

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2017/109 DE LA COMMISSION

du 23 janvier 2017

instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne (ci-après le «règlement de base»), et notamment son article 11, paragraphe 2 ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

A. PROCÉDURE

1. Mesures en vigueur

- (1) À la suite d'une enquête antidumping (ci-après l'«enquête initiale»), le Conseil a institué, par le règlement d'exécution (UE) n° 964/2010 ⁽²⁾, un droit antidumping définitif sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine (ci-après la «RPC» ou la «Chine» ou le «pays concerné»).
- (2) Les mesures en question ont pris la forme d'un droit *ad valorem* établi à 22,3 % sur les importations en provenance de la RPC.

2. Demande de réexamen au titre de l'expiration des mesures

- (3) À la suite de la publication d'un avis d'expiration prochaine ⁽³⁾ des mesures antidumping en vigueur, la Commission a été saisie d'une demande d'ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures à l'encontre de la RPC conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009 du Conseil ⁽⁴⁾.
- (4) La demande a été déposée par l'association des fabricants européens de roues (EUWA) (ci-après dénommée le «requérant») au nom de producteurs représentant plus de 25 % de la production totale de l'Union de certaines roues en aluminium.
- (5) La demande faisait valoir que l'expiration des mesures serait susceptible d'entraîner la continuation du dumping et la réapparition du préjudice causé à l'industrie de l'Union.

⁽¹⁾ JO L 176 du 30.6.2016, p. 21.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 964/2010 du Conseil du 25 octobre 2010 instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine (JO L 282 du 28.10.2010, p. 1).

⁽³⁾ Avis d'expiration prochaine de certaines mesures antidumping (JO C 47 du 10.2.2015, p. 4).

⁽⁴⁾ 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 (JO L 343 du 22.12.2009, p. 51). Ce règlement a été abrogé par le règlement de base.

3. Ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures

- (6) Ayant déterminé qu'il existait des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures, la Commission a annoncé, le 27 octobre 2015, par un avis publié au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽¹⁾ (ci-après dénommé «avis d'ouverture»), l'ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1225/2009.

4. Enquête

Période d'enquête de réexamen et période considérée

- (7) L'enquête sur la probabilité d'une continuation ou d'une réapparition du dumping et du préjudice a porté sur la période allant du 1^{er} octobre 2014 au 30 septembre 2015 (ci-après dénommée «période d'enquête de réexamen» ou «PER»). L'examen des tendances utiles à l'évaluation de la probabilité d'une continuation ou d'une réapparition du préjudice a porté sur la période allant du 1^{er} janvier 2012 à la fin de la période d'enquête de réexamen (ci-après dénommée «période considérée»).

Parties concernées par l'enquête

- (8) La Commission a officiellement informé les requérants, les autres producteurs connus de l'Union, les producteurs-exportateurs de la RPC, les importateurs connus, les utilisateurs et négociants notoirement concernés, les associations connues représentant les producteurs et les utilisateurs de l'Union et les représentants des pays exportateurs de l'ouverture du réexamen au titre de l'expiration.
- (9) Les parties intéressées, y compris les producteurs en Turquie, 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. Toutes les parties intéressées qui l'ont demandé et ont démontré qu'il existait des raisons particulières de les entendre ont été entendues.
- (10) L'Association des constructeurs européens d'automobiles (ci-après «ACEA») a demandé à être entendue par le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales (ci-après dénommé le «conseiller-auditeur»). L'audition a eu lieu le 5 décembre 2016.
- (11) Les requérants et les producteurs turcs ayant coopéré dans le pays analogue ont demandé que leur identité reste confidentielle, de peur qu'ils puissent faire l'objet de représailles de la part de consommateurs ou de concurrents. La Commission a considéré qu'il y avait effectivement un risque important de rétorsion et a accepté que les noms des requérants et des producteurs turcs ayant coopéré ne soient pas divulgués. Afin de pouvoir conserver effectivement l'anonymat, les noms des autres producteurs de l'Union ont aussi été gardés confidentiels afin d'éviter que, par déduction, les noms des requérants puissent être identifiés.

Échantillonnage

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

Échantillonnage des producteurs-exportateurs de la RPC

- (13) Afin de décider si l'échantillonnage était nécessaire et, dans l'affirmative, de sélectionner un échantillon, la Commission a invité tous les producteurs-exportateurs connus de la RPC à fournir les informations demandées dans l'avis d'ouverture. De plus, la Commission a demandé à la mission de la RPC auprès de l'Union d'identifier et/ou de contacter d'autres producteurs-exportateurs éventuels qui souhaiteraient participer à l'enquête.
- (14) Vingt et un producteurs-exportateurs dans le pays concerné ont fourni les informations demandées et ont accepté d'être inclus dans l'échantillon. Conformément à l'article 17, paragraphe 1, du règlement de base, la Commission a retenu un échantillon de quatre groupes de producteurs-exportateurs sur la base du plus grand volume de production et de ventes déclaré, qui pouvait raisonnablement faire l'objet d'une enquête compte tenu du temps

⁽¹⁾ Avis d'ouverture d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures antidumping applicables aux importations de certaines roues en aluminium originaires de la République populaire de Chine (JO C 355 du 27.10.2015, p. 8).

disponible. Sur cette base, les quatre groupes de producteurs-exportateurs chinois inclus dans l'échantillon ont une production annuelle de 80 millions de roues, représentant environ 70 % de la production déclarée et des ventes globales de toutes les sociétés/groupes de sociétés ayant coopéré. Les quatre groupes inclus dans l'échantillon représentent, selon Eurostat, environ 40 % du total des exportations de la Chine vers l'Union au cours de la période d'enquête de réexamen.

- (15) Conformément à l'article 17, paragraphe 2, du règlement de base, tous les producteurs-exportateurs connus concernés, et les autorités du pays concerné, ont été consultés sur la constitution de l'échantillon. Deux producteurs-exportateurs ont formulé des observations et ont demandé à être inclus dans l'échantillon. Ils ont affirmé que l'échantillon proposé n'était pas suffisamment représentatif, qu'ils exportaient des quantités plus importantes vers l'Union que deux des groupes sélectionnés et que les différences entre les roues en aluminium destinées aux fabricants d'équipements d'origine (ci-après «OEM») (principalement les constructeurs automobiles) et au marché de seconde monte (ci-après «AM») (par exemple, les distributeurs, les détaillants, les ateliers de réparation et autres) (voir le considérant 28) n'ont pas été prises en considération lors de la sélection.
- (16) La Commission a considéré l'échantillon retenu comme représentatif pour les raisons précisées au considérant 14 ci-dessus. Les ventes AM par opposition aux ventes OEM ne faisaient pas partie des critères de sélection, mais, en tout état de cause, trois des quatre groupes vendent à l'Union à la fois des roues AM et des roues OEM. Sur la base de ce qui précède, l'échantillon proposé a été maintenu et les demandes des deux producteurs-exportateurs chinois ont été rejetées. Aucune autre observation n'a été reçue.

Échantillonnage des producteurs de l'Union

- (17) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a annoncé qu'elle avait sélectionné un échantillon provisoire de producteurs de l'Union. Conformément à l'article 17, paragraphe 1, du règlement de base, la Commission a sélectionné l'échantillon sur la base du plus grand volume représentatif de vente et de production, en prenant également en considération leur répartition géographique. L'échantillon se composait de sept producteurs de l'Union qui étaient également des requérants. Les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon représentaient plus de 30 % de la production totale de l'Union et couvraient à la fois les producteurs du marché OEM et ceux du marché AM. La Commission a invité les parties intéressées à communiquer leurs observations sur l'échantillon provisoire. Aucune observation n'a été reçue dans le délai imparti et l'échantillon provisoire a donc été confirmé. L'échantillon est jugé représentatif de l'industrie de l'Union.
- (18) Une partie a affirmé que l'anonymat des producteurs de l'Union, la priverait de son droit procédural à soumettre effectivement des observations sur l'échantillon provisoire. Comme indiqué au considérant 11, en raison du risque de rétorsion de la part de leurs clients ou concurrents, la demande d'anonymat des producteurs de l'Union a été jugée justifiée. Cette partie n'a pas avancé d'arguments ou d'informations qui auraient contredit les informations disponibles et cet argument a donc été rejeté.
- (19) Le 27 janvier 2016, l'un des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon a informé la Commission qu'il n'était plus en mesure de répondre au questionnaire. La composition finale de l'échantillon des producteurs de l'Union comprenait donc six producteurs de l'Union. Ceux-ci représentaient encore plus de 30 % de la production totale de l'Union. L'échantillon définitif a donc été considéré comme représentatif de l'industrie de l'Union.

Échantillonnage des importateurs indépendants, questionnaires et coopération

- (20) 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 importateurs indépendants ont été invités à communiquer les informations demandées dans l'avis d'ouverture.
- (21) Quatre-vingts importateurs/utilisateurs connus ont été contactés au stade de l'ouverture et ont été invités à expliquer leur activité et à remplir le formulaire d'échantillonnage joint à l'avis d'ouverture, le cas échéant.
- (22) Onze sociétés ont répondu au questionnaire d'échantillonnage. Six d'entre elles ont fait savoir qu'elles importaient des roues en aluminium de RPC et les revendaient dans l'Union. Elles ont donc été initialement considérées comme des importateurs indépendants. En raison de ce nombre limité de sociétés, l'échantillonnage n'a pas été considéré comme justifié.

Questionnaires et visites de vérification

- (23) La Commission a recherché et vérifié toutes les informations jugées nécessaires aux fins de la détermination de la probabilité d'une continuation ou d'une réapparition du dumping et de la probabilité d'une continuation ou d'une réapparition du préjudice, ainsi qu'à la détermination de l'intérêt de l'Union.

- (24) La Commission a envoyé un questionnaire aux quatre producteurs-exportateurs/groupes de producteurs-exportateurs chinois inclus dans l'échantillon de producteurs-exportateurs, aux deux producteurs dans le pays analogue, aux sept producteurs de l'Union inclus dans l'échantillon, aux six importateurs indépendants qui se sont manifestés durant l'exercice d'échantillonnage, aux quelque 70 utilisateurs dans l'Union et aux 28 fournisseurs de matières premières/équipements à l'industrie de l'Union dans l'Union.
- (25) Des réponses aux questionnaires ont été reçues des quatre producteurs-exportateurs/groupes de producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon, des deux producteurs du pays analogue, des six producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, de quatre importateurs indépendants, de six utilisateurs et de deux fournisseurs dans l'Union.
- (26) La Commission a procédé à une vérification sur place auprès des entreprises suivantes:
- a) Producteurs de l'Union:
 - Des visites de vérification ont été effectuées dans les locaux des six producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ⁽¹⁾
 - b) Importateurs/utilisateurs:
 - Inter Tyre Holland B.V., Moerdijk, Pays-Bas
 - Bayerische Motoren Werke AG, Munich, Allemagne
 - FCA ITALY S.p.A, Turin, Italie
 - Opel Group GmbH, Ruesselsheim, Allemagne,
 - c) Producteurs-exportateurs du pays concerné:
 - Groupe Baoding Lizhong («Baoding») comprenant:
 - Baoding Lizhong Wheel Manufacturing Co., Ltd, Baoding, Hebei province, RPC,
 - Tianjin Dicastal Wheel Manufacturing Co., Ltd, Tianjin, RPC,
 - Groupe Dicastal («Dicastal»), comprenant:
 - CITIC Dicastal Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebei province, RPC,
 - Dicastal Xinglong Wheel Co., Ltd, Qinhuangdao, Hebei province, RPC,
 - Wuxi Dicastal Wheel Manufacturing Co. Ltd, Wuxi, Jiangsu province, RPC,
 - Groupe Kunshan Lioho Liufeng («Lioho»), comprenant:
 - Kunshan Liufeng Machinery Industry Co., Ltd, Kunshan, Jiangsu province, RPC,
 - Liufeng Precision Machinery Co., Ltd, Kunshan, Jiangsu province, RPC,
 - Groupe Zhejiang Wanfeng («Wanfeng») comprenant:
 - Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd, Xinchang, Zhejiang province, RPC,
 - Ultra Wheel Ningbo Co. Ltd, Ningbo, Zhejiang province, RPC.
 - d) Producteurs du pays à économie de marché
 - Des visites de vérification ont été effectuées dans les locaux des deux producteurs du pays analogue, à savoir la Turquie.

B. PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

1. Produit concerné

- (27) Les produits concernés sont des roues en aluminium pour véhicules à moteur figurant aux positions 8701 à 8705 de la NC, avec ou sans accessoires et équipées ou non de pneumatiques, originaires de la RPC (ci-après dénommées «produit concerné» ou «roues en aluminium») ou «ARW»), 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).

⁽¹⁾ Comme expliqué au considérant 11, les noms des producteurs de l'Union ne sont pas divulgués pour des raisons de confidentialité.

- (28) Les ventes du produit concerné dans l'Union passent par deux circuits de distribution: celui du segment OEM et celui du segment AM. Dans le segment OEM, les constructeurs de voitures organisent des procédures d'appel d'offres pour les roues en aluminium et sont souvent impliqués dans le processus de création d'une nouvelle roue qui est associée à leur marque. Les producteurs de l'Union et les exportateurs chinois peuvent concourir dans le cadre des mêmes appels d'offres. Dans le segment AM, les roues en aluminium sont généralement conçues, fabriquées et commercialisées sous la marque de producteurs de roues en aluminium avant d'être vendues à des grossistes, des détaillants, des entreprises de tuning, des ateliers de réparation de voitures, etc.
- (29) Comme dans l'enquête initiale, il a été constaté que même si les roues en aluminium des segments OEM et AM ont des canaux de distribution différents, elles partagent les mêmes caractéristiques physiques et techniques et sont interchangeables. Elles sont donc considérées comme formant un seul et même produit.

2. Produit similaire

- (30) Le produit concerné et les roues en aluminium produits et commercialisés sur le marché intérieur de la RPC et sur le marché intérieur de la Turquie, qui a servi de pays analogue, de même que les roues en aluminium fabriquées et vendues dans l'Union par l'industrie de l'Union présentent les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques fondamentales et sont destinés aux mêmes usages.
- (31) En conséquence, la Commission en a conclu que tous ces produits étaient similaires au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement de base.

C. PROBABILITÉ D'UNE CONTINUATION OU D'UNE RÉAPPARITION DU DUMPING

- (32) Conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base, la Commission a examiné si l'expiration des mesures existantes serait de nature à entraîner la continuation ou la réapparition du dumping de la part de la RPC.

1. Niveau de coopération de la RPC

- (33) Vingt et une sociétés/groupes de sociétés ont répondu au questionnaire d'échantillonnage. Le volume d'exportation déclaré de roues en aluminium vers l'Union par les sociétés ayant coopéré était de 1 601 591 unités (17 473 tonnes) ⁽¹⁾ au cours de la période d'enquête de réexamen, ce qui correspond à 72 % du total des importations du produit concerné en provenance de Chine enregistrées par Eurostat au cours de la même période. La capacité de production totale déclarée des sociétés/groupes de sociétés ayant coopéré était de 91,8 millions d'unités (1 001 538 tonnes), soit environ 43 % du total estimé de la capacité de production en Chine (212 millions d'unités). De plus amples informations concernant la capacité de production de la RPC peuvent être consultées dans la section 3.1 ci-après.

2. Dumping pendant la période d'enquête de réexamen

a) Pays analogue

- (34) Conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base, la valeur normale devait être déterminée sur la base des prix payés ou à payer sur le marché intérieur ou de la valeur construite dans un pays tiers à économie de marché approprié (ci-après «pays analogue»).
- (35) Dans l'enquête originale, la Turquie avait été utilisée comme pays analogue aux fins de l'établissement de la valeur normale en ce qui concerne la RPC. Dans l'avis d'ouverture, la Commission a informé les parties intéressées qu'elle envisageait d'utiliser la Turquie comme pays analogue et a invité ces parties à faire part de leurs observations. L'avis d'ouverture précisait que d'autres pays, notamment la Thaïlande et l'Indonésie, seraient également examinés.
- (36) Une partie intéressée a fait part de préoccupations en ce qui concerne le choix de la Turquie comme pays analogue, en alléguant que la Turquie avait signé des accords bilatéraux avec certains pays du Moyen-Orient à partir desquels elle pouvait importer de l'aluminium en franchise de droits, tandis que les entreprises européennes devaient s'acquitter d'un droit de 7 % sur les importations d'aluminium.

⁽¹⁾ Les documents comptables des sociétés, aussi bien pour les producteurs de l'Union que pour les producteurs chinois, sont établis en pièces. En revanche, les statistiques d'importations d'Eurostat sont disponibles uniquement en kg. Pour les quatre groupes vérifiés, le poids moyen par roue des ventes dans l'Union européenne était de 10,91 kg. Ce taux de conversion est utilisé dans l'ensemble du règlement.

- (37) La valeur normale, établie sur la base des prix domestiques et/ou des coûts des producteurs du pays analogue, doit être comparée aux prix à l'exportation des producteurs chinois et non aux coûts de l'industrie de l'Union. Par conséquent, la différence possible entre les droits sur les matières premières applicables dans le pays analogue et dans l'Union européenne n'est pas pertinente. En tout état de cause, la Commission a estimé qu'il n'y avait pas de différence significative en termes de droits à l'importation sur l'aluminium entre la Turquie et la RPC. Par conséquent, cette allégation a dû être rejetée.
- (38) Afin d'envisager toutes les possibilités pour choisir un pays analogue approprié, la Commission a avisé les représentations officielles de la Turquie, de la Thaïlande, de l'Indonésie, de Taiwan, de la Corée et de la Malaisie ⁽¹⁾ de l'ouverture du réexamen au titre de l'expiration des mesures et les a invitées à informer les services de la Commission de producteurs connus de roues en aluminium dans leur pays. Des demandes de coopération ont été envoyées à tous les producteurs connus dans ces pays. À l'exception de deux producteurs-exportateurs turcs, aucun n'a cependant proposé sa coopération.
- (39) Sur la base des informations disponibles, la Turquie possède le deuxième plus important volume de production de roues en aluminium parmi les pays analogues potentiels et connaît un niveau satisfaisant de concurrence sur son marché intérieur ⁽²⁾. Les deux producteurs turcs ayant coopéré avaient une méthode de production similaire à celle des producteurs-exportateurs de RPC. En outre, leur gamme de produits sur le marché intérieur turc était comparable à la gamme de produits des ventes à destination de l'Union effectuées par les producteurs-exportateurs chinois.
- (40) Compte tenu de ce qui précède et en l'absence de tout autre commentaire, la Commission a conclu que la Turquie constituait un pays analogue approprié au sens de l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base.

b) Valeur normale

- (41) Les informations reçues de la part des deux producteurs-exportateurs ayant coopéré dans le pays analogue ont été utilisées afin de déterminer la valeur normale.
- (42) Conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement de base, la Commission a d'abord examiné si le volume total des ventes intérieures du produit similaire à des clients indépendants réalisées au cours de la période d'enquête de réexamen par les producteurs du pays analogue ayant coopéré était représentatif. À cette fin, le volume total des ventes a été comparé avec le volume total des exportations à destination de l'Union du produit concerné effectuées par chacun des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon. Sur cette base, la Commission a établi que le produit similaire était vendu en quantités représentatives sur le marché intérieur turc.
- (43) En second lieu, la Commission a identifié les types de produits vendus sur le marché intérieur par les producteurs du pays analogue qui étaient identiques ou directement comparables aux types vendus à l'exportation vers l'Union par les producteurs-exportateurs chinois inclus dans l'échantillon. La Commission a comparé, selon le type de produits, le volume des ventes sur le marché turc avec le volume des exportations vers l'Union réalisées par chaque producteur exportateur chinois retenu dans l'échantillon. Cette comparaison a révélé que la grande majorité des types de produits ont été vendus en quantités représentatives en Turquie ⁽³⁾.
- (44) La Commission a ensuite examiné si, pour les producteurs du pays analogue, les ventes de chaque type de produit similaire réalisées sur le marché intérieur pouvaient être considérées comme ayant été effectuées dans le cadre d'opérations commerciales normales, conformément à l'article 2, paragraphe 4, du règlement de base. La valeur normale est fondée sur le prix intérieur réel par type de produits, que ces ventes soient bénéficiaires ou non, dès lors que le volume vendu à un prix de vente net qui est égal ou supérieur au coût de production calculé représente plus de 80 % du volume total des ventes de ce type et que le prix de vente moyen pondéré de ce type de produits est égal ou supérieur au coût de production unitaire. Le test a montré que presque toutes les ventes étaient bénéficiaires à l'exception de six types de produits représentant moins de 0,01 % du volume total des ventes turques.

⁽¹⁾ Avec la Chine, ces pays représentaient plus de 97 % du volume total des importations de roues en aluminium au cours de la période d'enquête. La Bosnie-Herzégovine (avec 3 % des importations) est incluse dans ces 97 %, mais elle a cependant été exclue en tant que pays analogue approprié en raison de sa petite taille et du nombre réduit de ses producteurs.

