producteurs ne sont pas assez solides pour résister à une accentuation de la pression exercée par les importations en dumping qui sous-cotent fortement leurs prix, cela entraînerait très probablement la disparition d'un grand nombre, sinon de la totalité, des producteurs de l'UE.

2. Intérêt des importateurs

- (157) Lors de l'exercice d'échantillonnage (voir considérant 13 ci-dessus), cinq importateurs non liés et deux utilisateurs-importateurs ont été choisis sur la base du volume de leurs importations.
- (158) La coopération des importateurs non liés représente en général moins de 10 % du volume total des importations de RPC.
- (159) L'enquête a montré que la plupart des importateurs sont des négociants spécialisés dans les accessoires de voiture. Parmi eux, on peut distinguer deux catégories. La première est celle des sociétés qui importent et revendent sous leur propre marque des roues en aluminium dont ils ont délocalisé la production en RPC. Ils ne sont cependant pas liés aux exportateurs chinois. Les importateurs

de cette catégorie ont habituellement des activités à valeur ajoutée non négligeables dans l'UE (par exemple conception, recherche et développement) et ont parfois même leur propre chaîne de distribution, avec le niveau d'emploi correspondant. La seconde catégorie consiste en importateurs/distributeurs qui sont des négociants s'intéressant plus aux volumes et moins à la marque. Ces importateurs ont en général des structures de coûts plus faibles et moins d'activités à valeur ajoutée dans l'Union.

- (160) Le faible niveau de coopération des importateurs non liés suggère que l'imposition de mesures n'aurait pas d'impact significatif sur leur activité. En effet, il est apparu que les reventes de roues en aluminium chinoises représentent entre 1 % et 6 % du chiffre d'affaire total des importateurs/distributeurs ayant coopéré. La situation des sociétés qui délocalisent est plus complexe, puisque les reventes de roues en aluminium chinoises peuvent représenter presque la totalité de leur activité. S'il était pris des mesures, elles auraient certainement un impact sur leur activité — même s'il est difficile d'en évaluer l'ampleur exacte à ce stade. L'enquête se poursuivra sur ce point.

3. Intérêt des utilisateurs

3.1. Généralités

- (161) Les questionnaires des utilisateurs ont été envoyés à quelque vingt utilisateurs identifiés. Treize sont des fabricants automobiles ayant coopéré à l'enquête. Deux associations représentant les utilisateurs et les importateurs de roues en aluminium des segments OEM et AM ont aussi coopéré.
- (162) Les importations des utilisateurs ayant coopéré représentent 19 % du total des importations de la RPC selon les données d'Eurostat. Les chiffres d'Eurostat ne permettent pas de définir précisément si les ventes à l'importation ont été réalisées dans le segment OEM ou AM. Comme indiqué au considérant 133 ci-dessus, il a néanmoins été possible d'établir une différenciation entre les segments OEM et AM, qui a montré que le segment OEM représenterait de 20 à 30 % du total des importations en provenance de la RPC. Il est raisonnable de présumer sur cette base que la coopération du segment OEM a été très élevée.
- (163) Les fabricants automobiles semblent en moyenne ne dépendre des fournitures chinoises que dans une mesure limitée. Considérés individuellement, les fabricants automobiles ayant coopéré appliquent différents modèles d'entreprise. Certains n'importent pas du tout de Chine, d'autres importent moins de 5 % mais d'autres encore importent jusqu'à 30 % de leurs besoins.

- (164) Tant les utilisateurs qui importent que ceux qui n'importent pas sont opposés à des mesures. L'un de leurs principaux arguments est que les fabricants automobiles ont intérêt à conserver plusieurs fournisseurs et à profiter de la concurrence sur le marché des roues. La prise de mesures les rendrait trop dépendants d'un nombre limité de producteurs européens. Cependant, cet argument en lui-même ne semble pas décisif en raison de l'existence d'importations importantes d'autres pays tiers.