⁽²⁾ La Turquie a au moins huit producteurs connus de roues en aluminium en concurrence sur son marché intérieur. En outre, la Turquie a un faible taux (4,5 %) des droits de douane sur les importations de roues en aluminium en provenance de pays tiers, ce qui facilite les importations. Au cours de la PER, seule la RPC a exporté environ 843 926 unités vers la Turquie, ce qui correspond à environ la moitié des volumes d'importation chinois dans l'Union au cours de la même période.

⁽³⁾ En ce qui concerne le groupe Baoding, tous les types de produits vendus sur le marché turc ont été jugés représentatifs. En ce qui concerne les trois autres groupes, au total 6 types de produits correspondant à moins de 0,12 % du total des ventes turques ont été jugés non représentatifs.

(45) Enfin, la Commission a identifié les types de produits exportés de la RPC vers l'Union et non vendus sur le marché intérieur turc et construit la valeur normale sur la base de l'article 2, paragraphes 3 et 6, du règlement de base. Afin de construire la valeur normale pour ces types, la Commission a pris le coût de production moyen des types de produits les plus proches fabriqués par le producteur du pays analogue et y a ajouté un montant raisonnable correspondant aux frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux, ainsi qu'un bénéfice correspondant à la moyenne pondérée des montants obtenus par les producteurs du pays analogue sur les ventes intérieures du produit similaire, dans le cadre d'opérations commerciales normales, pendant la période d'enquête de réexamen.

c) Prix à l'exportation

(46) Les quatre groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon exportaient vers l'Union soit directement à des clients indépendants, soit par l'intermédiaire de sociétés liées agissant en tant que négociants.

(47) Si les producteurs-exportateurs ⁽¹⁾ exportaient le produit concerné directement à des clients indépendants dans l'Union, le prix à l'exportation était le prix réellement payé ou à payer pour le produit concerné vendu à l'exportation vers l'Union conformément à l'article 2, paragraphe 8, du règlement de base.

(48) Lorsque les producteurs-exportateurs exportaient le produit concerné vers l'Union par l'intermédiaire de sociétés liées ⁽²⁾, le prix à l'exportation a été construit sur la base du prix auquel les produits importés sont revendus pour la première fois à un acheteur indépendant, conformément à l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base. Par conséquent, des ajustements du prix ont été effectués en déduisant les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux du négociant lié, ainsi qu'une marge bénéficiaire raisonnable.

d) Comparaison

(49) La Commission a comparé la valeur normale et le prix à l'exportation des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon au niveau départ usine. Lorsque cela était justifié par la nécessité de procéder à une comparaison équitable, la Commission a ajusté la valeur normale et/ou le prix à l'exportation afin de tenir compte des différences affectant les prix et la comparabilité des prix, conformément à l'article 2, paragraphe 10, du règlement de base.

(50) En ce qui concerne les prix intérieurs des producteurs du pays analogue, des ajustements ont été effectués au titre des frais de transport intérieur, des coûts du crédit, des frais de manutention, des coûts d'emballage et des commissions. En ce qui concerne les prix à l'exportation des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, des ajustements ont été effectués au titre des frais de transport, d'assurance, de manutention, des coûts du crédit, des frais bancaires, des coûts d'emballage, des frais d'importation, des droits de douane et des commissions.

e) Marge de dumping

(51) La Commission a comparé la valeur normale moyenne pondérée de chaque type du produit similaire établie pour le pays analogue avec le prix à l'exportation moyen pondéré du type correspondant du produit concerné pour chaque groupe ayant coopéré inclus dans l'échantillon, conformément à l'article 2, paragraphes 11 et 12, du règlement de base.

(52) Sur cette base, les marges de dumping moyennes pondérées, exprimées en pourcentage du prix CAF frontière de l'Union, avant dédouanement, s'établissent comme suit:

Société	Marge de dumping (%)
Groupe Baoding	21,1
Groupe Dicastal	8,9
Groupe Lioho	25,9
Groupe Wanfeng	23,2

⁽¹⁾ Toutes les ventes des groupes Dicastal et Baoding et la majorité des ventes du groupe Wanfeng.

⁽²⁾ Les ventes du groupe UK Wanfeng et Lioho.

f) Conclusion relative au dumping pendant la période d'enquête de réexamen

- (53) La Commission a constaté que les producteurs-exportateurs chinois (bien qu'en volume moindre que lors de l'enquête initiale) avaient continué à exporter des roues en aluminium vers l'Union à des prix de dumping pendant la période d'enquête de réexamen.

3. Éléments à l'appui d'une probabilité de continuation du dumping

- (54) La Commission a aussi examiné s'il existait une probabilité de continuation du dumping en cas d'expiration des mesures. Ce faisant, la Commission a examiné la capacité de production et la capacité inutilisée en Chine, le comportement des exportateurs chinois sur d'autres marchés, la situation sur le marché intérieur de la Chine et l'attrait du marché de l'Union.

3.1. Capacité de production et capacité inutilisée en RPC

- (55) Le rapport intitulé «Global China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013» (rapport 2012/2013 sur l'industrie des roues pour automobiles en Chine et dans le monde) a estimé la capacité disponible totale pour la production de roues en aluminium en Chine à 180 millions d'unités, avec des ventes de seulement 120 millions d'unités, ce qui donne une capacité excédentaire de 60 millions de roues ⁽¹⁾ à la fin de l'année 2012.
- (56) La capacité de production totale déclarée des 21 producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré s'élève à 91 804 845 unités et leur taux moyen d'utilisation des capacités déclaré est de 87 %, ce qui correspond à une capacité de production non utilisée de quelque 12 millions d'unités.
- (57) Ces chiffres ne représentent toutefois qu'une partie de la production et de la capacité inutilisée totales de la RPC. Outre les 21 sociétés ayant coopéré, l'enquête a permis d'identifier au moins 67 ⁽²⁾ producteurs de roues en aluminium supplémentaires — mais selon certaines sources, il est très probable qu'il y en ait plus d'une centaine ⁽³⁾ — qui sont opérationnels en Chine. Pour 28 de ces sociétés, la Commission a trouvé certaines informations publiquement disponibles concernant leur capacité de production ⁽⁴⁾. En ce qui concerne les 39 sociétés restantes, il n'existe pas d'informations accessibles au public, mais les résultats de l'enquête suggèrent que leur capacité se situe entre 300 000 et 6 millions d'unités par an ⁽⁵⁾.
- (58) La capacité de production moyenne des 21 sociétés ayant coopéré est chaque année supérieure à 4,3 millions d'unités. La capacité de production moyenne de 28 sociétés supplémentaires pour lesquelles des informations sont publiquement disponibles est de 1,8 million d'unités par an. En utilisant cette moyenne de 1,8 million d'unités pour les 39 sociétés restantes, la Commission a obtenu une capacité de production supplémentaire de 121 millions d'unités. Compte tenu du fait que ces sociétés n'ont pas coopéré à l'enquête, leurs capacités inutilisées ne sont pas connues. Sur la base des meilleures données disponibles et en tenant compte du taux d'utilisation des capacités de 70 % mentionné dans le rapport «Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013» ⁽⁶⁾, la Commission a obtenu une capacité inutilisée supplémentaire de 36 millions d'unités. En additionnant 12 millions et 36 millions d'unités, la Commission a constaté que la RPC disposait d'une capacité excédentaire d'au moins 48 millions de roues en aluminium par an.
- (59) Une partie intéressée a déclaré que les capacités de production chinoises étaient pleinement utilisées. Dans leurs observations, les parties ont fait état des réponses au questionnaire de trois groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ainsi que d'une présentation faite par la CCCME. De l'avis des parties intéressées, elles démontrent qu'il n'existe pas de capacités de production inutilisées en RPC.

⁽¹⁾ «At the end of 2012, China's aluminium wheel capacity approached 180 million pcs, while the sales volume surpassed 120 million pcs, with the capacity utilisation above 70 %». (À la fin de l'année 2012, la capacité de production de roues en aluminium de la Chine a avoisiné les 180 millions de pièces, alors que le volume des ventes a dépassé les 120 millions de pièces, avec une utilisation des capacités supérieure à 70 %). Extrait du rapport «Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013», disponible à l'adresse suivante: on <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>

⁽²⁾ Liste des sociétés disponible dans le dossier ouvert.

⁽³⁾ Un extrait accessible au public du rapport «Global and China Automotive Wheel Industry Report 2013-2014» fait état d'au moins 110 PME produisant des roues et qui sont tournées vers l'exportation, ce qui implique qu'il y en a d'autres qui approvisionnent uniquement le marché domestique. <http://www.reportsnreports.com/reports/287067-global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2013-2014.html>

⁽⁴⁾ Les informations sur la capacité de production étaient disponibles sur les propres sites web des sociétés ou sur des sites de vente tels que <http://www.made-in-china.com/> ou www.tradee.com

⁽⁵⁾ 300 000 unités/an est la plus faible capacité annuelle déclarée parmi les 21 producteurs ayant coopéré. Toujours selon les conclusions de l'enquête, pour être économiquement viable, une installation de production d'au moins 300 000 unités par an est nécessaire. Six millions d'unités/an correspond à la capacité des plus gros sites de production identifiés au cours de l'enquête.

⁽⁶⁾ <http://www.prnewswire.com/news-releases/global-and-china-automotive-wheel-industry-report-2012-2013-204706201.html>. Ce taux d'utilisation de 70 % peut être considéré comme une estimation prudente. Il s'agit d'une estimation moyenne pour l'ensemble de la Chine, y compris les sociétés ayant coopéré pour lesquelles des taux d'utilisation plus élevés (87 %) ont été confirmés, ce qui donne à penser que le taux d'utilisation des capacités des sociétés qui n'ont pas coopéré est probablement encore plus faible.

- (60) En réponse à cette allégation, il convient de noter que les réponses données dans le questionnaire (tels que modifiées après vérification) ont été dûment prises en compte lors de la détermination des capacités inutilisées. Cependant, comme il est expliqué au considérant 57 ci-dessus, les données des groupes retenus dans l'échantillon ne représentent qu'une partie des capacités de production à l'échelle du pays. La capacité totale et le taux d'utilisation des capacités pour l'ensemble de la RPC ont donc été déterminés sur la base des données disponibles, comme expliqué au considérant 57. Les chiffres de la présentation de la CCCME ne sont pas étayés dans la mesure où ils ne citent comme source que l'association chinoise des constructeurs automobiles, sans faire spécifiquement référence à des informations accessibles au public. Cette allégation a donc été rejetée.
- (61) À la suite de la publication, la même partie intéressée a déclaré que la Commission surestimait fortement la capacité de production chinoise de roues en aluminium, tout en sous-estimant les taux d'utilisation. En particulier, elle a affirmé que, compte tenu du niveau élevé de coopération de la part de l'industrie chinoise et de l'échantillonnage appliqué sur les producteurs-exportateurs ayant coopéré à l'enquête, la Commission aurait dû se fonder exclusivement sur les données fournies par les producteurs-exportateurs ayant coopéré et la CCCME pour établir les volumes de production et les capacités inutilisées en RPC. La Commission aurait en outre extrapolé les conclusions relatives aux sociétés retenues dans l'échantillon et ainsi utilisé un taux d'utilisation des capacités de 99 % pour le segment OEM et un taux d'utilisation des capacités de 90 % pour l'ensemble de l'industrie chinoise de production de roues en aluminium. De plus, une autre partie intéressée a demandé à la Commission de préciser comment elle avait évalué la capacité inutilisée sur le segment OEM spécifiquement.
- (62) Une partie intéressée a affirmé, en outre, que pour la détermination de la production de roues en aluminium à l'échelle nationale en Chine, la Commission aurait dû se fonder sur les informations fournies par la CCCME (175 millions d'unités), qui sont conformes aux 180 millions d'unités estimées dans le rapport sectoriel visé au considérant 55. La même partie intéressée a également affirmé que la Commission n'avait jamais invité la CCCME à fournir des éclaircissements sur les informations qu'elle avait communiquées concernant la capacité de production et ses taux d'utilisation.
- (63) La même partie intéressée a indiqué, en outre, que les informations accessibles au public sur la capacité d'une partie des sociétés n'ayant pas coopéré identifiées par la Commission n'étaient pas fiables. De plus, cette partie intéressée a contesté également le raisonnement ayant conduit à supposer une capacité de 1,8 million d'unités pour les sociétés n'ayant pas coopéré, au sujet desquelles aucune information n'était disponible. Enfin, elle a affirmé que le taux d'utilisation des capacités de 70 % utilisé pour estimer leur capacité disponible était non fondé et trop large pour être pertinent pour le marché de l'Union.
- (64) En réponse à ces allégations, la Commission a fait observer qu'elle s'était fondée sur les informations vérifiées des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ainsi que sur les données déclarées par les sociétés ayant coopéré. Comme il est indiqué au considérant 56 ci-avant, la Commission a calculé la capacité inutilisée des sociétés ayant coopéré, sur la base des données fournies par celles-ci et est arrivée à 12 millions d'unités de capacité inutilisée et à un taux d'utilisation des capacités de 87 % ⁽¹⁾. De même, le volume de production déclaré des sociétés ayant coopéré a été utilisé également, soit 91 804 845 unités.
- (65) Dans le même temps, il a également été précisé au considérant 57 que ces chiffres ne représentaient qu'une partie de la production totale et de la capacité inutilisée de la RPC. Le volume de production agrégé des quatre groupes retenus dans l'échantillon ne représentait que 33 % du volume total estimé de la production en RPC ⁽²⁾. Pour cette raison et afin d'obtenir une vue d'ensemble, la Commission a dû examiner les informations disponibles concernant l'ensemble de la RPC. À cet égard, il convient de noter que, contrairement à ce qu'affirme la partie intéressée, la CCCME a été informée que ses données relatives à la capacité de production et au taux d'utilisation des capacités n'avaient pas pu être prises en considération en raison du fait qu'elles n'étaient pas étayées par des éléments de preuve. La CCCME a eu la possibilité de fournir des éléments de preuve, ce qu'elle n'a toutefois pas fait. Par conséquent, la conclusion selon laquelle les données fournies par la CCCME concernant la capacité de production et le taux d'utilisation des capacités ne peuvent pas être utilisées est maintenue.
- (66) La demande d'utiliser les taux d'utilisation des capacités constatés dans les quatre groupes inclus dans l'échantillon pour les nombreuses sociétés n'ayant pas coopéré ne saurait non plus être acceptée. Tout d'abord, il est raisonnable de supposer que les grands groupes de producteurs (dont l'échantillon est composé) fonctionnent

⁽¹⁾ Le taux d'utilisation des capacités constaté des quatre sociétés retenues dans l'échantillon est de 89 % et non de 99 % comme l'affirme la partie intéressée.

⁽²⁾ Le pourcentage se réfère à la nouvelle estimation de la capacité de production de la RPC à la suite des observations sur les informations accessibles au public concernant la capacité de certaines sociétés n'ayant pas coopéré, comme indiqué aux considérants 68 et 69 ci-après. Le volume de production déclaré des 21 sociétés ayant coopéré représente 48 % de la capacité de production estimée totale de la RPC.

avec des taux d'utilisation des capacités nettement plus élevés que les petits producteurs qui représentent la majorité des sociétés n'ayant pas coopéré ⁽¹⁾. Deuxièmement, le taux d'utilisation des capacités constaté en 2012 pour les quatre groupes inclus dans l'échantillon (89 %) dépassait nettement l'estimation pour l'ensemble du pays indiquée pour la même période dans le rapport «Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013» (70 %). La différence entre les deux chiffres montre que les données des quatre groupes retenus dans l'échantillon — bien qu'acceptées et utilisées pour les conclusions au niveau de leurs sociétés — ne peuvent être considérées comme représentatives pour le reste de la RPC.

- (67) En réponse à l'allégation formulée au considérant 61, il est précisé que la capacité de production et les taux d'utilisation des capacités ne peuvent être établis séparément pour les segments OEM et AM. Les roues OEM et AM sont souvent fabriquées par les mêmes producteurs et peuvent être fabriquées avec les mêmes machines, ce qui rend impossible la distinction des chiffres correspondants. Cette position a également été confirmée lors de l'enquête initiale, au cours de laquelle les capacités de production et les taux d'utilisation des capacités avaient été établis sans distinguer les deux segments ⁽²⁾.
- (68) La Commission a soigneusement analysé les arguments et les éléments de preuve apportés en ce qui concerne les informations accessibles au public sur la capacité des sociétés identifiées n'ayant pas coopéré. En conséquence, l'allégation de la partie concernée a été acceptée pour 11 entreprises ⁽³⁾. La capacité de production annuelle moyenne des désormais 31 sociétés sur lesquelles des informations sont accessibles au public est donc de 1,67 million d'unités. En extrapolant cette valeur moyenne aux 28 entreprises restantes, la capacité totale estimée des sociétés identifiées n'ayant pas coopéré s'élevait à 98,4 millions d'unités. Si l'on ajoute ce chiffre à celui de la capacité de production des sociétés ayant coopéré (91,8 millions d'euros), la production chinoise annuelle atteint au moins 190 millions d'unités. Les résultats sont résumés dans le tableau ci-dessous:

Tableau 1

Type de société	Nombre de sociétés concernées	Capacité de production (unités)	Capacités inutilisées (unités)
Toutes les sociétés ayant coopéré	21	91 804 845	12 355 052
<i>(dont celles retenues dans l'échantillon)</i>	4	62 589 289	
Sociétés identifiées n'ayant pas coopéré pour lesquelles des données accessibles au public concernant leur capacité de production sont disponibles	31	51 700 000	15 510 000
Sociétés identifiées n'ayant pas coopéré pour lesquelles des données accessibles au public concernant leur capacité de production ne sont pas disponibles	28	46 696 776	14 009 033
Total		190 201 621	41 874 085

- (69) Il est toutefois important de noter que la liste des sociétés identifiées n'ayant pas coopéré ne saurait être considérée comme exhaustive. Comme indiqué au considérant 57, selon des sources publiques, il y a environ 110 PME produisant des roues qui sont orientées vers l'exportation, ce qui signifie qu'il y en a d'autres qui approvisionnent uniquement le marché national. Certaines d'entre elles sont certes de petite taille, ce qui les rend difficiles à identifier. Mais même dans ce cas, il est clair que le chiffre de 190,2 millions d'unités n'est que l'estimation la plus faible de la capacité de production annuelle existant actuellement en RPC.
- (70) En ce qui concerne la deuxième allégation formulée au considérant 63, la Commission fait observer qu'en modifiant le niveau moyen de production sur la base des informations fournies par la partie intéressée, la remarque concernant la fiabilité de la source précédemment utilisé par la Commission est caduque. En outre, il importe de souligner que la Commission a adopté une approche prudente en appliquant le niveau de capacité moyen observé dans 31 entreprises pour estimer les capacités de production probables de celles pour lesquelles des informations accessibles au public ne sont pas disponibles, par opposition à l'extrapolation de la capacité de production moyenne des 21 sociétés ayant coopéré (4,3 millions) ou la capacité moyenne des quatre groupes inclus dans l'échantillon (plus de 15 millions).

⁽¹⁾ Il n'est pas rare, en Chine, que de grands producteurs bien établis externalisent une partie de leur production à des fournisseurs indépendants. Cela leur permet de s'adapter plus rapidement à l'augmentation (ou la diminution) de la demande et à ne faire appel à des fournisseurs indépendants qu'une fois qu'ils ont atteint des taux d'utilisation des capacités optimaux pour leurs propres filiales. Cette pratique a été constatée dans le plus important des groupes de producteurs inclus dans l'échantillon.

⁽²⁾ 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 (JO L 117 du 11.5.2010, p. 64).

⁽³⁾ Les détails de l'analyse et les capacités révisées figurent sur la liste du dossier ouvert.

- (71) Enfin, la remarque de la partie intéressée sur la fiabilité de l'estimation d'un taux d'utilisation des capacités de 70 % pour les sociétés n'ayant pas coopéré a déjà été examinée aux considérants 66 et 67 ci-dessus. En outre, en ce qui concerne le rapport «Global and China Automotive Industry Report 2012/2013» — la source du taux d'utilisation de 70 % —, il convient de noter que, si la Commission n'a pas accès au rapport intégral, son résumé contenant les informations nécessaires est accessible au public. Le rapport a été publié par un organisme de recherche appelé «Research in China» ⁽¹⁾. L'affirmation de la partie est rejetée.
- (72) Par conséquent, selon la méthodologie décrite au considérant 58 ci-avant, la capacité inutilisée en Chine est estimée à environ 42 millions d'unités par an.
- (73) En se basant sur une autre approche, une estimation encore plus élevée de la capacité inutilisée est obtenue. En déduisant de la production chinoise totale estimée [190 millions ⁽²⁾] pendant la période d'enquête de réexamen, le volume estimé des ventes intérieures pour 2015 [environ 57 millions d'unités ⁽³⁾] et le volume global des exportations de la RPC [estimé à 73,5 millions d'unités ⁽⁴⁾] durant la période d'enquête de réexamen, il nous reste environ 60 millions d'unités de capacité inutilisée et de stocks combinés ⁽⁵⁾.
- (74) En l'absence d'autres commentaires, la Commission a conclu que la RPC disposait d'une capacité inutilisée annuelle située entre 42 et 60 millions d'unités. Même l'estimation la plus basse correspond à 84 % de l'ensemble de la production de l'Union (50,5 millions d'unités au cours de la période d'enquête de réexamen) et représente 60 % de la consommation de l'Union (70 millions d'unités au cours de la période d'enquête de réexamen), ce qui est considéré comme significatif.

3.2. Ventes chinoises dans les pays tiers et attrait du marché de l'Union

- (75) La RPC exporte des quantités importantes de roues en aluminium vers des pays tiers autres que l'Union, en particulier les États-Unis, le Japon, le Mexique, le Canada et l'Inde ⁽⁶⁾. Il en va de même pour les quatre groupes ayant coopéré. Leurs volumes d'exportation vers ces marchés représentent près de 89 % du total de leurs ventes à l'exportation vers des pays tiers au cours de la période d'enquête de réexamen.
- (76) La Commission a comparé le prix moyen à l'exportation des quatre groupes ayant coopéré vers les marchés de pays tiers au cours de la période d'enquête de réexamen et leurs prix à l'exportation au cours de la même période vers le marché de l'Union, pour chaque type de produits, tout en déduisant les droits antidumping dus. La comparaison a fait apparaître un bilan contrasté selon le marché en cause.
- (77) La situation sur le marché américain (près de 51 % du total des ventes à l'exportation vers des pays tiers des quatre groupes inclus dans l'échantillon au cours de la période d'enquête de réexamen) montre que près de la moitié des types de produits, ce qui représente environ 25 % de leurs ventes aux États-Unis était plus chère sur le marché américain et que l'autre moitié était plus chère sur le marché de l'Union ⁽⁷⁾. Cela montre qu'une réorientation vers l'Union de certains volumes d'exportation actuellement destinés aux États-Unis ⁽⁸⁾ (ceux dont les prix sont inférieurs aux prix pratiqués sur le marché de l'Union) est probable en cas d'expiration des mesures.

⁽¹⁾ <http://www.researchinchina.com/Htmls/AboutUs/Index.html>

⁽²⁾ 91,8 millions d'unités pour les 21 sociétés ayant coopéré et une capacité estimée à 98,4 millions pour les 59 sociétés n'ayant pas coopéré.

⁽³⁾ Le rapport «Global and China Automotive Wheel Industry Report 2012/2013» évalue le marché domestique chinois à 45 millions d'unités à la fin de 2012. Une étude réalisée par McKinsey, intitulée «Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020», disponible à l'adresse: <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in-2020/> estime que l'industrie automobile chinoise devrait se développer avec un taux de croissance de 8 % entre 2011 et 2020. En supposant un taux de croissance similaire pour le secteur de la roue, la taille du marché domestique est d'environ 57 millions d'unités en 2015.

⁽⁴⁾ Base de données sur les exportations chinoises avec le taux de conversion moyen de 10,91 kg/roue.

⁽⁵⁾ Le niveau des stocks est difficile à estimer. Dans le cas de roues AM certains stocks sont communs tandis que dans le cas des roues OEM, les niveaux des stocks sont habituellement négligeables. En tout état de cause, pour estimer les capacités disponibles pour l'exportation, il n'existe pas de différence significative entre les stocks et la capacité inutilisée.

⁽⁶⁾ Base de données sur les exportations chinoises. Le volume total des exportations de la RPC (excepté vers l'Union européenne) s'élevait à 772 720 tonnes (soit environ 71 millions d'unités) au cours de la période d'enquête, dont 81 % (629 854 tonnes, soit quelque 58 millions d'unités) étaient destinés aux cinq premières destinations mentionnées ci-dessus.

⁽⁷⁾ Sur les 65 types de produits correspondants, 29 étaient plus chers sur le marché de l'Union, 32 plus chers sur le marché américain et 4 étaient vendus à des prix similaires.

⁽⁸⁾ Le marché de l'Union était plus cher pour 29 types de produits sur les 65 correspondants sur le marché des États-Unis. Le volume des ventes par les quatre groupes inclus de ces 29 types de produits représente environ 3,1 millions d'unités, soit quelque 25 % du total de leurs ventes aux États-Unis. D'après la base de données des exportations chinoises, la RPC a exporté 394 693 tonnes (plus de 36 millions d'unités) de roues en aluminium vers les États-Unis au cours de la période d'enquête de réexamen. Ces 25 % correspondent à 8,9 millions d'unités, ce qui représente 12,7 % de la consommation de l'Union.

- (78) En ce qui concerne les prix à l'exportation de la RPC vers le Canada, l'Inde, le Japon et le Mexique (qui représentent ensemble environ 40 % du total des exportations des quatre groupes chinois retenus dans l'échantillon durant la période d'enquête de réexamen, les prix de vente moyens de types de produits représentant environ 22 % de la quantité totale exportée vers ces pays étaient plus faibles que leurs prix de vente vers l'Union ⁽¹⁾). Cela indique également une réorientation probable des exportations chinoises vers l'Union si les mesures venaient à expirer. Une réorientation vers l'Union européenne des exportations à destination de l'Inde est particulièrement vraisemblable étant donné que ce pays a mis en place des mesures antidumping définitives en mai 2015, c'est-à-dire au milieu de la période d'enquête de réexamen.
- (79) Une partie intéressée a affirmé que l'attrait limité du marché de l'Union rendait peu probable une réorientation des importations chinoises si les mesures étaient abrogées. Cette partie intéressée a fourni une comparaison entre les prix moyens des ventes à l'exportation vers l'Union et les prix moyens à l'exportation vers le reste du monde de deux des groupes de l'échantillon démontrant que les prix étaient plus élevés dans le reste du monde. En outre, pour l'un des groupes de l'échantillon, la partie intéressée a fourni une comparaison de prix entre les exportations vers l'Union européenne et les exportations vers le reste du monde pour 15 types de produits.
- (80) En réponse à cet argument, il convient de noter que la comparaison entre les niveaux de prix moyens ne prend pas en compte les différences de prix entre les types de produits. La RPC exporte certes des roues de plus grande taille vers la première destination de ses exportations, les États-Unis. En outre, l'amalgame de ventes au reste du monde est également vicié dans la mesure où les résultats de différentes destinations des exportations sont mélangés. Il en va de même pour la comparaison fondée sur des types de produits spécifiques réalisée pour l'un des quatre groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon.
- (81) Par contre, la comparaison effectuée par la Commission est fondée sur les données vérifiées des quatre groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. La comparaison est effectuée au niveau des types de produits et séparément pour les différents marchés de destination. Pour toutes ces raisons, la méthode appliquée par la Commission, comme expliqué aux considérants 76 à 78 est considérée comme plus fiable et plus précise. L'allégation des parties intéressées est donc rejetée.
- (82) À la suite de la publication, une partie intéressée a indiqué que la Commission insistait exagérément sur l'attrait du marché de l'Union par rapport aux autres marchés d'exportation. En particulier, cette partie intéressée a déclaré que la comparaison type par type effectuée par la Commission occultait le fait qu'en réalité, environ 25 % seulement des ventes vers les États-Unis des groupes inclus dans l'échantillon vers États-Unis étaient réalisées à des prix inférieurs aux prix de vente vers l'Union des mêmes types de produits. Cette partie intéressée a fait valoir que les ventes à l'exportation vers les États-Unis (ou n'importe quel autre pays, d'ailleurs) devaient être analysées dans leur ensemble, c'est-à-dire en regroupant tous les types de produits, le raisonnement étant que les producteurs chinois proposent une variété de types de roues en aluminium afin de s'assurer la fidélité des clients. Si l'on suit le raisonnement de la partie intéressée, cela signifierait que le fait qu'un même type de roues en aluminium soit expédié depuis la Chine vers les États-Unis à des prix inférieurs à ceux des mêmes roues exportées vers l'Union n'implique pas que les roues en question seraient réorientées, dans la mesure où les fournisseurs chinois doivent proposer une «*gamme complète de produits à toutes leurs destinations d'exportation*» et que, par conséquent, cette réorientation perturberait des chaînes d'approvisionnement fiables.
- (83) Par ailleurs, la partie intéressée a fourni des comparaisons de prix en regroupant toutes les ventes par destination, reprenant les montants négatifs (c'est-à-dire les cas où les prix vers les marchés d'autres pays tiers étaient supérieurs à ceux pratiqués envers l'Union) pour l'ensemble des marchés à l'exception du Japon. Enfin, la partie intéressée a déclaré que, pour l'analyse des marchés canadien, indien, japonais et mexicain, la Commission avait adopté une approche différente en fusionnant les volumes de ventes pour les quatre destinations sans qu'aucune explication ne soit donnée. En conséquence, la partie intéressée a fait valoir que la divulgation des faits et considérations sur la base desquels la Commission envisageait d'instituer des mesures antidumping ne permettait pas aux parties intéressées de comprendre le raisonnement de la Commission s'agissant de la comparaison entre les prix à l'exportation vers l'Union et vers les marchés d'autres pays tiers, ce qui constitue une violation de l'article 20 du règlement de base.
- (84) En réponse à ces arguments, la Commission fait observer que la comparaison type par type n'a pas occulté les volumes des transactions effectuées. En outre, le pourcentage des volumes de ventes aux États-Unis a été divulgué aux parties et a été utilisé pour quantifier le volume probable de la réorientation des exportations chinoises totales des États-Unis vers l'Europe. Aussi, l'argument de la partie intéressée que la comparaison type par type occulte et/ou ne tient pas compte de l'effet du volume des ventes est rejeté. L'autre allégation de la partie intéressée, à savoir que c'est le résultat d'ensemble de toutes les transactions sur un marché d'exportation qui est

⁽¹⁾ Le marché de l'Union était plus cher pour 7 types de produits sur les 20 correspondants dans le cas du Canada, pour 7 types de produits sur les 15 correspondants dans le cas de l'Inde, pour 40 types de produits sur les 54 correspondants dans le cas du Japon et pour 6 types de produits sur les 12 correspondants dans le cas du Mexique. Ces ventes des producteurs-exportateurs chinois inclus dans l'échantillon représentent 2,3 millions d'unités, soit environ 22 % du total de leurs ventes vers ces pays. D'après la base de données des exportations chinoises, la RPC a exporté 235 161 tonnes (environ 21,5 millions d'unités) de roues en aluminium vers ces pays au cours de la période d'enquête de réexamen. Ces 22,3 % correspondent à 4,8 millions d'unités, ce qui représente 6,8 % de la consommation de l'Union.

déterminant, par opposition à la comparaison des prix par type de produits n'est ni démontrée ni confirmée par les conclusions de l'enquête. Au cours de l'enquête, la Commission a constaté que tant pour les producteurs-exportateurs chinois que pour les producteurs de l'Union, en règle générale, les offres sont établies et les contrats sont conclus pour des types de produit spécifiques et non pas pour un groupe de produits. Sur la base de ce qui précède, la Commission maintient que la comparaison type par type des prix de vente chinois sur les marchés d'exportation tiers par rapport aux ventes chinoises sur le marché de l'Union est une indication fiable de l'attrait du marché de l'Union.

- (85) Contrairement à ce qu'affirme la partie intéressée, les résultats de l'analyse des quatre marchés, à savoir le Canada, l'Inde, le Japon et le Mexique n'ont pas été amalgamés par la Commission. Toutes les destinations d'exportation ont été analysées séparément et seul le volume probable disponible pour la réorientation de chaque pays a été additionné ⁽¹⁾. Par conséquent, l'allégation de cette partie intéressée est rejetée.
- (86) Une partie intéressée a affirmé que les roues OEM étaient sensiblement plus chères que les roues AM et que, par conséquent, la Commission avait commis une erreur en se fondant sur les prix AM pour montrer que les producteurs-exportateurs chinois réorienteraient leurs roues en aluminium vers le marché de l'Union.
- (87) Il convient de préciser que, contrairement à ce que prétend cette partie, la Commission ne s'est pas fondée uniquement sur les ventes AM pour la comparaison des prix, mais sur l'ensemble des ventes, dont le segment AM ne représentait qu'environ 20 %. Cet argument est donc rejeté.
- (88) En l'absence de toute autre observation, les conclusions sur l'analyse des exportations vers des pays tiers des quatre groupes inclus dans l'échantillon, comme expliqué aux considérants 75 à 78, sont maintenues. En conséquence, la réorientation probable vers le marché de l'Union d'une partie des exportations chinoises actuellement destinées aux États-Unis, au Canada, au Mexique, au Japon et à l'Inde (estimée à 13,7 millions d'unités) ⁽²⁾ est confirmée.

3.3. Ventes sur le marché intérieur de la Chine et attrait du marché de l'Union

- (89) Compte tenu des quantités importantes des ventes domestiques, la situation du marché intérieur chinois a été analysée également. Les informations disponibles indiquent que le marché automobile chinois s'est développé et devrait continuer de croître jusqu'en 2020 avec un taux de croissance annuel moyen de 8 % ⁽³⁾. Étant donné le lien étroit entre les marchés de l'automobile et des roues pour automobiles, le même taux de croissance peut être attendu pour ce dernier également. Cette croissance augmente la capacité d'absorption du marché intérieur chinois. Cependant, cette augmentation de la demande a peu de chances d'absorber les capacités inutilisées. Au cours des dernières années, la Chine a investi massivement dans la production de roues. Les quatre groupes inclus dans l'échantillon ont à eux seuls augmenté leur capacité globale d'environ 16 millions d'unités au cours de la période considérée, ce qui correspond à l'augmentation de la demande.
- (90) Le niveau de prix moyen des quatre groupes inclus dans l'échantillon sur le marché intérieur chinois (environ 35 EUR) est nettement inférieur au prix de vente moyen à l'Union (46,2 EUR). Même si certaines de ces différences de prix peuvent s'expliquer par des types de produits et des exigences différents, cet écart important des prix implique que le marché de l'Union deviendrait encore plus attractif par rapport au marché intérieur chinois en cas d'abrogation des mesures. Par ailleurs, il est important de noter que les principaux exportateurs ont déjà établi des relations commerciales dans l'Union, ce qui signifie que les volumes d'exportation peuvent être rapidement augmentés en cas de changement des taux de droit actuel.
- (91) La conclusion de l'analyse des ventes intérieures et des conditions du marché en RPC est dès lors que, premièrement, le marché intérieur ne peut pas absorber les capacités inutilisées et, deuxièmement, une réorientation des ventes vers l'Union est probable en raison de différences de prix importantes.

⁽¹⁾ Les chiffres distincts par pays sont les suivants: le marché de l'Union était plus cher pour 7 types de produits sur les 20 correspondants dans le cas du Canada, pour 7 types de produits sur les 15 correspondants dans le cas de l'Inde, pour 40 types de produits sur les 54 correspondants dans le cas du Japon et pour 6 types de produits sur les 12 correspondants dans le cas du Mexique. Les volumes de ces types de produit représentent 1 263 052 roues dans le cas du Japon et 721 220 roues dans le cas de l'Inde, 107 740 roues dans le cas du Mexique et 224 364 roues dans le cas du Canada. Le total pour ces quatre pays est de 2 316 376. Le volume total des ventes des quatre groupes inclus dans l'échantillon à ces quatre destinations est de 10 384 797 unités, pour lesquelles la probabilité de réorientation (2,3 millions d'euros) représente 22,3 %. Lors de l'estimation de l'exposition au risque de réorientation de la RPC, ce pourcentage de 22,3 % a été appliqué au total des exportations chinoises vers ces quatre destinations, tel qu'enregistré dans la base de données des exportations chinoises, à savoir 2 350 161 tonnes (environ 21,5 millions d'unités), indiquant la réorientation probable de 4,8 millions d'unités.

⁽²⁾ 8,9 millions des États-Unis et 4,8 millions des quatre autres destinations.

⁽³⁾ Selon McKinsey: «Bigger, better, broader: a perspective on China's auto market in 2020», disponible à l'adresse <http://www.mckinseychina.com/bigger-better-broader-a-perspective-on-chinas-auto-market-in2020/>, l'industrie automobile chinoise devrait se développer avec un taux de croissance annuel de 8 % entre 2011 et 2020.

- (92) Sur la base de tout ce qui précède, la Commission a conclu que si les mesures venaient à expiration, le risque de réorientation vers l'Union, à des prix de dumping, de volumes considérables de ventes à l'exportation et de ventes domestiques était réel.
- (93) À la suite de la publication, une partie intéressée a fait valoir que, dans la mesure où les estimations de la capacité de production et des taux d'utilisation des capacités sont erronées, la conclusion que la croissance estimée de la demande intérieure chinoise de roues en aluminium n'est pas susceptible d'absorber les capacités inutilisées disponibles n'est pas correcte. La partie intéressée a également contesté la fiabilité de la comparaison des prix moyens, étant donné que la Commission elle-même a estimé qu'une comparaison des prix moyens ne prend pas en compte les différences de prix entre les types de produits.
- (94) Les commentaires concernant la capacité de production et les taux d'utilisation des capacités ont été examinés dans les sections 3.1 et 3.2 ci-dessus. Les chiffres, confirmés après l'analyse des commentaires, n'ont pas été altérés dans une mesure telle que la conclusion exposée au considérant 89 ci-dessus doive être revue.
- (95) Le fait que la comparaison des prix moyens est moins fiable que la comparaison au niveau du type de produits ne modifie pas la conclusion selon laquelle l'écart entre les prix reste important. Cette situation, conjuguée à la taille considérable du marché domestique, indique effectivement un risque que certaines ventes soient réorientées vers le marché de l'Union si les mesures venaient à expiration, même si, sur la base des informations disponibles, ces ventes ne peuvent pas être quantifiées de manière précise. En conséquence, les observations formulées ne contredisent pas les conclusions tirées, qui sont donc confirmées.

4. Conclusion concernant le dumping et la probabilité de continuation du dumping

- (96) Les quatre producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon pratiquaient le dumping au cours de la période d'enquête de réexamen. En outre, compte tenu de l'importance des capacités inutilisées constatées en RPC, ainsi que de l'attrait du marché de l'Union par rapport à certains marchés de pays tiers et au marché intérieur chinois, il est probable que les producteurs-exportateurs chinois feraient (r)entrer sur le marché de l'Union d'importants volumes de roues en aluminium à des prix de dumping si les mesures venaient à expirer.

D. DÉFINITION DE L'INDUSTRIE DE L'UNION

- (97) L'industrie de l'Union n'a pas subi d'importants changements structurels depuis l'enquête initiale. Le produit similaire était fabriqué par environ 50 producteurs de l'Union connus au cours de la période d'enquête de réexamen. Ceux-ci constituent l'«industrie de l'Union» au sens de l'article 4, paragraphe 1, du règlement de base.
- (98) La production totale de l'Union au cours de la période d'enquête de réexamen a été estimée à 50,5 millions d'unités. Les sociétés qui ont soutenu la demande de réexamen représentaient plus de 85 % de la production totale de l'Union au cours de la PER. Comme indiqué au considérant 17, les producteurs de l'Union sélectionnés dans l'échantillon représentaient plus de 30 % de la production totale de l'Union du produit similaire.

E. SITUATION SUR LE MARCHÉ DE L'UNION

1. Remarques préliminaires

- (99) La production totale de l'Union a été établie sur la base de toutes les informations disponibles, y compris les informations fournies dans la demande de réexamen, les données recueillies auprès de tous les producteurs de l'Union connus, avant et après l'ouverture de l'enquête et les informations obtenues auprès des producteurs retenus dans l'échantillon. Ces informations ont permis de confirmer également l'existence et le niveau de production de producteurs qui n'ont pas coopéré à l'enquête.
- (100) Comme lors de l'enquête initiale et comme indiqué au considérant 28, le produit a été vendu, par l'intermédiaire de deux circuits de distribution: celui du segment OEM et celui du segment AM.
- (101) Certaines parties intéressées ont réitéré les affirmations déjà formulées lors de l'enquête initiale selon lesquelles l'analyse du préjudice devrait faire la distinction entre les roues en aluminium du segment OEM, d'une part, et les roues en aluminium du segment AM, d'autre part. Ces affirmations se fondaient sur le fait que, au moment de l'enquête initiale, les importations chinoises concernaient principalement le segment AM, tandis que l'industrie de l'Union était principalement prédominante dans le segment OEM.