3.2. Coût des mesures

- (165) Les roues en aluminium représentent environ 1 % du coût d'une voiture. Une mesure de 20 % sur les roues en aluminium entraînerait donc une hausse de coût de 0,2 %. Pour les fabricants automobiles qui importent au maximum 5 % de leurs roues en aluminium de Chine, la hausse du coût total pour l'ensemble de leur production automobile serait donc de 5 % de 0,2 %, soit 0,01 %; mais même pour les fabricants qui importent jusqu'à 30 % de leurs roues en aluminium de Chine, la hausse du coût total serait de 30 % de 0,2 %, soit 0,06 %. Les mesures n'auraient donc qu'un impact très limité sur le coût. De plus, il semble arriver couramment que des roues en aluminium importées par des fabricants automobiles à un prix donné (par exemple 50 euros) soient revendues trois à quatre fois plus cher au consommateur final (soit 200 euros).

3.3. Coût du changement de fournisseur

- (166) Comme il a été expliqué ci-dessus, les roues en aluminium du segment OEM sont habituellement élaborées deux ans avant le lancement d'un nouveau modèle de voiture. Tout changement de fournisseur prend du temps (au moins six mois) et peut aussi entraîner des coûts supplémentaires d'outillage. Cependant, l'enquête a montré que la plupart des fabricants automobiles diversifient naturellement leurs fournisseurs, c'est-à-dire qu'ils partagent la production d'une roue en aluminium spécifique entre deux producteurs (ou plus). Ils pratiquent aussi ce double approvisionnement pour les modèles en provenance de la RPC, afin de garantir la sécurité des fournitures. Il semble donc que le risque de devoir changer de fournisseur soit déjà pris en compte dans la stratégie d'approvisionnement auprès de la RPC. De plus, les contrats recueillis pendant l'enquête montrent que les fabricants automobiles peuvent généralement mettre fin au contrat à tout moment sans pénalité.

3.4. Arguments supplémentaires invoqués par des parties

- (167) Certaines parties allèguent que l'imposition de droits sur les roues en aluminium en provenance de la RPC donnerait un avantage aux fabricants automobiles sud-coréens, en plus du droit de 0 % dans le cadre de l'accord de libre-échange à venir. Les fabricants automobiles sud-coréens continueraient d'avoir accès aux roues en aluminium chinoises à bas prix et pourraient même réclamer une ristourne de droits pour les voitures exportées vers l'UE (les droits payés sur les importations de certains éléments d'automobile peuvent être réclamés en cas d'exportation de la voiture en question). Une mesure antidumping concernant les roues en aluminium chinoises entraînerait

un désavantage concurrentiel pour les fabricants automobiles européens par rapport aux voitures importées de Corée du Sud dans l'UE à 0 % de droit.

- (168) Il convient de signaler à cet égard que la part de marché des voitures originaires de Corée du sud s'élève actuellement à seulement 3 % du marché automobile de l'UE. Alors qu'il est difficile de prévoir l'évolution des importations de voitures coréennes, mais compte tenu de l'impact direct très limité sur les coûts des mesures concernant les fabricants automobiles de l'UE, on ne peut pas conclure à ce stade que l'imposition de mesures antidumping sur les roues en aluminium en provenance de Chine jouerait un rôle important à cet égard.

4. Intérêt des consommateurs

- (169) Il n'a été avancé aucun argument concernant l'impact des mesures sur les consommateurs finals. Ce fait, ainsi que le faible impact sur le coût et les stratégies en matière de prix des fabricants automobiles, révélé par l'enquête, plaident en effet contre la probabilité de tout effet appréciable sur les prix à la consommation.