- (102) L'enquête a établi que, comme expliqué aux considérants 113 et 114, les producteurs-exportateurs chinois semblent s'être déplacés du segment AM au segment OEM depuis l'enquête initiale. En conséquence, une analyse séparée de l'incidence des importations de Chine sur la situation de l'industrie de l'Union par segment n'était plus nécessaire.
- (103) Toutefois, conformément à l'enquête initiale, et afin d'avoir une image la plus complète possible de la situation de l'industrie de l'Union au cours de la PER, certains indicateurs de préjudice ont également été analysés séparément sur la base des informations disponibles; les différents segments ont également été pris en considération dans l'analyse de la probabilité de réapparition du préjudice.
- (104) En ce qui concerne l'affirmation visée au considérant 101, une partie intéressée a ajouté qu'il convenait d'établir une différenciation entre les segments sur la base du type de clients, en faisant valoir que les clients du segment OEM achètent un type de produit différent, c'est-à-dire «des roues de la marque de voitures», par rapport à ceux du segment AM, qui achètent des «roues de la marque de roues». Selon cette partie, le fait que les roues soient destinées à être montées sur des véhicules neufs (OEM) ou à être vendues séparément pour remplacer des roues d'origine (AM) est de moindre importance.
- (105) La demande de cette partie était fondée sur une hypothèse inexacte selon laquelle la Commission classerait les «roues de marque de voitures» vendues par les canaux de distribution des constructeurs automobiles et leurs concessionnaires comme des ventes dans le segment AM. Cependant, la Commission a considéré que toutes les «roues de marque de voitures» indépendamment du fait qu'elles soient destinées à être montées sur des véhicules neufs ou à être vendues séparément, relevaient du segment OEM, ce qui était conforme aux vues de la partie.

2. Consommation de l'Union

- (106) Au cours de la période considérée, la consommation de l'Union a évolué comme suit:

Tableau 2

Consommation de l'Union

	2012	2013	2014	PER
Consommation totale (en milliers d'unités)	59 361	60 528	66 457	70 047
Indice (2012 = 100)	100	102	112	118

Sources: Demande de réexamen, Eurostat et réponses vérifiées au questionnaire.

- (107) La consommation de l'Union a été établie en additionnant les importations de Chine et d'autres pays tiers, selon les données d'Eurostat, aux ventes des producteurs de l'Union sur le marché de l'Union. Les ventes de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union ont été communiquées dans le cadre de la demande de réexamen et ajustées sur la base des données fournies dans les réponses des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour la PER.
- (108) La consommation de l'Union n'a cessé de croître au cours de la période considérée, de 18 % globalement, passant de 59,3 millions d'unités en 2012 à 70,0 millions d'unités au cours de la période d'enquête de réexamen. Cette hausse reflète l'augmentation de la production automobile dans l'Union et l'augmentation du taux de pénétration des roues en aluminium pour les véhicules neufs. La tendance à la hausse de la consommation représente un changement significatif par rapport à la tendance constatée lors de l'enquête initiale, où la consommation avait baissé de 16 % entre 2006 et la période d'enquête («PE») de l'enquête initiale, passant de 58,6 millions d'unités à 49,5 millions d'unités.

- (109) La consommation de l'Union a également été analysée après répartition des ventes entre les segments OEM et AM. Les volumes et les parts de marché ont été estimés sur la base des informations fournies par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, les producteurs du pays analogue ayant coopéré, les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et la demande. Le tableau ci-dessous montre l'évolution de la consommation par segment au cours de la PER par rapport à la PE de l'enquête initiale.

Tableau 3

Consommation par segment AM et OEM

Unités (en 000)	Période d'enquête de l'enquête initiale	PER
Consommation OEM	34 915	65 168
<i>Indice (période d'enquête = 100)</i>	100	188
Part OEM dans la consommation totale (%)	71	93
Consommation AM	14 592	4 879
<i>Indice (période d'enquête = 100)</i>	100	33
Part AM dans la consommation totale (%)	29	7
Consommation totale	49 508	70 047
<i>Indice (période d'enquête = 100)</i>	100	141

Sources: Demande, Eurostat, réponses vérifiées au questionnaire, règlement d'exécution (UE) n° 964/2010.

- (110) Depuis la PE de l'enquête initiale, la consommation dans le segment OEM a augmenté de 88 %, passant de quelque 35 millions d'unités à environ 65 millions d'unités tandis que la consommation dans le segment AM a diminué de près de 70 %, passant de quelque 15 millions d'unités à environ 5 millions d'unités au cours de la PER. Cela montre que l'augmentation globale de la consommation depuis la PE de l'enquête initiale a été entièrement due à l'augmentation de la consommation dans le segment OEM, tandis que la consommation dans le segment AM a fortement diminué depuis la PE de l'enquête initiale. Ainsi, tandis que le segment OEM était déjà prédominant pendant la PE de l'enquête initiale, il a gagné en importance et représentait 93 % de la consommation totale pendant la PER, tandis que le segment AM représentait 7 % de la consommation totale contre 29 % au cours de la PE de l'enquête initiale.
- (111) Il est à noter que le segment OEM est généralement plus concurrentiel car les ventes sont réalisées dans un marché plus important, avec un plus grand nombre d'acteurs et un plus grand nombre de fournisseurs en concurrence les uns avec les autres. La présence sur ce segment est aussi de nature plus durable. L'enquête a révélé que les opérateurs qui ont pu se positionner sur le segment OEM ont tendance à rester sur ce segment et ne se reconvertissent pas aisément sur le segment AM. Ceci est dû aux exigences précises et strictes des clients du segment OEM, du point de vue non seulement de la qualité et de la conception des roues en aluminium, mais également de la qualité des processus et des qualifications pour pouvoir prétendre au statut de fournisseur fiable. Les produits sont généralement achetés après une phase d'essai et d'audit du process, à la suite de laquelle la relation contractuelle entre l'acheteur et le vendeur peut durer plusieurs années. Dans le même temps, il convient de noter que, d'une manière générale, chaque utilisateur OEM a plusieurs fournisseurs qu'il a accrédités, et qu'il peut donc relativement facilement passer de l'un à l'autre, si l'un d'eux devient plus compétitif dans ses tarifs.

3. Volume, prix et part de marché des importations originaires de la RPC

3.1. Volume et part de marché des importations originaires de la RPC

Tableau 4

Volume et parts de marché des importations originaires de la RPC

	2012	2013	2014	PER
Volume des importations (en 000)	3 371	2 436	2 439	2 237
Indice (2012 = 100)	100	72	72	66
Part de marché (%)	5,7	4,1	3,7	3,2

Sources: Eurostat.

- (112) Les volumes importés de la RPC ont diminué, passant de 3,3 millions d'unités en 2012 à 2,2 millions d'unités pendant la PER, soit une baisse de 34 %, avec une diminution correspondante de la part de marché, qui est passée de 5,7 % à 3,2 %, soit une diminution de 2,5 points de pourcentage au cours de la période considérée. Si les volumes importés et la part de marché de la Chine ont diminué, les producteurs-exportateurs chinois ont néanmoins réussi à conserver une part de marché non négligeable en dépit des mesures en vigueur. La Commission note qu'une partie des importations chinoises (fluctuant entre 21 % et 28 % au cours de la période considérée), a profité du régime du perfectionnement actif et n'a pas été soumise à des droits antidumping.
- (113) De plus, l'évolution du volume des importations et de la part de marché de la Chine a été estimée avec une ventilation entre les segments OEM et AM pour la PER par rapport à la PE de l'enquête initiale, comme indiqué dans le tableau ci-dessous:

Tableau 5

Importations originaires de Chine et parts de marché par segment OEM et AM

	PE de l'enquête initiale	PER
Segment OEM		
Total des importations OEM originaires de Chine (en milliers d'unités)	1 183	1 606
Indice (PE = 100)	100	136
Part des importations totales (%)	19	72
Part de marché dans la consommation OEM (%)	3,4	2,5
Part de marché dans la consommation totale (%)	2,3	2,3
Segment AM		
Total des importations AM originaires de Chine (en milliers d'unités)	4 954	631
Indice (PE = 100)	100	13
Part des importations totales (%)	81	28
Part de marché dans la consommation AM (%)	33,9	12,9
Part de marché dans la consommation totale (%)	10,0	0,9

Sources: Demande, Eurostat, réponses vérifiées au questionnaire, règlement d'exécution (UE) n° 964/2010.

- (114) L'évolution des volumes importés de Chine, ventilés par segment, a suivi la tendance générale à une consommation sensiblement accrue dans le segment OEM présentée aux considérants 109 à 111. En dépit de la baisse générale des importations de roues en aluminium originaires de Chine (voir tableau 3), les producteurs-exportateurs chinois ont augmenté leurs volumes d'importations dans le segment OEM. Spécifiquement, le volume des importations dans le segment OEM est passé de 1,183 million d'unités au cours de la PE de l'enquête initiale à 1,606 million d'unités pendant la PER, c'est-à-dire que les producteurs-exportateurs chinois sont parvenus à augmenter leurs importations de 0,4 million d'unités, ce qui correspond à une augmentation de 63 % par rapport à la PE de l'enquête initiale.
- (115) Dans l'ensemble, les importations de Chine sur le segment OEM représentaient 72 % de l'ensemble des importations pendant la PER, tandis que pendant la PE de l'enquête initiale, la situation était inversée et les importations chinoises dans le segment OEM ne représentaient que 19 % des importations totales dans l'Union.
- (116) En dépit de l'augmentation du volume des ventes dans le segment OEM, la part de marché dans ce segment a diminué de 0,9 point de pourcentage, ce qui s'explique par la progression plus forte de la consommation dans ce segment. La part de marché des importations chinoises est restée stable dans la consommation totale, également en raison de la progression plus forte de la consommation globale.
- (117) Il résulte de ce qui précède que la diminution globale des volumes importés de Chine est due exclusivement à une baisse des importations dans le segment AM. En effet, dans ce segment, les importations de Chine ont diminué de manière significative, de près de 90 %, ce qui s'est traduit par une baisse de la part de marché dans la consommation AM de 34 % pendant la PE de l'enquête initiale à 13 % pendant la PER du réexamen actuel. Dans l'ensemble, la part des importations dans le segment AM dans la consommation totale a diminué, passant de 10,0 % pendant la PE de l'enquête initiale à 0,9 % pendant la PER du réexamen actuel.
- (118) Ce déplacement des producteurs-exportateurs chinois du segment AM au segment OEM avait déjà commencé au cours des deux dernières années de l'enquête initiale [c'est-à-dire en 2008 et pendant la PE, voir considérant 89 du règlement d'exécution (UE) n° 964/2010]. En dépit de la baisse des parts de marché, les producteurs-exportateurs chinois ont maintenu leurs volumes de ventes et leur clientèle dans le segment OEM depuis l'enquête initiale.

3.2. Prix des importations et sous-cotation des prix

Tableau 6

Prix moyen des importations de RPC

	2012	2013	2014	PER
Prix moyen en EUR/unité	40,68	36,16	39,74	46,24
Indice (2012 = 100)	100	89	98	114

Sources: Eurostat.

- (119) Les prix moyens des importations de RPC ont d'abord diminué de 40,68 EUR/unité en 2012 à 36,16 EUR/unité en 2013 mais sont remontés à 39,74 EUR/unité en 2014. Ils ont continué à augmenter pendant la PER, au cours de laquelle ils ont atteint un niveau de 46,24 EUR/unité. Dans l'ensemble, l'augmentation entre 2012 et la PER a été de 14 %. Cette augmentation générale des prix est conforme à l'évolution des prix mondiaux, ainsi qu'à la tendance à commercialiser des roues plus grandes et plus sophistiquées.
- (120) Une comparaison des prix de vente sur le marché de l'Union a été faite entre les prix de l'industrie de l'Union incluse dans l'échantillon et les prix des importations du pays concerné réalisées par les producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon. Les prix de vente pris en considération des producteurs de l'Union européenne inclus dans l'échantillon étaient les prix facturés aux clients indépendants, ajustés si nécessaire au niveau départ usine, c'est-à-dire à l'exclusion des frais de transport dans l'Union et après déduction des remises et rabais.
- (121) 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 dûment ajustés pour tenir compte des coûts postérieurs à l'importation.

- (122) Si l'on ajoute les droits de douane et les droits antidumping applicables au prix CAF des importations, les prix des producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon étaient en moyenne plus élevés que les prix de vente de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union. Le même résultat s'appliquait aux importations des producteurs-exportateurs non retenus dans l'échantillon.
- (123) Sans les droits antidumping, les prix à l'importation des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon sous-coteraient les prix de vente de l'industrie de l'Union de 8,0 % en moyenne. Le résultat est encore plus prononcé lorsque l'on analyse les segments OEM et AM séparément: les marges de sous-cotation constatées pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon étaient de 8,7 % pour le segment OEM et de 12,4 % pour le segment AM. En ce qui concerne les producteurs-exportateurs non inclus dans l'échantillon, sur la base des données d'Eurostat, le résultat serait, en moyenne, une marge de sous-cotation de 7,5 %; cette comparaison est faite sur la base de moyennes, étant donné qu'Eurostat n'opère pas de distinction entre les différents types de produits.
- (124) Enfin, une comparaison des prix a été faite en ce qui concerne les importations chinoises effectuées sous le régime du perfectionnement actif, qui représentaient 20,6 % de l'ensemble des importations chinoises au cours de la PER. Cette comparaison des prix a été effectuée entre les prix moyens des importations de Chine effectuées sous le régime du perfectionnement actif (sur la base des données d'Eurostat étant donné que les producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon n'ont déclaré aucune vente à l'Union sous le régime du perfectionnement actif) avec les prix de vente moyens au cours de la PER des producteurs de l'Union inclus dans l'échantillon. Ce calcul donne une marge de sous-cotation moyenne de 7,6 %. Cette comparaison a été effectuée sur la base de moyennes, étant donné que les données d'Eurostat ne font pas de distinction entre les types de produits, comme indiqué au considérant 123. Par ailleurs, le volume total des importations effectuées sous le régime du perfectionnement actif était très faible et ne représentait que 0,6 % de la consommation totale de l'Union au cours de la PER.
- (125) Une partie intéressée a fait valoir que les prix des roues en aluminium vendues sur le segment AM étaient en général nettement plus bas que ceux facturés pour les roues en aluminium vendues sur le segment OEM. De plus, cette partie a déclaré qu'une comparaison appropriée des prix sur le segment OEM ne peut s'effectuer qu'au «niveau de la soumission», pour lequel elle prétend qu'il n'y a généralement pas de sous-cotation, même après déduction du droit antidumping.
- (126) Une sélection de données de soumissions individuelles ne peut se substituer à l'analyse effectuée par la Commission sur la base de données complètes, c'est-à-dire la liste des ventes par transaction et les comparaisons de prix sur une base type par type. Une telle comparaison reflète la plus grande quantité de données possible des transactions qui ont réellement eu lieu. Comme expliqué dans le considérant 123, l'analyse sur la base des données complètes des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et des producteurs de l'Union a fait apparaître une sous-cotation de 8,7 % pour le segment OEM et de 12,4 % pour le segment AM, confirmant la sous-cotation dans les deux segments lorsque les prix sont considérés sans les droits antidumping. Par conséquent, l'argument est rejeté.
- (127) Après la publication des conclusions, la même partie a également demandé à la Commission de préciser comment elle pouvait assurer que les prix des ventes domestiques chinoises, les exportations vers l'Union et les exportations vers les pays tiers étaient comparables. Cette méthodologie est expliquée aux considérants 123 et 126 ci-dessus.

4. Importations d'autres pays tiers

Tableau 7

Importations d'autres pays tiers

	2012	2013	2014	PER
Turquie	6 189	6 879	8 316	9 218
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	111	134	149
Part de marché (%)	10,4	11,4	12,5	13,2
Prix moyen en EUR/unité	45,57	45,32	43,89	48,50
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	99	96	106

	2012	2013	2014	PER
Autres pays tiers (Turquie exclue)	7 104	6 778	8 177	8 696
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	95	115	122
Part de marché (%)	12,0	11,2	12,3	12,4
Prix moyen en EUR/unité	51,27	51,23	52,66	58,88
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	100	103	115
Total des autres pays tiers	13 294	13 657	16 493	17 914
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	103	124	135
Part de marché (%)	22,4	22,6	24,8	25,6
Prix moyen en EUR/unité	48,62	48,25	48,24	53,54
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	99	99	110

Sources: Eurostat.

- (128) Au cours de la période considérée, les importations d'autres pays tiers dans l'Union ont constamment augmenté, d'environ 13,2 millions d'unités en 2012 à quelque 17,9 millions d'unités au cours de la PER, soit une augmentation de 35 %. Étant donné que la consommation de l'Union n'a augmenté que de 18 % au cours de la même période (voir considérant 107, tableau 1) la part de marché correspondante des autres pays tiers a augmenté dans une moindre mesure, de 22,4 % en 2012 à 25,6 % pendant la PER, soit de 3,2 points de pourcentage.
- (129) En moyenne, les prix des importations de pays tiers autres que la Chine étaient supérieurs aux prix des importations de Chine et ont augmenté de 10 % au cours de la période considérée.
- (130) Après la RPC, la Turquie est le plus important importateur dans l'Union. Le volume des importations de Turquie a augmenté d'environ 6,1 millions d'unités en 2012 à quelque 9,2 millions pendant la PER, soit une hausse de 49 %. Cette hausse s'est traduite par une augmentation de la part de marché turque, qui est passée de 10,4 % en 2012 à 13,2 % pendant la PER, soit une augmentation de 2,8 points de pourcentage. Les prix moyens des importations de Turquie ont été supérieurs aux prix moyens des importations de Chine durant toute la période considérée. Ils sont passés de 45,57 EUR/unité en 2012 à 48,50 EUR/unité pendant la PER, ce qui correspond à une augmentation de 6 %.
- (131) La part de marché des importations de pays tiers à l'exclusion de la Turquie n'a augmenté que légèrement, passant de 12,0 % en 2012 à 12,4 % au cours de la PER. Les prix des importations de pays tiers étaient supérieurs aux prix des importations de Chine durant toute la période considérée.

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

5.1. Remarques générales

- (132) Conformément à l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base, la Commission a examiné tous les facteurs et indices économiques ayant des répercussions sur l'état de l'industrie de l'Union.
- (133) Comme indiqué au considérant 17, l'échantillonnage a été utilisé pour la détermination du préjudice éventuellement subi par l'industrie de l'Union.

- (134) Aux fins de l'analyse du préjudice, la Commission a établi une distinction entre les indicateurs macroéconomiques et microéconomiques du préjudice. La Commission a évalué les indicateurs macroéconomiques relatifs à l'ensemble de l'industrie de l'Union, sur la base des informations fournies par le requérant dans la demande de réexamen et des données des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, ajustées sur la base des données communiquées dans les réponses des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour la PER. La Commission a évalué les indicateurs microéconomiques concernant uniquement les sociétés retenues dans l'échantillon à partir des données tirées des réponses au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Les deux ensembles de données ont été jugés représentatifs de la situation économique de l'industrie de l'Union.
- (135) Les indicateurs macroéconomiques sont: la production, les capacités de production, l'utilisation des capacités, le volume des ventes, la part de marché, la croissance, l'emploi, la productivité et l'importance de la marge de dumping.
- (136) Les indicateurs microéconomiques sont: les prix unitaires moyens, le coût unitaire, les coûts de main-d'œuvre, les stocks, la rentabilité, les flux de liquidités, les investissements, le rendement des investissements et l'aptitude à mobiliser des capitaux.

5.2. Indicateurs macroéconomiques

5.2.1. Production, capacités de production et utilisation des capacités

Tableau 8

Production, capacités de production et utilisation des capacités

	2012	2013	2014	PER
Volume de production (en 000)	44 124	45 516	49 638	50 571
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	103	112	115
Capacités de production (unités en 000)	49 808	51 644	53 510	55 178
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	104	107	111
Utilisation des capacités (%)	89	88	93	92
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	99	105	103

Sources: Demande de réexamen, réponses vérifiées au questionnaire.

- (137) La production totale, les capacités de production et l'utilisation des capacités de l'Union ont évolué comme suit pendant la période considérée:
- (138) La production a augmenté au cours de la période considérée. Au total, le volume de production a augmenté de 44,1 millions d'unités en 2012 à 50,5 millions d'unités pendant la PER, c'est-à-dire de 15 % au cours de la période considérée. Cette augmentation reflète l'augmentation de la production automobile dans l'Union et l'utilisation accrue des roues en aluminium pour les véhicules neufs.
- (139) Les capacités de production ont augmenté d'environ 49,8 millions d'unités en 2012 à environ 55,1 millions d'unités pendant la PER, c'est-à-dire de 11 % au cours de la période considérée.
- (140) En raison de l'augmentation légèrement plus forte du volume de production que des capacités de production, l'utilisation des capacités a augmenté, passant de 89 % en 2012 à 92 % pendant la PER, soit une augmentation de 3 points de pourcentage au cours de la période considérée.

5.2.2. Volume des ventes et part de marché

- (141) Pendant la période considérée, le volume des ventes et la part de marché de l'industrie de l'Union ont évolué comme suit:

Tableau 9

Volume des ventes et part de marché

	2012	2013	2014	PER
Volume des ventes (unités en 000)	42 697	44 435	47 525	49 895
Indice (2012 = 100)	100	104	111	117
Part de marché (%)	71,9	73,4	71,5	71,2

Sources: Demande de réexamen, Eurostat et réponses vérifiées au questionnaire.

- (142) Le volume des ventes a augmenté au cours de la période considérée, passant de 42,6 millions d'unités en 2012 à quelque 49,8 millions d'unités au cours de la PER, soit une augmentation de 17 %, légèrement inférieure à l'augmentation de 18 % de la consommation décrite au considérant 107. Par conséquent, la hausse des volumes de ventes, en tenant compte également de l'augmentation parallèle des importations d'autres pays tiers décrite au considérant 128 a toutefois conduit à une légère diminution de la part de marché de l'industrie de l'Union, qui est passée de 71,9 % en 2012 à 71,2 % pendant la période d'enquête de réexamen, soit un recul de 0,7 point de pourcentage au cours de la période considérée.
- (143) De plus, l'évolution des volumes de ventes et des parts de marché après répartition des ventes entre segments OEM et AM a été estimée pour la PER par rapport à la PE de l'enquête initiale, comme indiqué dans le tableau ci-dessous:

Tableau 10

Volumes de ventes et parts de marché par segment OEM et AM

Unités (en 000)	PE de l'enquête initiale	PER
Segment OEM		
Volume des ventes OEM	28 719	46 627
Indice	100	162
Part de marché OEM (part de la consommation OEM totale des producteurs de l'Union européenne) (%)	82,3	71,6
Part de marché OEM dans la consommation totale (%)	58,0	66,6
Segment AM		
Volume des ventes AM	7 075	3 268
Indice	100	46
Part de marché AM (part de la consommation AM totale des producteurs de l'Union européenne) (%)	48,5	67,0
Part de marché AM dans la consommation totale (%)	14,3	4,7

Sources: Demande, Eurostat, réponses vérifiées au questionnaire, règlement d'exécution (UE) n° 964/2010.

- (144) Les volumes des ventes au segment OEM ont augmenté de 62 % au cours de la PER par rapport à la PE de l'enquête initiale, alors que les ventes au segment AM ont diminué de plus de la moitié par rapport à la PE de l'enquête initiale. La part de marché des producteurs de l'Union a diminué sur le segment OEM de 10,9 points de pourcentage, passant de 82,3 % à 71,6 % en raison de la progression plus forte de la consommation sur ce segment. Sur le segment AM, la part de marché a augmenté, passant de 48,5 % à 67,0 % en raison de la contraction du marché sur ce segment. Globalement, pour le segment AM, la part de marché de l'industrie de l'Union dans la consommation totale a chuté de 14,3 % pendant la PE de l'enquête initiale à 4,7 % pendant la PER, alors que pour le segment OEM, la part de marché de l'industrie de l'Union dans la consommation totale est passée de 58,0 % à 66,6 % au cours de la même période. L'évolution des deux segments correspond à la tendance générale observée sur le marché de l'Union en raison de l'augmentation de la production automobile dans l'Union et de l'augmentation du taux de pénétration des roues en aluminium pour les véhicules neufs, comme indiqué au considérant 108.

5.2.3. Croissance

- (145) Alors que la consommation de l'Union a augmenté de 18 % au cours de la période considérée, le volume des ventes de l'industrie de l'Union a progressé à un rythme légèrement plus faible, à savoir de 17 %, ce qui s'est traduit par une légère perte de part de marché de 0,7 point de pourcentage.

5.2.4. Emploi et productivité

- (146) L'emploi et la productivité ont évolué comme suit pendant la période considérée:

Tableau 11

Emploi et productivité

	2012	2013	2014	PER
Nombre de salariés	12 227	12 673	13 689	14 265
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	104	112	117
Productivité (en milliers de salariés)	3 609	3 592	3 626	3 545
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	100	100	98

Sources: Demande de réexamen.

- (147) L'emploi de l'industrie de l'Union a globalement augmenté de 17 % au cours de la période considérée. Cette évolution correspond à l'augmentation du volume de production de 15 % au cours de la période considérée.
- (148) Au cours de la période considérée, la productivité, mesurée en nombre d'unités produites par salarié, est restée stable, avec seulement une très légère baisse de 2 % au cours de la PER.

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

- (149) Au cours de la période d'enquête de réexamen, les marges de dumping individuelles constatées pour les groupes de sociétés ayant coopéré retenus dans l'échantillon sont néanmoins restées importantes et s'échelonnaient entre 8,9 % et 25,9 % (voir considérant 52). Néanmoins, les volumes d'importation de Chine ont diminué de 44 %, ce qui s'est traduit aussi par une diminution de la part de marché de la Chine atteignant 3,2 % au cours de la PER. Comme indiqué au considérant 122, les prix des importations de Chine n'étaient pas inférieurs aux prix de vente de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union au cours de la PER et la pression exercée sur les prix par les importations de Chine a donc été limitée. Les mesures antidumping en vigueur ont donc eu manifestement un effet positif sur la situation de l'industrie de l'Union.

5.3. Indicateurs microéconomiques

5.3.1. Prix et facteurs affectant les prix

- (150) Sur la période considérée, les prix de vente moyens de l'industrie de l'Union aux clients indépendants dans l'Union ont évolué comme suit:

Tableau 12

Prix de vente moyens et coûts unitaires

	2012	2013	2014	PER
Prix de vente unitaire moyen dans l'Union (EUR/unité)	46,24	46,40	47,16	51,91
Indice (2012 = 100)	100	100	102	112
Coût de production unitaire (EUR/unité)	43,10	43,13	42,82	46,76
Indice (2012 = 100)	100	100	99	109

Sources: Réponses vérifiées au questionnaire.

- (151) Le prix de vente unitaire moyen de l'industrie de l'Union à des clients indépendants dans l'Union a augmenté de 12 % au cours de la période considérée. Cette augmentation reflète la tendance à la commercialisation de roues plus grandes et plus sophistiquées, comme cela est décrit au considérant 153.
- (152) Sur la période considérée, le coût de production unitaire a augmenté de 9 %.
- (153) L'enquête a montré que l'augmentation des coûts est principalement imputable à l'évolution technique des roues en aluminium avec une tendance croissante à produire de grandes roues et des roues dites «bright wheels», qui nécessitent des étapes de production supplémentaires. L'enquête a également montré que, alors que les variations des prix de la matière première principale (l'aluminium) peuvent avoir une incidence sur les coûts unitaires, leur incidence sur la rentabilité est atténuée par le fait que les prix de l'aluminium ont été la plupart du temps indexés dans les contrats avec les clients OEM.

5.3.2. Coûts de main-d'œuvre

- (154) Les coûts de main-d'œuvre moyens de l'industrie de l'Union ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 13

Coûts de main-d'œuvre

	2012	2013	2014	PER
Coûts de main-d'œuvre moyens par salarié (en EUR)	31 285	31 624	31 021	32 096
Indice (2012 = 100)	100	101	99	103

Sources: Réponses vérifiées au questionnaire.

- (155) Entre 2012 et la PER, les coûts de main-d'œuvre moyens par salarié des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont légèrement augmenté (de 3 %).

5.3.3. Stocks

(156) Les niveaux de stock de l'industrie de l'Union ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 14

Stocks

	2012	2013	2014	PER
Stocks de clôture (en milliers d'unités)	851	842	986	866
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	99	116	102
Stocks de clôture en pourcentage de la production (%)	4,5	4,2	4,6	3,9
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	92	101	87

Sources: Réponses vérifiées au questionnaire.

- (157) Les stocks ne peuvent être considérés comme un indicateur de préjudice pertinent car la production de roues en aluminium s'effectue dans une large mesure sur commande; les stocks à un moment déterminé sont principalement le résultat de marchandises vendues mais pas encore livrées. Dès lors, les tendances concernant les stocks ne sont données qu'à titre d'information.
- (158) Au total, les stocks de clôture ont augmenté de 2 % sur la période considérée. Les stocks de clôture en pourcentage de la production ont légèrement diminué, passant de 4,5 % en 2012 à 3,9 % pendant la PER, soit une progression de 0,6 %.

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

Tableau 15

Rentabilité, flux de liquidités, investissements et rendement des investissements

	2012	2013	2014	PER
Rentabilité des ventes dans l'Union à des clients indépendants (en % du chiffre d'affaires)	6,8	7,0	9,2	9,9
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	103	135	146
Flux de liquidités (en milliers d'EUR)	102 147	111 918	129 833	155 044
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	110	127	152
Investissements (000 EUR)	64 110	38 643	65 749	71 338
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	60	103	111
Rendement des investissements (%)	18,6	20,1	27,4	31,6
<i>Indice (2012 = 100)</i>	100	108	147	170

Sources: Réponses vérifiées au questionnaire.

- (159) La Commission a déterminé la rentabilité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon en exprimant le bénéfice net avant impôt tiré des ventes du produit similaire à des clients indépendants dans l'Union en pourcentage du chiffre d'affaires représenté par ces ventes. Au cours de la période considérée, la rentabilité de l'industrie de l'Union a augmenté régulièrement, reflétant l'augmentation plus importante des prix que du coût de production, comme le montre le tableau 12, considérant 150. Ainsi, elle est passée de 6,8 % en 2012 à 9,9 % pendant la PER, soit une augmentation de 3,1 points de pourcentage au cours de la période considérée.
- (160) En outre, la rentabilité a été analysée après répartition des ventes entre segments OEM et AM. Sur cette base, la rentabilité des ventes pour le segment AM a été estimée à 13,6 % et la rentabilité des ventes pour le segment OEM a été estimée à 9,6 %. Il convient de noter que le volume des ventes pour le segment AM était très faible par rapport au volume des ventes pour le segment OEM pendant la PER et, partant, n'a eu qu'une incidence mineure sur la rentabilité globale.
- (161) Le flux net de liquidités est la capacité de l'industrie de l'Union à autofinancer ses activités. Le flux de liquidités a augmenté pendant toute la période considérée. Globalement, le flux net de liquidités a augmenté de 52 % au cours de la période considérée, suivant en cela la hausse des bénéfices.
- (162) Les investissements ont augmenté de 11 % au cours de la période considérée. Il y a eu un fléchissement des investissements totaux de 2012 à 2013, lié à l'achèvement de certains investissements réalisés en 2012. Après cela, les investissements totaux ont augmenté de 43 % entre 2013 et 2014, puis de 8 % entre 2014 et la PER. Dans certains cas, les investissements ont été en partie des remplacements de machines obsolètes. Toutefois, on a également observé des investissements importants dans de nouvelles capacités en rapport avec l'augmentation de la demande et avec l'augmentation prévue de la demande au cours des prochaines années. Enfin, des investissements ont également été réalisés afin de répondre à l'augmentation de la demande de roues dites «bright wheels» techniquement plus sophistiquées et nécessitant des capacités d'usinage et de peinture supplémentaires.
- (163) Le rendement des investissements est le bénéfice exprimé en pourcentage de la valeur comptable nette des actifs fixes. À l'instar des autres indicateurs financiers, le rendement des investissements résultant de la production et de la vente du produit similaire a été positif, reflétant la tendance de la rentabilité. Au total, le rendement des investissements a augmenté de 13 points de pourcentage au cours de la période considérée.
- (164) En ce qui concerne l'aptitude à mobiliser des capitaux, le rétablissement à la suite des pratiques de dumping antérieures a amélioré la capacité à générer des liquidités pour le produit similaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et renforcé leur situation financière en augmentant les fonds générés en interne. L'enquête a révélé que globalement, l'aptitude à mobiliser des capitaux s'est améliorée au cours de la période considérée. À son tour, ceci a permis aux entreprises de réaliser des investissements de remplacement et des investissements dans l'augmentation de la capacité de production, comme expliqué au considérant 162.

6. Conclusion concernant le préjudice

- (165) Dans un contexte de consommation croissante, l'industrie de l'Union a pu se rétablir des pratiques de dumping antérieures grâce aux mesures antidumping en vigueur et a connu une bonne situation économique pendant la PER. Il est rappelé que lors de l'enquête initiale, l'industrie de l'Union subissait un préjudice matériel, sous la forme d'une baisse de la production et du volume des ventes, dû à la pression exercée sur les prix par les importations de Chine, qui s'est principalement traduit par une baisse de rentabilité.
- (166) Au cours de la période considérée de la présente enquête, presque tous les indicateurs de préjudice ont affiché une tendance positive. L'industrie de l'Union a augmenté ses volumes de ventes et ses volumes de production. Elle a également renforcé ses prix de vente, conformément à l'augmentation générale des prix sur le marché de l'Union et dans une mesure plus importante que l'augmentation des coûts. L'évolution favorable du volume des ventes, du volume de la production et des prix a eu une incidence positive sur la rentabilité de l'industrie de l'Union. Cette évolution s'est inscrite dans le contexte de parts de marché plutôt stables, étant donné que les importations en provenance d'autres pays tiers ont aussi bénéficié de l'accroissement de la consommation, principalement la Turquie, mais à des prix plus élevés que les prix des importations de Chine. En outre, l'industrie de l'Union a augmenté ses investissements, y compris ceux dans de nouvelles capacités et ceux visant à répondre à l'accroissement de la demande de roues dites «bright wheels».

- (167) En particulier, la rentabilité a augmenté de 6,8 % en 2012 à 9,9 % pendant la PER. Les prix de vente ont augmenté de 12 % au cours de la période considérée, alors que le coût unitaire a augmenté dans une moindre mesure, à savoir de 9 %, et il est resté inférieur au prix de vente moyen pendant toute la période considérée. Le volume de production a augmenté de 15 %, les capacités de production de 11 %, le volume des ventes de 17 %. Comme l'augmentation de la consommation a été plus élevée, à savoir 18 % au cours de la période considérée, la part de marché de l'industrie de l'Union a toutefois légèrement baissé, reculant de 0,7 point de pourcentage pendant la période considérée. La part de marché est passée de 71,9 % en 2012 à 71,2 % pendant la PER. Les investissements ont augmenté de 11 % au cours de la période considérée et le rendement des investissements est passé de 18,6 % en 2012 à 31,6 % pendant la PER. Alors que la productivité est restée constante, l'emploi a augmenté parallèlement aux volumes de production et de ventes, à savoir de 17 %, au cours de la période considérée.
- (168) Certains indicateurs de préjudice ont été analysés séparément pour les segments OEM et AM. L'examen a montré que l'industrie de l'Union, conformément à l'évolution générale du marché de l'Union, a considérablement augmenté ses ventes sur le segment OEM, tandis que ses ventes sur le segment AM ont diminué. La rentabilité a été considérée comme positive sur les segments OEM et AM, malgré la baisse du volume des ventes sur ce dernier segment.
- (169) Sur la base de ce qui précède, la Commission a conclu que l'industrie de l'Union n'a pas subi de préjudice important au sens de l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base.

F. PROBABILITÉ D'UNE RÉAPPARITION OU D'UNE CONTINUATION DU PRÉJUDICE

- (170) L'enquête a révélé que les importations de Chine étaient effectuées à des niveaux de prix de dumping pendant la période d'enquête de réexamen et qu'il existait une probabilité de continuation du dumping si les mesures venaient à expirer.
- (171) Étant donné que l'industrie de l'Union n'a pas subi de préjudice important, il a été examiné s'il existait une probabilité de réapparition du préjudice si les mesures à l'encontre de la Chine devaient venir à expiration conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base.
- (172) Afin d'établir la probabilité d'une réapparition du préjudice, les éléments suivants ont été analysés: la capacité de production et les capacités inutilisées en Chine, l'attrait du marché de l'Union, le comportement des producteurs-exportateurs chinois dans d'autres pays tiers, y compris l'existence de mesures antidumping ou compensatoires sur les roues en aluminium dans d'autres pays tiers, les ventes sur le marché domestique chinois, les volumes et les prix des importations de Chine, y compris celles effectuées sous le régime du perfectionnement actif. L'analyse a aussi tenu compte de la hausse de la consommation dans l'Union et de la rentabilité de l'industrie de l'Union au cours de la période considérée.

Capacité de production et capacités inutilisées en Chine

- (173) L'analyse décrite aux considérants 55 à 74 a révélé que les capacités inutilisées en Chine étaient importantes. Les capacités inutilisées ont été estimées entre 42 et 60 millions d'unités. Déjà l'estimation inférieure de ces capacités inutilisées couvre plus de 80 % de la production de l'Union, qui était de 50,5 millions d'unités pendant la PER. Elle représente, en outre, environ 60 % de la consommation totale de l'Union pendant la PER, qui était de 70 millions d'unités.

Attrait du marché de l'Union

- (174) Comme démontré aux considérants 77 à 78, des volumes importants étaient également exportés par la Chine vers, entre autres, les États-Unis, le Canada, l'Inde, le Japon et le Mexique. Les niveaux de prix des producteurs-exportateurs ayant coopéré sur les grands marchés d'exportation ont été en partie inférieurs aux niveaux des prix des mêmes producteurs-exportateurs vers l'Union. Par conséquent, le marché de l'Union est comparativement attractif en raison de la possibilité pour les producteurs-exportateurs chinois d'engranger des bénéfices plus élevés. Sur cette base, l'incitation à réorienter ces exportations vers le marché de l'Union en cas d'abrogation des mesures était forte. Les quantités concernées correspondaient à environ 14 millions d'unités pendant la PER ⁽¹⁾, soit 20 % de la consommation de l'Union et environ 28 % de la production et des volumes de ventes de l'industrie de l'Union.

⁽¹⁾ Voir notes de bas de page 31 à 34 relatives au calcul des quantités concernées pour les principaux marchés d'exportation.

- (175) En outre, comme décrit aux considérants 89 à 92 concernant les ventes sur le marché domestique chinois, il a été constaté que, d'une part, le marché domestique chinois ne peut pas absorber les capacités inutilisées disponibles en Chine et que, d'autre part, en raison d'écart de prix importants, une réorientation des ventes domestiques vers l'Union est probable.
- (176) L'industrie automobile de l'Union s'approvisionnait déjà auprès de producteurs-exportateurs chinois au cours de la PER et avait établi des relations professionnelles étroites. En effet, comme indiqué au considérant 111, les fournisseurs chinois doivent produire selon des normes techniques spécifiques imposées par les clients dans l'Union. Les quatre producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon exportaient presque exclusivement sur le segment OEM et étaient donc déjà bien présents sur ce segment en tant que fournisseurs pleinement accrédités.
- (177) Comme indiqué au considérant 113, les importations totales en provenance de producteurs-exportateurs chinois sur le segment OEM s'élevaient à environ 1,6 million d'unités pendant la PER. Étant donné que, comme indiqué au considérant 14, les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon représentaient environ 40 % du total des importations de Chine au cours de la PER (c'est-à-dire environ 880 000 unités) et que ces exportateurs étaient accrédités sur le segment OEM, il est permis de conclure qu'environ la moitié seulement des importations totales sur le segment OEM était le fait des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, alors que l'autre moitié était le fait des producteurs-exportateurs n'ayant pas coopéré et ne figurant pas dans l'échantillon. Ainsi, une grande partie des autres producteurs-exportateurs chinois pour lesquels aucune information n'était disponible sont des producteurs accrédités exportant actuellement vers l'Union sur le segment OEM.
- (178) Sur cette base, il est raisonnable de conclure qu'au moins une partie de la capacité inutilisée chinoise sera disponible pour les exportations vers l'Union déjà à court terme.

Politique des prix pratiquée sur d'autres marchés de pays tiers

- (179) Le niveau de prix des exportations chinoises vers les marchés d'autres pays tiers a également été analysé afin d'avoir une indication des niveaux de prix probables sur le marché de l'Union en cas d'abrogation des mesures. La politique en matière de prix sur les marchés d'autres pays tiers a été considérée comme un indicateur raisonnable de la politique future en matière de prix dans l'Union compte tenu de l'importante et de la représentative des quantités exportées vers ces marchés dont l'accès était illimité au cours de la période considérée du présent réexamen. En outre, des données par type de produits étaient disponibles auprès des producteurs-exportateurs ayant coopéré. Les prix à l'exportation des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon sur les marchés d'autres pays tiers ont été comparés aux prix de vente de l'industrie de l'Union pour les types de produits correspondants. Cette comparaison détaillée des prix a montré qu'au cours de la PER, pour 7,4 millions d'unités, les prix chinois vers les marchés d'autres pays tiers étaient en moyenne inférieurs d'environ 30 % aux prix de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union. Ce différentiel de prix considérable, en combinaison avec les importantes capacités inutilisées disponibles en Chine, représente une forte incitation pour les producteurs-exportateurs chinois à rapidement réorienter leurs exportations vers le marché de l'Union si les mesures venaient à être abrogées.
- (180) Des mesures de défense commerciale à l'encontre des importations de roues en aluminium chinoises avaient déjà été instituées sur d'autres marchés importants, à savoir l'Australie (mesures antidumping et compensatoires) et récemment aussi en Inde (mesures antidumping), ce qui signifie également que l'accès à ces marchés pour les producteurs-exportateurs chinois est restreint. En outre, dans le cadre de la présente enquête, il a été établi que le dumping avait continué pendant la PER, à des niveaux significatifs. Compte tenu de la politique similaire en matière de prix sur les marchés d'autres pays tiers, il n'y a aucune raison de croire que les pratiques tarifaires chinoises changeront si les mesures venaient à être abrogées dans l'Union.
- (181) D'après les informations fournies dans la demande de réexamen, l'évolution probable de la situation sur le marché de l'Union en cas d'abrogation des mesures peut également être démontrée par l'évolution de la situation aux États-Unis où aucune mesure antidumping n'est en place. Aux États-Unis, les producteurs-exportateurs chinois ont gagné plus de 50 % de parts de marché, ce qui a entraîné la fermeture de plus de 20 producteurs nationaux. Il convient de noter que les principaux constructeurs automobiles disposent d'installations de production et de centrales d'achat aux États-Unis et dans l'Union, c'est-à-dire que les mêmes groupes de sociétés opèrent sur les deux marchés et qu'il est probable qu'ils appliqueront les mêmes stratégies face à d'importants volumes d'importations à bas prix en provenance de Chine.
- (182) Une partie intéressée a fait valoir que les capacités inutilisées disponibles en Chine ne concernaient que les roues en aluminium du segment AM, et qu'il n'y aurait pas de capacités inutilisées pour les roues OEM, dont la demande est en hausse. Le volume de ces roues OEM chinoises serait par conséquent limité et il est peu probable que d'importants volumes puissent être vendus sur le marché de l'Union, qui achète principalement pour le segment OEM. Cette partie a également mis en doute la façon dont les capacités inutilisées en Chine sur le segment OEM ont été déterminées et la façon dont il a été déterminé quels producteurs chinois étaient accrédités.