5. Intérêt des fournisseurs

- (170) Cinq fournisseurs de matières premières/équipements aux producteurs de roues en aluminium dans l'Union ont répondu au questionnaire destiné aux fournisseurs. Ils fournissent de l'aluminium/des lingots de fonderie primaires, de la peinture/une première couche ou des machines à basse pression. En ce qui concerne les fournisseurs de lingots, les ventes à l'industrie de l'Union ne représentent qu'une faible part de leur activité (moins de 6 % de leur chiffre d'affaires total), ce qui montre qu'ils n'ont qu'un intérêt relatif à l'adoption de mesures antidumping sur les roues en aluminium en provenance de Chine. En ce qui concerne les autres fournisseurs (de machines, de peinture ou de machines à basse pression), leurs ventes à l'industrie de l'Union varient de 30 % à 50 % de leur chiffre d'affaires total. Étant donné que ces sociétés sont des PME, la viabilité de l'industrie de l'Union est essentielle pour leurs activités.

6. Conclusion concernant l'intérêt de l'Union

- (171) Au vu de ce qui précède, et sur la base des informations disponibles concernant l'intérêt de l'Union, il a été provisoirement conclu qu'aucune raison impérieuse ne s'oppose à l'institution de mesures provisoires à l'encontre des importations de roues en aluminium en provenance de la RPC.

G. MESURES PROVISOIRES

1. Niveau d'élimination du préjudice

- (172) Compte tenu des conclusions établies concernant le dumping, le préjudice en résultant, le lien de causalité et l'intérêt de l'Union, l'institution de mesures provisoires est jugée nécessaire afin d'empêcher l'aggravation du préjudice causé à l'industrie de l'Union par les importations en dumping en provenance de la RPC.

- (173) Pour déterminer le niveau de ces droits, il a été tenu compte des marges de dumping établies et du montant du droit nécessaire pour éliminer le préjudice subi par l'industrie de l'Union.
- (174) Comme indiqué au considérant 20, le marché des roues en aluminium se caractérise par l'existence de deux segments de marché relativement distincts. L'enquête a de plus révélé que les ventes des producteurs de l'UE se concentraient sur le segment OEM, qui représente 85 % de toutes les ventes de l'industrie de l'Union.
- (175) En vue d'imposer des mesures provisoires, il a donc été estimé approprié d'évaluer une marge de préjudice qui prenne en considération cette situation de marché spécifique.
- (176) Dans le segment OEM, les acheteurs de roues en aluminium (qui sont des fabricants automobiles) effectuent normalement leurs commandes en suivant la procédure d'appel d'offres. Par conséquent, le même modèle de roue, à monter sur le même modèle de voiture, peut dans un nombre non négligeable de cas être commandé auprès de plusieurs sources, souvent en même temps auprès d'un fournisseur chinois et d'un fournisseur de l'UE. Il a été estimé provisoirement que cette procédure d'appel d'offres reflétait de manière exacte et fiable la concurrence de prix moyenne existant pendant la PE pour le même appel d'offres entre fournisseurs chinois et de l'UE.
- (177) Il a donc été considéré approprié de calculer la marge de sous-cotation sur la base des prix établis à partir des données soumises par les producteurs de l'UE et les exportateurs chinois lorsqu'ils sont en concurrence pour de tels appels d'offres.
- (178) Lors du calcul du montant nécessaire pour éliminer les effets du dumping préjudiciable, il a été estimé que toute mesure devrait permettre à l'industrie de l'Union de couvrir ses coûts de production et de réaliser un profit raisonnable. Quant au coût de production, il a été procédé à un ajustement tenant compte de la perte réelle encourue par l'industrie de l'Union pendant la PE (-5,4 %). De plus, il a été considéré qu'un profit raisonnable avant impôt qui pourrait être normalement réalisé par une industrie de ce type dans des conditions normales de concurrence, c'est-à-dire en l'absence d'importations en dumping, sur les ventes du produit similaire dans l'Union devrait être évalué en référence à la rentabilité atteinte en 2006, qui s'élevait à 3,2 %. En effet, le volume des importations en provenance de Chine était encore relativement peu important en 2006. Sur cette base, un prix non préjudiciable du produit similaire a été calculé pour l'industrie de l'Union.