- (183) Comme l'explique le considérant 177, environ 50 % des exportations chinoises sur le segment OEM dans l'Union sont le fait de producteurs-exportateurs en Chine qui n'ont pas coopéré et ne faisait pas partie de l'échantillon. Dès lors, une grande partie des producteurs-exportateurs chinois, sur lesquels aucune information n'était disponible, sont des producteurs accrédités qui exportent actuellement sur le segment OEM dans l'Union. Sur cette base, il a été conclu qu'au moins une partie des capacités inutilisées en Chine sera disponible pour les exportations vers le segment OEM du marché de l'Union déjà à court terme.
- (184) Plusieurs producteurs-exportateurs chinois ont affirmé que le fait que certains types de produits étaient moins chers sur d'autres marchés d'exportation ne pouvait être considéré comme une incitation pour les producteurs-exportateurs chinois à (ré)orienter ces exportations vers le marché de l'Union si les mesures venaient à être abrogées. Ils ont fait valoir que dans l'analyse de la politique tarifaire chinoise, la Commission avait méconnu à tort des types de produits pour lesquels les prix des exportateurs chinois sur les marchés d'autres pays tiers sont supérieures à ceux du même type vendu par l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union, ce qui a entraîné une importante surévaluation de la sous-cotation potentielle, qui ne représenterait, en réalité, que 0,45 %. En outre, ces parties ont affirmé que les autres marchés d'exportation pourraient générer des bénéfices plus élevés que les exportations à destination du marché de l'Union et que les exportateurs chinois avaient besoin de maintenir leurs relations commerciales sur le marché domestique chinois et sur d'autres marchés d'exportation de pays tiers. Elles ont aussi allégué que les exportateurs chinois étaient en mesure de fournir une gamme complète de produits à leurs clients sur ces marchés et ne seraient donc pas incités à réorienter les exportations de certains types de produits vers l'Union au simple motif que les prix sont plus élevés sur le marché de l'Union. En conséquence, elles ont affirmé qu'il n'y aurait pas de risque d'une forte augmentation des importations de Chine dans l'hypothèse où les mesures viendraient à expirer.
- (185) Premièrement, l'objectif de l'analyse effectuée par la Commission, telle que décrite au considérant 179 était d'établir les écarts entre les prix pratiqués sur le marché de l'Union, d'une part, et ceux qui sont pratiqués sur les marchés d'autres pays tiers, d'autre part, pour des types de produits correspondants afin d'avoir une indication sur les niveaux de prix probables des importations chinoises sur le marché de l'Union en cas d'abrogation des mesures et non d'établir des marges de sous-cotation. Cette différence de prix montre également que les producteurs-exportateurs chinois peuvent entrer sur le marché de l'Union à des prix considérablement inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union tout en étant encore plus élevés que les prix à l'exportation vers d'autres marchés de pays tiers. Cela constitue une forte incitation pour les producteurs-exportateurs chinois à exporter vers le marché de l'Union, compte tenu, notamment, des importantes capacités inutilisées en Chine. Deuxièmement, l'allégation selon laquelle les producteurs-exportateurs doivent fournir une gamme complète de produits à leurs clients sur d'autres marchés n'a pas été étayée. L'enquête a montré, au contraire, que la procédure d'adjudication se déroulait généralement pour chaque type de produits séparément et que les clients se procuraient les mêmes types de produits auprès de plusieurs fournisseurs, ce qui ne va pas dans le sens des allégations selon lesquelles un large éventail de types de produits devrait être proposé au même client. Par conséquent, ces allégations sont rejetées.
- (186) Les mêmes parties ont également fait valoir que l'existence de mesures de défense commerciale à l'encontre des importations de roues en aluminium de Chine en Australie et en Inde est dénuée de pertinence et que l'existence de mesures de défense commerciale sur certains marchés ne permet pas de tirer des conclusions concernant les pratiques tarifaires sur d'autres marchés, qui ne pourraient être tirées qu'à la suite d'une enquête par les autorités compétentes chargées d'enquêter. Ces parties ont fait valoir que des mesures de défense commerciale sont instituées sur la base de données relatives à une période d'enquête dans le passé, alors qu'un réexamen au titre de l'expiration doit reposer sur une analyse prospective. Enfin, selon ces parties, l'Inde et l'Australie ne seraient que des marchés d'exportation mineurs pour les producteurs-exportateurs chinois et malgré l'institution des mesures, les exportations vers ces destinations seraient restées stables en raison de l'insuffisance des capacités des industries nationales respectives. Par conséquent, ces parties ont affirmé que l'institution de mesures antidumping dans ces pays n'indiquait aucune probabilité de réorientation des exportations de ces marchés vers celui de l'Union.
- (187) Contrairement à ce qui est allégué, la Commission n'a pas utilisé les enquêtes australiennes ou indiennes pour démontrer la probabilité de continuation du dumping sur le marché de l'Union. Toutefois, l'existence de mesures de défense commerciale sur ces marchés montre que l'accès à ces marchés est limité. En ce qui concerne les exportations qui pourraient être réorientées vers l'Union, l'Australie n'a pas été prise en compte dans l'estimation des volumes. En ce qui concerne l'Inde, en raison du fait que les mesures antidumping n'ont été instituées qu'en 2015, il était encore trop tôt pour conclure à un impact précis. Toutefois, comme indiqué plus haut, il est probable qu'au moins certaines de ces quantités soient redirigées vers le marché de l'Union. En outre, pour les producteurs-exportateurs chinois, l'Inde a été pendant la PER, l'un des principaux marchés d'exportation, qui se situe au même niveau que le volume total des exportations chinoises vers l'Union au cours de la même période et ce marché n'est par conséquent pas négligeable. Cette allégation est donc rejetée.
- (188) Les mêmes parties ont affirmé, en outre, que l'absence de mesure antidumping en vigueur aux États-Unis démontrerait qu'il n'y a pas de pratiques commerciales déloyales de la part les producteurs-exportateurs chinois

sur ce marché. En outre, ces parties ont allégué que l'augmentation des importations de Chine, ainsi que des importations en provenance d'autres pays tiers, aux États-Unis était simplement liée à une insuffisance de l'approvisionnement par l'industrie domestique sur le marché américain. Ces parties ont affirmé que la faillite de certains grands producteurs américains en 2009 était due à la crise financière mondiale, plutôt qu'aux importations chinoises. Enfin, ces parties ont fait valoir qu'en dépit du fait que les principaux constructeurs automobiles aux États-Unis disposent d'installations de production et de centrales d'achat aux États-Unis et dans l'Union, c'est-à-dire que les mêmes groupes de sociétés opèrent sur les deux marchés, il est peu probable qu'ils appliquent les mêmes stratégies sur les deux marchés en ce qui concerne les importations de Chine.

- (189) En premier lieu, l'intention de la Commission n'était pas de déterminer si les prix pratiqués par les producteurs-exportateurs chinois sur le marché américain étaient déloyaux. Cependant, la situation aux États-Unis montre que, face à des importations à bas prix chinoises, les utilisateurs ont changé de fournisseur et l'industrie nationale est en train de disparaître de ce marché. L'enquête a établi que le niveau de prix attendu des importations chinoises dans l'Union si les mesures venaient à expirer, serait entre 8 et 30 % plus bas que l'actuel niveau des prix de l'industrie de l'Union. Il a été constaté, en outre, que les prix à l'exportation vers le marché de l'Union faisaient probablement l'objet d'un dumping important. Les allégations selon lesquelles la fermeture des producteurs nationaux aux États-Unis et la perte de parts de marché de l'industrie américaine n'étaient pas liées à l'augmentation des importations de Chine, mais plutôt à mettre en relation avec la crise financière n'ont pas été étayées et sont par conséquent rejetées. En effet, même dans une situation de crise économique, les producteurs-exportateurs chinois ont réussi à augmenter leurs parts de marché aux États-Unis. Par conséquent, même si la crise économique et financière a pu avoir une incidence sur la situation des producteurs américains, la hausse des importations chinoises à bas prix a aggravé cette situation de façon significative. De plus, l'allégation selon laquelle les mêmes constructeurs automobiles appliqueraient des stratégies d'approvisionnement différentes dans l'Union et aux États-Unis n'a pas été étayée et a donc été rejetée. Comme expliqué au considérant 181, les grands constructeurs automobiles opèrent et achètent des roues pour leurs usines de production tant aux États-Unis que dans l'Union et il n'existe pas de raisons objectives pour lesquelles elles recourraient à des stratégies différentes en ce qui concerne les importations de Chine si les droits étaient abrogés et les prix pour les utilisateurs étaient au même niveau sur les deux marchés. Il est donc maintenu que l'évolution du marché américain démontre l'évolution probable de la situation sur le marché de l'Union si les mesures venaient à être abrogées.

Les prix chinois sur le marché de l'Union

- (190) Comme indiqué au considérant 123, les prix à l'importation des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon sur le marché de l'Union, déduction faite des mesures antidumping, représenteraient une sous-cotation de 8,0 % des prix de vente de l'industrie de l'Union. Les résultats sont encore plus prononcés si l'on analyse séparément les segments AM et OEM: 12,4 % pour le segment AM et 8,7 % pour le segment OEM. En ce qui concerne les producteurs-exportateurs non inclus dans l'échantillon, d'après les données d'Eurostat, la marge de sous-cotation s'élèverait à 7,5 %. En ce qui concerne les importations sous le régime du perfectionnement actif, comme indiqué au considérant 124, la marge moyenne de sous-cotation est du même ordre de grandeur (7,6 %). Cependant, il est rappelé que, comme indiqué également au considérant 124, cette dernière est fondée sur les prix moyens, sans faire de distinction entre les différents types de produits et ne correspond qu'à une très faible quantité, à savoir 0,6 % de la consommation de l'Union au cours de la PER. En revanche, comme indiqué au considérant 179, la différence de prix entre les prix chinois vers les États-Unis, le Japon et l'Inde et les prix de l'industrie de l'Union repose sur des informations fournies par les producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré et les différents types de produits ont été pris en compte dans les calculs. Par conséquent, ces calculs sont plus précis et constituent une meilleure indication des futurs niveaux des prix probables des producteurs-exportateurs chinois en cas d'expiration des mesures que les calculs de prix pour les importations sous le régime du perfectionnement actif, qui sont fondés sur de simples moyennes.

Effet sur la situation de l'industrie de l'Union

- (191) Compte tenu de ce qui précède, il est permis de conclure qu'en cas d'abrogation des mesures, il est probable que les importations de Chine recommenceront en quantités substantielles et à des prix de dumping susceptibles de sous-coter de façon significative les prix de l'industrie de l'Union (dans une fourchette de 8 % à environ 30 %), exerçant par là même une pression à la baisse sur les prix du marché. Une stratégie des producteurs-exportateurs chinois consistant à vendre sur le marché de l'Union à un prix qui est entre 8 et 30 % inférieur au prix de vente de l'industrie de l'Union est probable, du fait que cela leur permettrait de gagner des parts de marché dans l'Union, qui est un marché attractif, tout en leur permettant, dans le même temps, de vendre à des prix plus élevés qu'aux États-Unis (et sur d'autres marchés de pays tiers).
- (192) En conséquence, l'industrie de l'Union est susceptible de perdre du volume de production et de ventes, ainsi que des parts de marché sur le marché de l'Union. Cette évolution est susceptible d'avoir des effets préjudiciables sur la situation de l'industrie de l'Union car, dans ce type d'industrie qui a une structure incompressible des coûts et des coûts fixes élevés, une diminution des volumes de production et de vente, combinée à une baisse des prix de vente, aura sans aucun doute une incidence négative sur la rentabilité. Tel a été le cas lors de l'enquête initiale,

lorsque les niveaux de prix chinois ont chuté de 8 %, ce qui a entraîné une augmentation des volumes d'importations de Chine de 3,7 millions à 6,1 millions d'unités (correspondant à une progression de la part de marché de 6,3 % à 12,4 %) et a causé un préjudice important à l'industrie de l'Union. À l'époque, l'industrie de l'Union a réagi par une diminution de la production (- 24 %), des ventes (- 21 %) et des prix (- 6 %), ce qui a eu une incidence sur la rentabilité, qui est passée de 3,2 % à - 5,4 %. La baisse des prix chinois lors de l'enquête initiale correspond à la marge de sous-cotation constatée au cours de la PER pour les importations réalisées par les producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré, après déduction des droits antidumping. Compte tenu des niveaux de prix sensiblement plus faibles sur le marché des États-Unis (et sur d'autres marchés de pays tiers), il est probable que la baisse des prix des importations chinoises en cas d'abrogation des mesures sera toutefois probablement à un niveau plus élevé. En se basant sur un scénario prudent dans lequel le niveau des prix des importations chinoises baisserait de 15 %, l'incidence sur la rentabilité de l'industrie de l'Union devrait être nettement supérieure à celle observée lors de l'enquête initiale et pourrait impliquer une baisse de quelque 16 points de pourcentage.

- (193) Certaines parties intéressées ont allégué que la référence faite à la situation de l'industrie de l'Union au cours de l'enquête initiale ne serait pas pertinente compte tenu des circonstances fort différentes du marché et du besoin actuel d'importations pour satisfaire la demande de l'Union. Il a été affirmé que la demande dans l'Union continuerait d'augmenter et dépasserait de plus en plus la capacité de l'industrie de l'Union. Par conséquent, les éventuelles conséquences d'une augmentation des importations ne seraient pas les mêmes qu'au cours de la période considérée de l'enquête initiale.
- (194) L'enquête a effectivement montré que la situation sur le marché de l'Union avait changé depuis l'enquête initiale, en particulier la consommation a affiché une tendance à la hausse au cours de la période considérée de l'enquête actuelle, tandis que lors de l'enquête initiale; la consommation avait baissé. D'autre part, l'enquête a également montré que l'industrie de l'Union avait augmenté et augmentera encore sa capacité de production pour faire face à cette tendance à la hausse de la consommation, empêchant ainsi une augmentation de l'écart entre la consommation de l'Union et sa capacité. En outre, malgré les allégations de certaines parties intéressées selon lesquelles le marché des roues en aluminium est tributaire d'exigences de qualifications techniques spécifiques imposées par les clients, l'enquête a montré qu'il existait une forte concurrence par les prix entre les fournisseurs sur le marché. Ce constat est également confirmé par le fait que l'industrie de l'Union n'a pas pu bénéficier pleinement de la croissance de la consommation et n'a pu que conserver ses parts de marché relativement stables, avec une légère diminution au cours de la période considérée. Cela montre que, même avec une hausse de la consommation, il est erroné de supposer que l'industrie de l'Union pourrait automatiquement en profiter pleinement et serait en mesure de produire à pleine capacité. Lors de l'enquête initiale, des importations à bas prix faisant l'objet d'un dumping sont entrées sur le marché de l'Union et se sont emparées de parts de marché de l'industrie de l'Union. Compte tenu des marges de sous-cotation probables (entre 8 et 30 %) et de l'existence en Chine d'importantes capacités inutilisées, il est probable que les importations à bas prix s'emparent de clients et de parts de marché de l'industrie de l'Union, malgré l'augmentation de la consommation. Par conséquent, la référence à l'enquête initiale constitue une référence valable et les arguments des parties à cet égard ont été rejetés.
- (195) En conséquence, dans le scénario probable que des quantités considérables d'importations chinoises à bas prix faisant l'objet d'un dumping pourront pénétrer sur le marché de l'Union si les droits sont abrogés, il est raisonnable de s'attendre à ce que l'industrie de l'Union réagisse d'une manière similaire à celle observée lors de l'enquête initiale, c'est-à-dire avec des effets sur les volumes et sur les prix. Sur la base des constatations de la présente enquête, on peut effectivement conclure que la baisse probable des prix (quelque 8 à 30 %), l'augmentation des coûts de production (due à la diminution des volumes de production) et la diminution des volumes de ventes (car les Chinois vont reprendre des parts de marché) ne permettront que d'atteindre une rentabilité nulle voire négative, et en tout état de cause inférieure à l'objectif fixé lors de l'enquête initiale pour la marge bénéficiaire (3,2 %).
- (196) Un autre élément à prendre en considération concerne le calcul d'un prix non préjudiciable de l'industrie de l'Union sur la base de son coût de production moyen pendant la PER et de l'objectif cible susmentionné de l'enquête initiale pour la marge bénéficiaire, dans le cadre du scénario prudent que celle-ci maintienne un niveau de bénéfice raisonnable. À cet égard, cependant, l'industrie de l'Union a fait valoir qu'une marge bénéficiaire de 3,2 % ne garantirait pas la survie à long terme du secteur, et qu'un niveau de bénéfice raisonnable serait de 10 % dans ce secteur à forte intensité de capital. Sur la base d'une marge bénéficiaire cible de 3,2 %, le prix non préjudiciable calculé était de 48,26 EUR en moyenne par unité. Il est rappelé que les producteurs-exportateurs chinois pourront probablement vendre leurs produits à l'Union à des prix inférieurs d'au moins 8 % aux prix de l'industrie de l'Union en l'absence de droits, voire jusqu'à 30 % inférieurs. Même si les prix des importations chinoises devaient diminuer de seulement 8 %, l'industrie de l'Union se trouverait dans l'obligation de réduire ses prix de vente à un niveau inférieur au prix non préjudiciable établi ci-dessus pour s'aligner sur les prix des importations concurrentes, ce qui confirme le niveau préjudiciable des prix probables de ces importations. La situation serait encore plus dramatique si les prix des importations devaient baisser encore davantage, ce qui, comme le montre l'analyse ci-dessus concernant les prix chinois sur les marchés des pays tiers, est en effet probable.

- (197) En conséquence, une baisse des investissements de l'industrie de l'Union est probable, ce qui non seulement affecterait la capacité de production mais aurait également un effet dissuasif sur le développement technologique de l'industrie de l'Union. En conséquence, cela pourrait entraîner des fermetures d'usines et des pertes d'emplois dans l'Union. Il convient de noter que cette situation est susceptible d'être accentuée par le fait que, comme indiqué au considérant 162, l'industrie de l'Union a déjà investi dans des augmentations de capacités au cours de la période considérée. La perte de volumes de ventes et de production par la capacité installée accrue aura un effet encore plus préjudiciable sur la situation économique de l'industrie de l'Union.
- (198) Les parties intéressées ont déclaré que le marché de l'Union ne serait pas suffisamment attractif pour que les producteurs-exportateurs chinois décident de réorienter leurs ventes à l'exportation des marchés d'autres pays tiers vers le marché de l'Union en cas d'abrogation des mesures et que l'industrie de l'Union, même en l'absence de mesures, pourrait maintenir ses volumes de ventes et parts de marché. Sur cette base, les parties ont contesté l'effet décrit de l'augmentation des importations chinoises sur la situation de l'industrie de l'Union, en particulier en ce qui concerne les investissements et les pertes d'emplois. Ils ont fait valoir que l'industrie de l'Union maintiendrait ses volumes de ventes et ses niveaux de profit compte tenu de ses contraintes de capacité alléguées.
- (199) Cette affirmation est fondée sur l'allégation que les producteurs-exportateurs chinois généreraient des bénéfices plus élevés sur les marchés d'autres pays tiers et auraient un intérêt économique à conserver leurs clients sur les marchés de ces pays tiers. Ces allégations n'ont été ni étayées par des éléments de preuve, ni confirmées par l'enquête. Contrairement à ce qui a été avancé, les conclusions de l'enquête ont clairement montré qu'en l'absence de mesures, les importations de Chine vont probablement reprendre, comme cela est expliqué plus en détail aux considérants 75 à 96. Ces importations sont susceptibles d'être réalisées à des prix sensiblement inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union et sont susceptibles de priver l'industrie de l'Union de volumes de ventes considérables, comme cela est expliqué plus en détail ci-dessous aux considérants 200 à 242. Sur la base de ces éléments, les allégations des parties intéressées formulées à cet égard sont rejetées.
- (200) Si l'on analyse la probabilité de réapparition du préjudice pour les segments OEM et AM pris séparément, compte tenu du glissement de plus en plus manifeste des producteurs-exportateurs chinois vers le segment OEM, la situation ne serait pas sensiblement différente. On s'attend à ce que la tendance du marché à privilégier le segment OEM se poursuive à l'avenir. Par conséquent, on peut également s'attendre à ce que la tendance à la hausse des importations de Chine sur le segment OEM se poursuive et donc la principale pression exercée sur les prix par les importations chinoises se fasse également sentir sur ce segment. Cela aura probablement une incidence significative sur la rentabilité de l'ensemble de l'industrie de l'Union et sur sa situation générale, comme cela est décrit aux considérants 191 à 197.
- (201) Plusieurs parties intéressées ont fait valoir qu'il n'y avait aucun risque de réorientation des exportations des roues en aluminium chinoises vers l'Union en raison de l'augmentation prévue de la demande de roues en aluminium à la fois en Chine et à l'échelle mondiale. Ces parties ont affirmé que la demande sur le marché intérieur chinois augmenterait d'environ 14 millions d'unités entre 2016 et 2020 et la demande mondiale de 23 millions d'unités. Sur cette base, elles ont affirmé que ces marchés pouvaient absorber les capacités inutilisées en Chine.
- (202) Ces affirmations sont fondées sur le postulat que les capacités chinoise et mondiale restent constantes. Toutefois, il y a des raisons de penser que les opérateurs en Chine et sur d'autres marchés tiers ont augmenté leurs capacités de production afin de répondre à l'augmentation de la demande. Comme cela a également été expliqué au considérant 89, les quatre groupes inclus dans l'échantillon ont à eux seuls augmenté leur capacité globale d'environ 16 millions d'unités au cours de la période considérée. En outre, comme indiqué aux considérants 75 à 82 ci-dessus, l'enquête a révélé que le marché de l'Union était attractif pour les exportations chinoises par rapport à d'autres grands marchés d'exportation chinois en termes de niveaux de prix. Cela vaut également pour le marché intérieur chinois, sur lequel les niveaux de prix sont en moyenne nettement inférieurs à ceux de l'Union. Sur cette base, les exportateurs chinois seront fortement incités à (ré)orienter leurs exportations vers l'Union plutôt que vers d'autres marchés d'exportation ou vers leur propre marché national. En outre, comme indiqué au considérant 78, l'Inde, l'un des principaux marchés d'exportation de la Chine, a institué des droits antidumping en mai 2015 et, par conséquent, la réorientation des exportations vers l'Union est très probable en cas d'expiration des mesures. Par ailleurs, l'Australie a institué des droits antidumping et compensateurs à l'encontre de la Chine.
- (203) En tout état de cause, les importantes capacités actuellement inutilisées en Chine, comme établi au considérant 74 excéderaient de loin l'augmentation estimée de la demande mondiale. Compte tenu de ces éléments, les allégations susvisées ont été rejetées.
- (204) Les mêmes parties ont également fait valoir que les prix des importations chinoises n'étaient pas inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union. Elles ont également avancé que les prix chinois des roues en aluminium exportées vers d'autres marchés étaient plus élevés que les prix vers l'Union et que le marché de l'Union n'était donc pas attractif pour les exportations chinoises.

- (205) Comme établi au considérant 123, lorsque les prix des importations des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon ont été examinés sans les droits antidumping, les marges de sous-cotation constatées étaient en moyenne de 8,0 %. La marge de sous-cotation moyenne constatée pour les producteurs-exportateurs chinois non retenus dans l'échantillon était de 7,5 %, sur la base des données d'Eurostat. Comme cela a également été expliqué aux considérants 75 à 92 et 202, l'enquête a établi que le marché de l'Union est attractif pour les exportateurs chinois. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.
- (206) Plusieurs parties ont affirmé que les importations chinoises du produit concerné n'ont été effectuées qu'en quantités limitées pendant la PER et n'avaient qu'une présence limitée sur le marché de l'Union. Sur cette base, ces parties ont contesté la conclusion de la Commission selon laquelle les producteurs-exportateurs chinois avaient maintenu leur base de clientèle sur le segment OEM depuis l'enquête initiale. Enfin, elles ont souligné que, sur le segment AM et globalement, les producteurs-exportateurs chinois avaient perdu des volumes de ventes et des parts de marché.
- (207) Les allégations qui précèdent ne sont pas en soi en contradiction avec les constatations de la Commission en ce qui concerne les volumes des marchés. Il convient de noter que ces parties concernées n'ont pas contesté, comme établi par l'enquête, qu'il y avait eu une augmentation des ventes sur le segment OEM depuis la PE de l'enquête initiale. Sur la base de cette tendance, ces parties intéressées n'ont pas fourni d'explication raisonnable ou élément de preuve à l'appui de leur allégation selon laquelle les producteurs-exportateurs chinois avaient perdu leur base de clientèle OEM depuis la PE de l'enquête initiale. La situation de l'industrie de l'Union au cours de la PER a été décrite aux considérants 132 à 169. Dès lors qu'il a été conclu que l'industrie de l'Union n'avait pas subi de préjudice important pendant la PER, l'argument selon lequel les importations chinoises n'avaient pas exercé de pressions sur le marché de l'Union est obsolète. L'évolution probable des importations de Chine vers l'Union en cas d'expiration des mesures a été analysée aux considérants 54 à 96 et l'impact probable de ces importations aux considérants 191 à 200. Les parties concernées n'ont fourni aucun détail concernant leur allégation générale et notamment avec quelle(s) partie(s) de l'analyse de la Commission elles seraient en désaccord. Par conséquent, ces allégations sont rejetées. Enfin, s'agissant de l'allégation selon laquelle la demande escomptée de roues en aluminium excéderait la capacité de l'industrie de l'Union, il est à noter que l'objectif des mesures n'est pas de garantir à l'industrie de l'Union une part de marché de 100 % ou de toute autre manière empêcher les importations. Par conséquent, cette allégation est également rejetée.
- (208) Les mêmes parties ont fait valoir qu'en raison de l'écart entre les capacités de production de l'industrie de l'Union et la demande sur le marché de l'Union, toute hausse des importations de Chine entrera en concurrence essentiellement avec d'autres sources d'importations, notamment de Turquie, et ce d'autant plus que les producteurs de l'Union ont commencé à se tourner vers des produits technologiquement plus avancés qui ne seraient pas produits en Chine ou dans d'autres pays tiers.
- (209) Cette allégation n'a pas été étayée par des éléments de preuve. Au contraire, l'enquête a montré que les producteurs chinois ainsi que les producteurs de pays tiers fabriquaient aussi les produits technologiquement avancés. En outre, comme exposé dans les considérants 130 et 150, le prix moyen des importations de Turquie était inférieur aux prix de l'industrie de l'Union et donc les clients de l'industrie de l'Union seront nettement plus enclins à se tourner vers les fournisseurs chinois que les clients des fournisseurs turcs. Cette allégation est donc rejetée.
- (210) Les mêmes parties ont également fait valoir que les prix des importations de Chine en Allemagne (considérée comme le plus grand marché pour les roues de voiture en aluminium dans l'Union) étaient supérieurs aux prix des importations de Turquie et que les prix chinois étaient également supérieurs aux prix de vente d'un certain nombre d'États membres de l'Union sur la base des données d'Eurostat. Les informations sur les prix ont été fournies pour la PER, pour 2015 et pour le premier trimestre de 2016. Sur cette base, les parties ont fait valoir que les importations de Chine n'ont exercé aucune pression sur les prix de l'industrie de l'Union. Les parties ont fait valoir en outre que les marges de sous-cotation des importations de Chine affichaient une tendance à la baisse et que, sur cette base, on pouvait conclure qu'il n'y aurait pas de sous-cotation des prix et des ventes sous le prix en 2016, même si les droits antidumping venaient à être déduits des prix de vente.
- (211) En premier lieu, conformément à l'article 3 et à l'article 4, paragraphe 1, du règlement de base, l'analyse concernant les prix de vente de l'industrie de l'Union, l'existence d'un préjudice et la probabilité d'une réapparition du préjudice repose sur l'évaluation de l'ensemble du marché de l'Union et de l'ensemble de l'industrie de l'Union. Les prix de vente dans certaines régions de l'Union ne peuvent donc pas être considérés séparément. Les parties concernées n'ont ni affirmé ni prouvé que les conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 1, point b), du règlement de base étaient réunies.
- (212) En second lieu, cette demande était basée en tout état de cause sur une comparaison des prix moyens/kg, sans tenir compte des différences existant entre les types de produits. En effet, comme il est indiqué au considérant 123, l'analyse sur la base des données complètes et vérifiées communiquées par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et les producteurs de l'Union ont fait apparaître une marge de sous-cotation moyenne de 8,0 %.

- (213) En troisième lieu, l'affirmation selon laquelle les marges de sous-cotation et de vente sous le prix deviendraient négatives en 2016 était fondée sur de simples suppositions non étayées par un quelconque élément de preuve. Par conséquent, ces allégations sont rejetées.
- (214) Les mêmes parties ont également fait valoir que la suppression des mesures antidumping n'aurait pas pour conséquence une pression préjudiciable sur les prix dans la mesure où le manque de rentabilité de l'industrie de l'Union serait dû à ses hauts niveaux de coûts, non corrélés avec les coûts des matières premières. Elles ont aussi fait valoir qu'en rationalisant son coût de production, l'industrie de l'Union serait en mesure de conserver une marge bénéficiaire supérieure à la marge de bénéfice cible. Ces parties ont affirmé également que les augmentations des prix et du coût de production ne pouvaient pas être liées à l'évolution technique des roues en aluminium et, en particulier, à la production de roues plus grandes et de roues dites «bright wheels».
- (215) Premièrement, comme indiqué aux considérants 151 et 153 l'enquête a révélé que la hausse du prix de vente et du coût de production de l'industrie de l'Union était principalement liée à la forte augmentation de la part des grandes roues et des roues dites «bright wheels». Cette conclusion était basée sur des informations vérifiées des producteurs de l'Union inclus dans l'échantillon. Les parties en question n'ont fourni aucun élément de preuve qui contredise ou mette en doute ces données vérifiées. Les allégations à cet égard sont donc rejetées. Deuxièmement, l'allégation selon laquelle en rationalisant son coût de production, l'industrie de l'Union serait en mesure de conserver une marge bénéficiaire supérieure à la marge de bénéfice cible n'était qu'une simple supposition, qui n'a pas été étayée par le moindre élément de preuve. L'enquête a révélé que l'industrie de l'Union était efficace, comme le montre le fait qu'en dépit d'une augmentation de la taille et de la complexité des roues en aluminium, la productivité nominale de l'industrie de l'Union est restée stable au cours de la période considérée, comme indiqué dans le tableau 10. Par conséquent, ces allégations sont rejetées.
- (216) Les mêmes parties ont également fait valoir que sur le marché des grandes roues et des roues dites «bright wheels», les producteurs chinois de roues en aluminium seraient moins compétitifs par rapport à l'industrie de l'Union, étant donné qu'ils auraient encore besoin d'investir dans des machines et des équipements spécifiques pour produire ces types de roues en grandes quantités. Par conséquent, ces parties ont affirmé que l'abrogation des mesures antidumping n'aurait pas d'incidence sur la rentabilité des producteurs de l'Union pour ces produits spécifiques, technologiquement plus avancés.
- (217) Premièrement, l'enquête a montré que les producteurs-exportateurs chinois produisaient déjà les roues plus grandes et les roues dites «bright wheels» pendant la PER. Deuxièmement, l'enquête a montré qu'en dépit de l'augmentation des ventes de ces roues dans l'ensemble, elles ne représentent qu'une minorité des volumes de production de l'industrie de l'Union. Enfin, l'effet probable des importations de Chine sur la situation de l'industrie de l'Union ne peut pas être déterminé sur la base d'un type de produits parce qu'une telle analyse ne refléterait pas avec exactitude la situation de l'industrie de l'Union pour le produit similaire. En effet, le préjudice ne doit pas être indiqué pour chaque type de produits. Par conséquent, ces allégations sont rejetées.
- (218) Les mêmes parties ont encore fait valoir que, même en l'absence de mesures antidumping, les producteurs-exportateurs chinois fixeraient leurs prix en se référant aux prix qui peuvent être absorbés par le marché. Ces parties ont fait valoir qu'en conséquence, il serait probable que ces prix n'auraient que peu, voire pas du tout, d'impact sur la rentabilité de l'industrie de l'Union.
- (219) Cet argument n'a pas été étayé par des éléments de preuve et n'a pas pris en considération les constatations de la Commission sur l'évolution possible des prix des producteurs-exportateurs chinois en cas d'expiration des mesures, comme indiqué ci-dessus aux considérants 190 et 191. L'enquête a révélé que les niveaux de prix probables en cas d'abrogation des mesures antidumping seraient de 8 à 30 % inférieurs aux prix de vente de l'industrie de l'Union. Les allégations formulées à cet égard sont donc rejetées.
- (220) Les mêmes parties ont fait valoir que les mesures antidumping donneraient un avantage concurrentiel déloyal à l'industrie de l'Union, laquelle aurait délocalisé sa production des produits de gamme inférieure, ce qui ne serait pas conforme aux objectifs des mesures antidumping.
- (221) Comme expliqué au considérant 258, l'enquête a révélé que les producteurs de l'Union n'avaient importé que des volumes négligeables de roues en aluminium et toutes ces importations ne provenaient pas nécessairement de sites de production liés. Sur cette base, il n'a pu être démontré que l'industrie de l'Union avait un avantage concurrentiel déloyal en rapport avec les installations à l'étranger et, dès lors, cet argument est rejeté.

- (222) Les mêmes parties ont également fait valoir qu'il serait peu probable que l'abrogation des mesures conduise à une réapparition du préjudice en se fondant sur le fait que l'augmentation de la part de marché et le niveau de prix inférieur des importations de Turquie par rapport aux prix de vente des producteurs de l'Union n'avaient pas eu non plus de tels effets sur l'industrie de l'Union.
- (223) Il convient de noter que le prix moyen des importations de Turquie, comme le montre le tableau 6, était de 48,50 EUR pendant la PER, ce qui est supérieur au prix non préjudiciable de 48,25 EUR mentionné au considérant 196. En outre, comme expliqué au même considérant, il est probable que les producteurs-exportateurs chinois pourront vendre leurs produits vers l'Union à des prix inférieurs d'au moins 8 % aux prix de l'industrie de l'Union en l'absence de droits, voire jusqu'à 30 % inférieurs, soit à des niveaux de prix préjudiciables considérablement inférieurs aux niveaux de prix actuels des importations de Turquie. Par conséquent, les effets des importations de Turquie sur la situation de l'industrie de l'Union ne peuvent pas être considérés comme un indicateur pertinent pour l'effet probable des importations de Chine en cas d'expiration des mesures, et cette affirmation est donc rejetée.
- (224) Les mêmes parties ont fait valoir que, sur la base de la moyenne des prix des importations de Chine au cours de la PER, (en excluant les droits antidumping et en ajoutant les coûts postérieurs à l'importation), il n'y avait pas eu de sous-cotation des prix par les importations de Chine, ce qui indiquerait que, de la même manière, en cas d'abrogation des mesures, les importations de Chine ne seraient pas effectuées à des niveaux de prix préjudiciables.
- (225) Cette affirmation est fondée sur une analyse erronée. Premièrement, ces parties n'ont pas étayé le niveau des coûts postérieurs à l'importation utilisé pour leur calcul (5,7 %) et n'ont fourni aucun élément de preuve à cet égard. Deuxièmement, cette affirmation est fondée sur une comparaison entre les prix moyens sans tenir compte des différents types de produits. Comme expliqué au considérant 123, les prix à l'importation comparés au niveau du type de produits des producteurs-exportateurs chinois inclus dans l'échantillon, en l'absence de droits antidumping, entraîneraient une sous-cotation des prix de vente de l'industrie de l'Union de l'ordre de 8,0 % en moyenne. Cette affirmation est donc rejetée.
- (226) Une autre partie intéressée a fait valoir que l'abrogation du droit antidumping ne serait pas susceptible de conduire à une réapparition du préjudice en se fondant sur l'hypothèse que les ventes sur le marché de l'Union se feraient principalement sur le segment OEM où la demande serait motivée par la capacité des fournisseurs à satisfaire aux exigences strictes des constructeurs automobiles plutôt que par les prix. À cet égard, elle a affirmé qu'il n'existerait pas de capacité excédentaire des producteurs-exportateurs chinois sur ce segment. Elle a fait valoir que les constructeurs automobiles de l'Union européenne ont des exigences strictes en ce qui concerne les qualifications techniques, la qualité, la consistance, la fiabilité et la proximité lors du choix des fournisseurs. Par conséquent, elle affirme que les surcapacités sur le marché chinois ne peuvent simplement pas être expédiées vers l'Union à des prix bas, si les mesures venaient à expirer.
- (227) D'autres parties ont avancé des arguments similaires que l'industrie de l'Union serait en mesure de maintenir une part importante du marché, car elle serait perçue comme un fournisseur de produits technologiquement avancés de qualité, tels que les roues dites «bright wheels». Elles ont affirmé que l'industrie de l'Union continuerait d'être préférée aux importations des pays tiers, en particulier sur le segment OEM haut de gamme.
- (228) L'enquête a montré qu'un certain nombre d'exportateurs chinois produisaient également déjà les grandes roues et les roues dites «bright wheels» et qu'ils répondaient à des normes similaires à celles des producteurs de l'Union en ce qui concerne les qualifications, la qualité, la consistance et la fiabilité et avaient été accrédités par leurs clients OEM dans l'Union. En effet, les producteurs-exportateurs chinois, y compris ceux non retenus dans l'échantillon ou n'ayant pas coopéré, étaient déjà des fournisseurs des constructeurs automobiles, tant pour leurs usines dans l'Union et qu'en Chine. La proximité n'est donc pas non plus un obstacle sur le plan de l'accréditation, de la soumission d'offres ou de la technicité. D'autre part, le problème de la proximité en ce qui concerne les délais de livraison pourrait être facilement résolu par des solutions logistiques telles que l'entreposage et n'est donc pas un élément déterminant qui empêcherait les importations de Chine d'augmenter, conduisant à une réapparition du préjudice. Cet argument est donc rejeté.
- (229) La même partie a également affirmé qu'il n'y aurait pas de capacités disponibles sur le segment OEM en Chine, et que les capacités inutilisées en Chine concerneraient uniquement les roues en aluminium destinées au segment AM. Cette allégation n'a toutefois pas été étayée. Au contraire, l'enquête a révélé que les producteurs de roues en aluminium produisaient aussi bien pour les segments OEM et AM en utilisant les mêmes équipements de production et pourraient donc utiliser leurs capacités inutilisées sur les deux segments de la même manière. De fait, ce raisonnement est également étayé par le fait que, ainsi qu'il a été expliqué au considérant 113, les producteurs-exportateurs chinois ont opéré un glissement du segment AM vers le segment OEM entre la PE de l'enquête initiale et la PER. Par conséquent, l'argument est rejeté.