- (179) Sur cette base, la marge de sous-cotation est de 20,6 %.
- (180) Ce résultat a été confirmé par un calcul supplémentaire fondé sur une comparaison de certains contrats d'appel d'offres fournis par certains fabricants automobiles au cours de l'enquête. En effet, lorsque les fabricants auto-

mobiles commandaient le même modèle de roue en aluminium à un producteur chinois et à un producteur de l'Union, la marge de sous-cotation détectée, compte tenu des ajustements effectués comme indiqué aux considérants 93 et suivants ci-dessus, était du même ordre de grandeur que celui établi au considérant précédent.

- (181) Il est signalé que cette marge de sous-cotation est inférieure aux marges de dumping établies aux considérants 76 et suivants et devrait donc servir de base pour établir le niveau de droit conformément à la règle du moindre droit.
- (182) Étant donné la méthodologie appliquée dans ce cas pour déterminer le niveau d'élimination du préjudice, il n'est pas considéré faisable de préciser des niveaux de droit antidumping individuels conformément à la deuxième phrase de l'article 9, paragraphe 5, du règlement de base, du fait notamment de l'absence de données fiables pour effectuer cette analyse sur une base spécifique à chaque société. Par conséquent, il est décidé provisoirement d'imposer un droit antidumping au niveau du pays sur toutes les importations en provenance de Chine avec un niveau de marge de sous-cotation de 20,6 %.

2. Mesures provisoires

- (183) Compte tenu de ce qui précède, il est considéré qu'il y a lieu d'instituer un droit antidumping provisoire sur les importations en provenance de la RPC conformément à l'article 7, paragraphe 2, du règlement de base. En l'espèce, le taux de droit devrait donc être fixé au niveau de la marge de préjudice constatée.
- (184) Le droit antidumping proposé s'élève donc à 20,6 %.

H. COMMUNICATION

- (185) Les conclusions provisoires précitées seront communiquées à toutes les parties intéressées, qui seront invitées à faire connaître leur point de vue par écrit et à demander à être entendues. Leurs observations seront analysées et prises en considération, le cas échéant, avant que des conclusions définitives ne soient établies. De plus, il convient de préciser que les conclusions relatives à l'institution de droits antidumping établies aux fins du présent règlement sont provisoires et peuvent être réexaminées en vue de l'institution de toute mesure définitive,

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 figurant aux positions 8701 à 8705 de la NC, avec ou sans accessoires et équipées ou non de pneus, relevant actuellement des codes NC ex 8708 70 10 et ex 8708 70 50 (codes TARIC 8708 70 10 10 et 8708 70 50 10) et originaires de la République populaire de Chine.

2 Le taux du droit antidumping provisoire applicable au prix net franco frontière de l'UE, avant dédouanement, du produit décrit au paragraphe 1 est de 20,6 %.

3 La mise en libre pratique dans la Communauté du produit visé au paragraphe 1 est subordonnée au dépôt d'une garantie équivalente au montant du droit provisoire.

4 Sauf indication contraire, les dispositions en vigueur en matière de droits de douane sont applicables.

Article 2

Sans préjudice de l'article 20 du règlement (CE) n° 1225/2009, les parties intéressées peuvent demander à être informées des faits et considérations essentiels sur la base desquels le présent règlement a été adopté, présenter leur point de vue par écrit et

demander à être entendues par la Commission dans un délai d'un mois à compter de la date de son entrée en vigueur.

Conformément à l'article 21, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil, les parties concernées peuvent présenter des commentaires sur l'application du présent règlement dans un délai d'un mois à compter de la date de son entrée en vigueur.

Article 3

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

L'article 1^{er} du présent règlement 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 10 mai 2010.

Par la Commission

Le président

José Manuel BARROSO