- (230) Un producteur exportateur chinois a fait valoir que les caractéristiques techniques des roues en aluminium produites par l'industrie de l'Union différaient de celles des roues produites et vendues par les exportateurs chinois. Cela garantirait à l'industrie de l'Union de gros contrats avec des clients dans l'Union, que les mesures soient ou non abrogées. De plus, cette partie a affirmé que les contrats à long terme des producteurs de l'Union avec les utilisateurs OEM auraient pour conséquence que l'industrie de l'Union pourrait difficilement, dans un proche avenir, perdre des volumes de ventes et des parts de marché face aux importations de Chine et qu'il n'y aurait donc pas d'augmentation soudaine des importations de Chine en cas d'expiration des mesures.
- (231) L'enquête a révélé qu'il n'y avait pas, ou peu, de différences matérielles entre les roues en aluminium de différentes sources, dont la Chine, et que les roues en aluminium provenant de toutes les sources sont, pour l'essentiel, interchangeables. Il n'est pas rare que des roues en aluminium soient achetées auprès de différentes sources et l'enquête a montré que les mêmes clients s'approvisionnaient à la fois auprès de l'industrie de l'Union et auprès des producteurs-exportateurs chinois.
- (232) En ce qui concerne l'allégation selon laquelle les contrats à long terme de l'industrie de l'Union permettraient d'éviter une hausse soudaine des importations de Chine, l'enquête a montré que, d'une manière générale, les contrats entre les producteurs de l'Union et les utilisateurs concernés ne contenaient pas d'engagements contraignants de quantités à long terme. Par conséquent, les contrats existants ne sont pas, en tant que tels, une garantie pour le maintien des volumes de ventes, comme cela a été affirmé.
- (233) Les allégations de cette partie à cet égard ont donc été rejetées.
- (234) Une autre partie a affirmé que le glissement de la demande vers le segment OEM a placé l'industrie de l'Union dans une position de leader et que les contraintes de capacité de l'industrie de l'Union se traduiraient par un important déficit d'approvisionnement sur le marché de l'Union. Selon cette affirmation, la situation devrait se maintenir pendant une bonne partie de la prochaine décennie. Il a également été affirmé par cette partie, ainsi que par d'autres parties, que l'industrie de l'Union aurait elle-même reconnu que ses carnets de commandes étaient déjà pleins jusqu'en 2019-2022 en affirmant que les contrats pour les cinq prochaines années auraient déjà été conclus et que, par conséquent, la pleine utilisation des capacités et des prix rentables seraient garantis au moins jusqu'en 2022. Selon ces parties, le glissement vers le segment OEM aurait également permis à l'industrie de l'Union de passer de 5 % de pertes en 2009 à 10 % de bénéfices au cours de la PER. Sur cette base, ces parties ont affirmé que l'expiration du droit antidumping était peu susceptible d'entraîner une réapparition du préjudice.
- (235) L'allégation ci-dessus est fondée sur une lecture inexacte des observations de l'industrie de l'Union expliquant que le carnet de commandes couvrirait les livraisons pour 2019-2022. Cela ne veut cependant pas dire que ces carnets de commandes étaient pleins ni que les contrats pour les cinq prochaines années avaient déjà été conclus, mais uniquement que le carnet de commandes couvre des livraisons s'échelonnant de 2019 à 2022. Ainsi, comme expliqué au considérant 232, les contrats conclus entre les producteurs de l'Union et les clients concernés ne contiennent pas d'engagements contraignants de quantités à long terme. En outre, même dans les contrats en cours, les prix font l'objet de révisions périodiques. Par conséquent, l'affirmation selon laquelle la pleine utilisation des capacités et des prix rentables seraient assurés au moins jusqu'en 2022, est sans fondement et rejetée. Enfin, l'affirmation selon laquelle le gain de rentabilité de l'industrie de l'Union était dû au glissement vers le segment OEM est erronée. Comme expliqué au considérant 143, le segment OEM était le principal segment de l'industrie de l'Union au cours de la PE de l'enquête initiale, lorsque, comme l'indique le considérant 106 du règlement d'exécution (UE) n° 964/2010, l'Union a réalisé d'importantes pertes également dans le segment OEM. Cette allégation est donc rejetée.
- (236) Une partie intéressée a en outre fait valoir que les producteurs-exportateurs chinois présents sur le segment OEM avaient presque entièrement utilisé leurs capacités de production et étaient donc peu susceptibles d'accroître sensiblement leurs ventes dans l'Union si les mesures antidumping venaient à expirer. Cette partie a affirmé, par ailleurs, que d'une manière générale, à la suite de la hausse de la consommation dans l'Union, même une augmentation des importations de Chine ne causerait pas de préjudice important à l'industrie de l'Union, en particulier étant donné que les capacités de production de l'industrie de l'Union ne seraient pas en mesure de satisfaire la demande dans l'Union.
- (237) Les estimations des capacités chinoises présentées par cette partie pour étayer ses allégations ne correspondent cependant pas aux constatations de la présente enquête, comme indiqué aux considérants 55 à 74. Par conséquent, les allégations qu'il n'y aurait pas d'importantes capacités inutilisées en Chine et que l'évolution de la consommation de l'Union atténuerait le préjudice si la mesure était levée, sont rejetées.
- (238) La même partie a également affirmé que la production automobile chinoise devrait augmenter entre 2015 et 2020, selon le treizième plan quinquennal, de 24,5 millions d'unités à 30 millions d'unités au cours de cette

période. Cette partie a fait valoir que cette augmentation de la production automobile conduirait à une augmentation corrélée de la demande chinoise de roues en aluminium et que les producteurs chinois augmenteraient donc leurs ventes sur le marché intérieur plutôt que de réorienter leur production vers l'exportation dans l'Union si les mesures antidumping venaient à expirer.

- (239) Comme indiqué aux considérants 89 à 91, et bien qu'il existe en effet un lien étroit entre le secteur automobile et le marché des roues en aluminium, l'augmentation de la demande de roues en aluminium sur le marché intérieur chinois n'est pas susceptible d'absorber les capacités inutilisées disponibles en Chine, compte tenu également des importantes différences de prix entre le marché intérieur chinois et le marché de l'Union. Cette allégation a donc été rejetée.
- (240) Plusieurs parties ont affirmé qu'il n'existait aucune probabilité de réapparition du préjudice, au motif que l'industrie de l'Union pourrait tirer profit de la croissance de la consommation de roues en aluminium au niveau mondial et dans l'Union, indépendamment d'une augmentation des importations de Chine dans l'Union. En outre, il a été allégué que l'augmentation prévue de la consommation permettrait aux producteurs-exportateurs chinois d'accroître leurs exportations vers le marché de l'Union sans exercer aucune pression sur les prix.
- (241) L'enquête a révélé que des volumes importants d'exportations chinoises risquent d'être redirigés vers l'Union en raison de son attrait (considérants 75 à 88). En outre, il existe en Chine d'importantes capacités inutilisées qui pourraient être dirigées vers le marché de l'Union. Par conséquent, les producteurs-exportateurs chinois auront la possibilité d'accaparer non seulement la consommation accrue mais également les volumes de ventes des producteurs de l'Union. Par conséquent, même dans l'hypothèse d'une hausse de la consommation, il est fort probable que les exportations chinoises s'empareraient de volumes de vente et de parts de marché au détriment de l'industrie de l'Union. En outre, en ce qui concerne les prix, leur niveau serait probablement de 8 à 30 % inférieur à celui des prix de l'industrie de l'Union, comme décrit au considérant 191 et avec les effets décrits au considérant 192, ce qui se traduirait par un risque de réapparition du préjudice important causé à l'industrie de l'Union. Cette allégation est donc rejetée.
- (242) Sur la base de ce qui précède, la Commission a conclu que l'abrogation des mesures entraînerait selon toute probabilité une réapparition du préjudice causé à l'industrie de l'Union.

G. INTÉRÊT DE L'UNION

1. Remarques préliminaires

- (243) Conformément à l'article 21 du règlement de base, la Commission a examiné si le maintien des mesures antidumping en vigueur à l'encontre de la RPC était contraire à l'intérêt de l'Union dans son ensemble. La détermination de l'intérêt de l'Union a reposé sur une évaluation des divers intérêts en jeu, notamment ceux de l'industrie de l'Union, des importateurs, des utilisateurs et des fournisseurs de l'industrie de l'Union (industrie en amont).

2. Intérêt de l'industrie de l'Union

- (244) L'enquête a montré qu'au cours de la PER, l'industrie de l'Union s'était remise du préjudice causé par les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de Chine. Si les mesures à l'encontre de la Chine venaient à être abrogées, il est cependant probable que le préjudice réapparaîtrait, que l'industrie de l'Union se trouverait exposée à des importations de Chine faisant l'objet d'un dumping en volumes potentiellement importants et exerçant une pression non négligeable sur les prix. En conséquence, la situation économique de l'industrie de l'Union serait susceptible de se détériorer fortement pour les raisons décrites ci-dessus. Au contraire, le maintien des mesures devrait apporter une certaine sécurité sur le marché, ce qui permettrait à l'industrie de l'Union de conserver sa situation économique positive et de poursuivre ses plans d'investissements afin d'augmenter ses capacités de production pour répondre à la demande croissante, ainsi qu'à l'évolution des exigences techniques des roues en aluminium.
- (245) Sur cette base, il a été conclu que le maintien des mesures antidumping en vigueur serait dans l'intérêt de l'industrie de l'Union.

3. Intérêt des importateurs

- (246) Quatre-vingts importateurs/utilisateurs connus ont été contactés au stade de l'ouverture. Onze sociétés ont répondu au formulaire d'échantillonnage, parmi lesquelles six importaient des roues en aluminium de Chine.

- (247) L'enquête a montré que trois de ces six sociétés étaient en fait des constructeurs automobiles utilisant des roues en aluminium dans la production de voitures et ont été, dès lors, considérées comme des utilisateurs, dont la situation est analysée aux considérants 250 à 268. Les importations des trois autres importateurs indépendants représentaient moins de 2 % du volume total des importations de Chine au cours de la PER.
- (248) Seule une des réponses au questionnaire reçues des trois importateurs indépendants ci-dessus était suffisamment complète pour être utilisée dans l'analyse. Cet importateur se procurait des roues en aluminium également sur les marchés d'autres pays tiers et la part du chiffre d'affaires du produit concerné dans son activité totale n'en était qu'une partie. Sur cette base, on peut considérer que les droits n'ont pas d'effet significatif sur l'activité globale de cet importateur relative aux roues en aluminium. De fait, l'activité liée aux roues en aluminium était rentable.
- (249) Sur cette base, rien n'indique que le maintien des mesures aurait, sur les importateurs, une incidence négative importante qui l'emporterait sur l'incidence positive des mesures pour l'industrie de l'Union.

4. Intérêt des utilisateurs

- (250) Des questionnaires ont été envoyés à quelque 70 utilisateurs connus. Sept constructeurs automobiles se sont fait connaître en répondant au questionnaire. Une association représentant les utilisateurs et les importateurs de roues en aluminium vendues sur le segment OEM a également coopéré. Aucun autre utilisateur n'a coopéré à l'enquête.
- (251) Les importations des utilisateurs ayant coopéré représentaient 50,4 % des importations totales de RPC dans l'Union.
- (252) L'enquête a montré que, dans l'ensemble, les constructeurs automobiles ne dépendent des fournitures chinoises que dans une mesure limitée et que la plupart des roues en aluminium utilisées étaient achetées auprès de l'industrie de l'Union. Certains des utilisateurs ayant coopéré n'importaient rien de Chine, d'autres importaient de Chine moins de 5 % de leurs besoins, tandis que d'autres encore importaient de Chine jusqu'à 10 % de leurs besoins. L'enquête a par ailleurs révélé que certains utilisateurs ont bénéficié du régime du perfectionnement actif sur les importations de Chine, bien que dans une mesure limitée, car ils ont revendu le produit final sur les marchés d'exportation.
- (253) Tous les utilisateurs ayant coopéré se sont opposés aux mesures, faisant valoir qu'ils auraient un intérêt à la diversification des sources d'approvisionnement. Ces utilisateurs ont fait valoir que la prise de mesures les rendrait dépendants d'un nombre limité de producteurs de l'Union. Toutefois, l'enquête a révélé l'existence d'importations d'autres pays tiers, notamment la Turquie, qui ont augmenté au cours de la période considérée. Le volume global des importations d'autres pays tiers dans l'Union a augmenté de 35 % au cours de la période considérée, ce qui est plus rapide que l'évolution de la consommation de l'Union.
- (254) À la lumière de ces constatations, l'argument d'un manque de diversité d'approvisionnement est rejeté.
- (255) Les constructeurs automobiles européens ont fait valoir que le maintien des mesures en vigueur serait contraire à l'intérêt de l'Union étant donné que les mesures antidumping ont eu un effet négatif sur la compétitivité des constructeurs automobiles dans l'Union. Ils ont aussi fait valoir que l'industrie de l'Union n'aurait pas les capacités de production suffisantes pour satisfaire la demande dans l'Union.
- (256) Une partie intéressée a fait valoir en outre que l'industrie de l'Union importerait des roues en aluminium de Chine et d'autres pays tiers afin de satisfaire la demande croissante de leurs clients qui ne peut être satisfaite par les capacités de production de l'industrie de l'Union.
- (257) Ainsi qu'il ressort du tableau 7 au considérant 137, le taux d'utilisation des capacités de l'industrie de l'Union, s'est situé entre 88 % et 93 % au cours de la période considérée. Toutefois, l'enquête a également montré que l'industrie de l'Union avait investi dans une augmentation de la capacité pour répondre à l'augmentation de la demande dans l'Union et que cela devrait atténuer les éventuelles prétendues pénuries. Ces investissements devraient se poursuivre à l'avenir.

- (258) Enfin, en ce qui concerne les importations alléguées de l'industrie de l'Union en provenance de Chine et d'autres pays tiers, l'enquête a montré que les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon n'avaient importé que des volumes négligeables de roues en aluminium en provenance de Suisse et de Turquie, mais pas de Chine. C'est également le cas pour les autres producteurs de l'Union qui, sur la base des informations disponibles dans la demande, importaient des roues en aluminium en très petites quantités, c'est-à-dire moins de 500 000 unités, ce qui correspond à moins de 1 % de la production de l'Union au cours de la PER.
- (259) Il convient en outre de noter que les importations en provenance d'autres pays tiers ont augmenté au cours de la période considérée et que, par conséquent, les mesures antidumping ne devraient pas empêcher les utilisateurs d'importer des roues en aluminium de RPC, mais se borner à éliminer les distorsions et garantir des conditions égales entre l'industrie chinoise et l'industrie de l'Union. Les allégations formulées à cet égard ont donc été rejetées.
- (260) En ce qui concerne la compétitivité de l'industrie automobile, l'enquête a montré qu'en raison du régime du perfectionnement actif, les constructeurs automobiles ont pu éviter le paiement des droits antidumping sur les roues en aluminium montées sur des véhicules qui sont vendus sur les marchés d'exportation. Au cours de la période considérée, les importations de Chine sous le régime du perfectionnement actif ont oscillé entre 21 % et 28 % du total des importations de Chine.
- (261) Les mêmes parties ont encore fait valoir que l'effet cumulé de plusieurs droits antidumping en vigueur sur plusieurs intrants des constructeurs automobiles tels que les éléments de fixation, l'acier inoxydable, le fil machine, l'acier à revêtement organique, les fils à haute ténacité et les fils en molybdène, en sus de roues en aluminium, aurait une incidence négative sur leur situation.
- (262) L'enquête a montré que l'impact des mesures sur les coûts des roues en aluminium est limité, avec une incidence maximale sur les coûts de 0,2 %. Cette conclusion découle de la constatation de la présente enquête que les roues en aluminium ne représentent qu'environ 1 % du coût d'une voiture. Par conséquent, l'argument d'une incidence négative importante sur les coûts n'est pas considéré comme pertinent et est rejeté.
- (263) En ce qui concerne l'effet cumulé d'autres mesures antidumping en vigueur sur plusieurs autres intrants, ces parties n'ont fourni aucun élément de preuve concret à cet égard. L'enquête n'a donc pas pu vérifier les allégations et l'argument a dû être rejeté.
- (264) Après la communication des conclusions, une partie intéressée a fait valoir que le manque de capacités disponibles de l'industrie de l'Union et de fournisseurs de pays tiers sur le segment OEM avait eu une incidence significative sur les constructeurs automobiles dans l'Union. Elle a déclaré n'avoir pas d'autre choix que d'importer des roues en aluminium chinoises et que le droit antidumping actuel avait une incidence directe sur le coût de ces importations. En outre, elle a affirmé que la capacité insuffisante de l'industrie de l'Union avait des effets négatifs sur la productivité et la compétitivité des constructeurs automobiles et, d'autre part, que la Commission n'avait pas pris en considération l'incidence indirecte sur les coûts du droit antidumping sur la situation des constructeurs automobiles.
- (265) L'enquête a montré que l'industrie de l'Union avait investi dans une augmentation de la capacité pour répondre à l'augmentation de la demande dans l'Union afin d'atténuer les pénuries possibles. Par conséquent, l'argument relatif à l'insuffisance des capacités est rejeté. En ce qui concerne l'incidence sur les coûts, comme expliqué au considérant 262, l'enquête a montré que les mesures sur les roues en aluminium n'ont eu qu'une incidence très limitée sur le coût global des constructeurs automobiles et, dès lors, cet argument est rejeté. Enfin, étant donné que l'objectif et l'effet des mesures antidumping ne sont pas d'empêcher les utilisateurs d'importer des roues en aluminium de RPC, les coûts indirects invoqués par la partie en question ne sont donc pas non plus directement liés aux droits. Cet argument est donc rejeté.
- (266) La même partie a également affirmé que les augmentations de capacité prévues ne suffiront pas à répondre à la demande croissante jusqu'en 2020 et ont également fait valoir que l'industrie de l'Union n'avait pas étayé l'allégation qu'elle augmentait ses capacités. Dans ce contexte, cette partie a également mis en doute le fait que la Commission avait vérifié que l'industrie de l'Union serait en mesure de satisfaire la demande de l'Union.
- (267) Comme expliqué au considérant 257, l'enquête a montré que l'industrie de l'Union avait investi dans une augmentation de la capacité pour répondre à l'augmentation de la demande dans l'Union. Plus précisément, les augmentations de capacité prévues communiquées par les producteurs de l'Union ont été comparées aux

prévisions de la production automobile dans l'Union. Par ailleurs, les plans d'investissement prévus et en cours ont été étayés par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Cette analyse a montré que les augmentations de capacité prévues ont été plus élevées que l'augmentation attendue de la demande dans l'Union pour la période 2015-2018. Pour des raisons de confidentialité et d'anonymat, les plans d'investissement individuels ne peuvent être divulgués aux parties intéressées. Pour cette raison, les affirmations que les augmentations de capacité ne seraient pas suffisantes pour répondre à la demande croissante et que l'industrie de l'Union n'aurait pas étayé son affirmation qu'elle augmente ses capacités sont rejetées.

- (268) Sur cette base, il est conclu que le maintien des mesures n'aurait pas d'incidence négative significative sur la situation des utilisateurs.

5. Intérêts des industries en amont

- (269) Des questionnaires ont été envoyés aux associations et fournisseurs connus de matières premières et d'équipements à l'industrie de l'Union, ainsi qu'à 28 fournisseurs individuels connus dans l'Union. Une association représentant l'industrie européenne de l'aluminium a fait part de ses observations.
- (270) L'association représentant l'industrie européenne de l'aluminium a fait observer qu'il existait un risque élevé que la surcapacité en Chine et les pratiques récurrentes de dumping des producteurs-exportateurs chinois affectent négativement l'industrie de l'Union si les mesures antidumping étaient supprimées. Par voie de conséquence, cela aurait un effet négatif sur la production et l'emploi dans la chaîne de valeur de l'aluminium en amont. Par conséquent, cette association s'est déclarée en faveur de la reconduction des mesures antidumping actuellement en vigueur.
- (271) Il est donc conclu que le maintien des mesures serait dans l'intérêt des industries en amont.
- (272) Une partie intéressée a fait valoir que la Commission aurait indûment ignoré des éléments de preuve matériels fournis par les constructeurs automobiles et, au lieu de cela, fondé ses conclusions sur des déclarations non étayées avancées par l'industrie de l'Union. La Commission a précisé au cours de l'audition avec le conseiller-auditeur visé au considérant 10 que toutes les informations fournies avaient été dûment prises en considération. Les informations fournies par l'industrie de l'Union ont été vérifiées. Cet argument a donc été rejeté.

6. Conclusion concernant l'intérêt de l'Union

- (273) Sur la base de ce qui précède, la Commission a conclu qu'il n'existait aucune raison impérieuse de conclure qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union de maintenir les mesures à l'encontre des importations de roues en aluminium originaire de RPC.

H. CONCLUSION ET PUBLICATION

- (274) Toutes les parties ont été informées des faits et considérations essentiels sur la base desquels il était prévu de recommander le maintien des mesures en vigueur à l'encontre de la RPC. Un délai leur a aussi été accordé pour présenter leurs observations au sujet des informations communiquées. Les observations et arguments soumis ont dûment été pris en considération, le cas échéant.
- (275) Il résulte de ce qui précède que, conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement de base, les mesures antidumping applicables aux importations de certaines roues en aluminium originaires de la RPC, instituées par le règlement d'exécution (UE) n° 964/2010, devraient être maintenues.
- (276) Le comité institué par l'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/1036 n'a pas rendu d'avis,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

2. Le taux du droit antidumping définitif applicable au prix net franco frontière de l'Union, avant dédouanement, du produit décrit au paragraphe 1 est de 22,3 %.
3. Sauf spécification contraire, les dispositions en vigueur en matière de droits de douane sont applicables.

Article 2

Lorsqu'une déclaration de mise en libre pratique est présentée pour l'importation de roues en aluminium de véhicules de la position 8716 de la NC, avec ou sans accessoires et équipées ou non de pneumatiques, et relevant actuellement du code NC ex 8716 90 90, le code TARIC 8716 90 90 10 est inscrit dans la section correspondante de cette déclaration.

Les États membres informent, sur une base mensuelle, la Commission du nombre de pièces importées sous ce code, ainsi que de leur origine.

Article 3

Lorsqu'une déclaration de mise en libre pratique est présentée pour les produits mentionnés aux articles 1^{er} et 2, le nombre d'unités des produits importés est inscrit dans le champ correspondant de cette déclaration.

Article 4

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

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

Fait à Bruxelles, le 23 janvier 2017.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER
