

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2018/1579 DE LA COMMISSION

du 18 octobre 2018

instituant un droit antidumping définitif, portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121 et originaires de la République populaire de Chine, et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2018/163

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de l'Union européenne ⁽¹⁾, et notamment son article 9, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

1.1. Mesures provisoires

- (1) Le 4 mai 2018, la Commission européenne (ci-après la «Commission») a adopté le règlement (UE) 2018/683 ⁽²⁾ (ci-après le «règlement provisoire») instituant un droit antidumping provisoire sur les importations dans l'Union européenne (ci-après l'«Union») de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, pour autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121 (ci-après le «produit concerné») originaires de la République populaire de Chine (ci-après la «RPC»).
- (2) La Commission avait ouvert l'enquête le 11 août 2017 en publiant un avis d'ouverture au *Journal officiel de l'Union européenne* (ci-après l'«avis d'ouverture») à la suite d'une plainte déposée le 30 juin 2017 par la coalition contre les importations déloyales de pneumatiques (ci-après le «plaignant») au nom de producteurs représentant plus de 25 % de la production totale de l'Union de pneumatiques neufs et rechapés pour autobus ou camions.
- (3) Par le règlement d'exécution (UE) 2018/163, la Commission a soumis à enregistrement les importations du produit concerné originaires de la RPC ⁽³⁾. L'enregistrement des importations a cessé avec l'entrée en vigueur de mesures provisoires le 8 mai 2018.

1.2. Période d'enquête et période considérée

- (4) Comme indiqué au considérant 10 du règlement provisoire, l'enquête relative au dumping et au préjudice en résultant a porté sur la période comprise entre le 1^{er} juillet 2016 et le 30 juin 2017 (ci-après la «période d'enquête») et l'examen des tendances pertinentes aux fins de l'évaluation du préjudice a couvert la période comprise entre le 1^{er} janvier 2014 et la fin de la période d'enquête (ci-après la «période considérée»).

1.3. Suite de la procédure

- (5) À la suite de l'institution de droits antidumping provisoires, le plaignant, la Chambre de commerce chinoise des importateurs et exportateurs de métaux, de minéraux et de produits chimiques (ci-après la «CCCMC»), l'Association chinoise de l'industrie du caoutchouc (ci-après la «CRIA»), cinq producteurs-exportateurs chinois, cinq importateurs indépendants, une association d'importateurs de l'Union, l'Association Française des Importateurs de Pneumatiques (ci-après l'«AFIP»), et un fournisseur de l'Union (ci-après «Kraiburg») ont présenté des observations écrites sur les conclusions provisoires.

⁽¹⁾ JO L 176 du 30.6.2016, p. 21.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2018/683 de la Commission du 4 mai 2018 instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121, originaires de la République populaire de Chine et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/163 (JO L 116 du 7.5.2018, p. 8).

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2018/163 de la Commission du 1^{er} février 2018 soumettant à enregistrement les importations de pneumatiques neufs et rechapés pour autobus ou camions originaires de la République populaire de Chine (JO L 30 du 2.2.2018, p. 12).

- (6) L'une des parties intéressées, Hämmerling The Tyre Company GmbH (ci-après «Hämmerling»), a présenté des observations complémentaires sur les conclusions provisoires le 2 juillet 2018, bien après la date limite pour présenter des observations sur le document d'information provisoire. La Commission les a traitées en même temps que les autres observations reçues sur le document d'information générale au stade définitif.
- (7) Les parties intéressées qui l'ont demandé ont également eu la possibilité d'être entendues. Des auditions ont eu lieu avec la CCCMC et la CRIA; avec l'ensemble des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, à savoir le groupe Aeolus ⁽⁴⁾, Pirelli Tyre Co., Ltd (ci-après «Pirelli») et l'importateur lié Prometeon Tyre Group S.r.l. (ci-après «Prometeon»), le groupe Giti ⁽⁵⁾, le groupe Hankook ⁽⁶⁾ et le groupe Xingyuan ⁽⁷⁾; avec deux importateurs indépendants et des producteurs de l'Union, des associations et des fournisseurs de bandes de roulement et de matériaux de réparation de l'Union soutenant les mesures.
- (8) La Commission a considéré les observations présentées par les parties intéressées, les a analysées, et, le cas échéant, a modifié les conclusions provisoires.
- (9) La Commission a continué de rechercher et de vérifier toutes les informations jugées nécessaires à l'établissement de ses conclusions définitives. Afin de vérifier la teneur des réponses apportées aux questionnaires et qui n'avaient pas été vérifiées au stade provisoire de la procédure, des visites de vérification ont été effectuées sur place auprès des parties suivantes:
- a) importateurs indépendants dans l'Union:
- Heuver Bandengroothandel BV, Pays-Bas,
 - Hämmerling The Tyre Company GmbH, Allemagne;
- b) importateurs liés dans l'Union:
- Hankook Tire Italia S.r.l.,
 - Hankook España S.A.,
 - Prometeon Tyre Group S.r.l.,
 - Prometeon Tyre Group España y Portugal, S.L.U.,
 - Pneumobil Reifen und KFZ-Technik GmbH,
 - Prometeon Tyre Deutschland GmbH.
- (10) Après la communication du document d'information finale, une visite de vérification a été effectuée dans les locaux de Roline N.V., un producteur de l'Union établi aux Pays-Bas.
- (11) La Commission a informé toutes les parties intéressées des faits et considérations essentiels sur la base desquels elle entendait instituer un droit antidumping définitif sur les importations de certains pneumatiques pour autobus ou camions (ci-après l'«information finale») et percevoir définitivement les montants déposés au titre du droit provisoire.
- (12) Un délai a été accordé à ces parties intéressées pour leur permettre de présenter leurs observations sur l'information finale. Le plaignant, les producteurs-exportateurs chinois (groupe Aeolus, groupe Giti, groupe Hankook, Pirelli et son importateur lié Prometeon), des associations sectorielles (la CRIA, la CCCMC, l'Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, l'Associação Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, la Czech Retread Tire Manufacturers Association, la Retread Manufacturing Association), des importateurs (Hämmerling et Kirkby Tyres Ltd.), un rechangeur-producteur (Rula-BRW) et des rechangeurs-fournisseurs de matières premières (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop) ont soumis des observations écrites.
- (13) Après la communication du document d'information finale, des auditions se sont tenues avec la CRIA et la CCCMC, le groupe Aeolus, le groupe Giti, Prometeon, le plaignant et Bipaver.

⁽⁴⁾ Le groupe Aeolus se compose des sociétés Aeolus Tyre Co., Ltd, Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. et Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Cette dernière s'appelait auparavant Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd., jusqu'au 13 août 2018 où elle a changé de nom.

⁽⁵⁾ Le groupe Giti se compose des sociétés Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd. (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin); Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd et d'un exportateur lié à Singapour.

⁽⁶⁾ Le groupe Hankook se compose de Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu); et d'un exportateur lié à Séoul, en Corée;

⁽⁷⁾ Le groupe Xingyuan se compose de la société Xingyuan Tire Group Ltd, Co. et de la société Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).

- (14) Le conseiller-auditeur a organisé des auditions à la demande du groupe Hankook le 16 août 2018 et de Hämmerling le 29 août 2018.
- (15) Le 10 septembre 2018, la Commission a soumis à toutes les parties intéressées un document d'information finale additionnelle limité à la question spécifique du niveau du bénéfice cible de la catégorie 3.
- (16) Un délai de trois jours a été accordé à ces parties intéressées pour leur permettre de présenter leurs observations sur le document d'information finale additionnelle. Le plaignant, les producteurs-exportateurs chinois (groupe Aeolus, groupe Giti, Pirelli et son importateur lié Prometeon, Xingyuan), des associations sectorielles (la CRIA, la CCCMC, l'Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, la Czech Retread Tire Manufacturers Association, ITMA Europe, la Retread Manufacturing Association), des importateurs (Hämmerling, Heuver et Kirkby Tyres Ltd), un rechapteur (Rula-BRW), une association d'utilisateurs (Lithuanian National Road Carriers' Association — LINAVA) et un fournisseur de matières premières aux rechapteurs (Kraiburg) ont soumis des observations écrites.
- (17) Après la communication du document d'information finale additionnelle, une audition s'est tenue avec Prometeon le 14 septembre 2018.
- (18) Les observations présentées par les parties intéressées ont été examinées et prises en considération s'il y avait lieu.

1.4. Rectificatif

- (19) À la suite de la publication du règlement provisoire, Pirelli a fait observer que la société Pirelli Tyre Co. Ltd n'était pas une filiale du groupe Aeolus, contrairement à ce qui était indiqué au considérant 119 du règlement provisoire. Elle a expliqué que Pirelli Tyre Co., Ltd était une société autonome par rapport à la société Tyre Co., Ltd et au groupe Aeolus.
- (20) Reconnaissant son erreur, la Commission a publié un rectificatif le 10 juillet 2018 ⁽⁸⁾.
- (21) S'agissant de la référence au groupe Aeolus, la Commission a fait remarquer que son enquête concerne des sociétés ou des groupes de sociétés liées. La relation entre les producteurs-exportateurs est analysée conformément à l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission ⁽⁹⁾. Dès lors, dans le contexte de cette enquête, Pirelli Tyre Co. Ltd et Aeolus Tyre Co. Ltd sont considérées comme étant liées étant donné qu'elles avaient un actionnaire commun durant la période d'enquête, à savoir China National Tire & Rubber Co., Ltd (ci-après «CNRC»). La forme abrégée «groupe Aeolus» a été employée pour faciliter les références aux sociétés liées tout au long du règlement provisoire. Cette forme abrégée a été choisie parce que la société Aeolus Tyre Co., Ltd est l'entité la plus importante des sociétés liées en termes de volume de production. Malgré l'emploi de cette forme abrégée pour faire référence au groupe Aeolus dans le règlement provisoire, la marge de dumping a été calculée séparément pour chaque producteur-exportateur lié, puis une marge de dumping moyenne pondérée unique a été déterminée pour l'ensemble des sociétés liées.
- (22) Après la communication du document d'information finale, Pirelli a affirmé qu'elle ne devait pas être considérée comme une société liée de CNRC et du groupe Aeolus. Pirelli a marqué son désaccord avec l'application de l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 aux fins du calcul d'une marge de dumping moyenne pondérée pour les sociétés liées. Pirelli a proposé qu'il soit recouru à l'article 4 du règlement (UE) 2016/1036 (ci-après le «règlement de base») pour déterminer les liens entre les sociétés.
- (23) La Commission a rappelé que l'article 4 du règlement de base concernait la définition de l'industrie de l'Union et les liens entre producteurs de l'Union et producteurs-exportateurs. Dans ce contexte, un producteur de l'Union n'est pas considéré comme faisant partie de l'industrie de l'Union s'il est contrôlé par un producteur-exportateur ⁽¹⁰⁾. Cependant, l'article 2, paragraphe 1, du règlement de base renvoie explicitement à l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 pour déterminer si deux parties sont associées aux fins d'établir l'existence d'une marge de dumping. Examiner si des parties sont associées assure une application efficace des mesures antidumping. En particulier, cela évite le risque que les exportations soient acheminées par l'intermédiaire d'une société liée et assorties d'un droit antidumping moindre. En outre, l'avis d'ouverture ⁽¹¹⁾ a fait clairement référence à l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 au début de la procédure.

⁽⁸⁾ JOL 174 du 10.7.2018, p. 23.

⁽⁹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission du 24 novembre 2015 établissant les modalités d'application de certaines dispositions du règlement (UE) n° 952/2013 du Parlement européen et du Conseil établissant le code des douanes de l'Union (JO L 343 du 29.12.2015, p. 558).

⁽¹⁰⁾ Voir l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base.

⁽¹¹⁾ Voir la section 5.2.3 de l'avis d'ouverture concernant l'enquête auprès des importateurs indépendants, et notamment les notes en bas de page 1 aux pages 15 et 17.

- (24) En vertu de l'article 127, point d), du règlement d'exécution (UE) 2015/2447, deux personnes sont présumées être liées si: une tierce partie possède, contrôle ou détient directement ou indirectement 5 % ou plus des actions ou parts émises avec droit de vote de l'une et de l'autre. CNRC est le principal actionnaire de Pirelli. Pendant la période d'enquête, CNRC détenait 65 % des parts de Pirelli. En septembre 2018, elle en détenait toujours 46 %. Par conséquent, dans le contexte de la présente enquête, Pirelli et le groupe Aeolus sont considérés comme liés par l'intermédiaire d'une société mère commune (CNRC). L'affirmation de Pirelli selon laquelle elle ne devait pas être considérée comme une société liée de CNRC ni du groupe Aeolus a donc été rejetée.
- (25) Après la communication du document d'information finale, Pirelli a affirmé qu'elle ne devait être considérée que comme une partie ayant coopéré à l'enquête, et non comme un producteur-exportateur, étant donné qu'elle a arrêté de produire le produit concerné en novembre 2017.
- (26) La Commission a établi que Pirelli était bien un producteur-exportateur durant la période d'enquête. Le fait que Pirelli ait ensuite cessé cette production n'y change rien. Cet argument a donc été rejeté.

1.5. Document d'information provisoire

- (27) Plusieurs parties intéressées ont fait valoir que le document d'information provisoire de la Commission était insuffisant et que cette insuffisance portait atteinte à leurs droits de la défense, et elles ont demandé à la Commission de clarifier et de compléter ces informations; elles ont fait part à nouveau des mêmes préoccupations après la publication du document d'information finale.
- (28) La Commission a estimé que le dossier public et le règlement provisoire contenaient déjà des informations suffisantes pour permettre à l'ensemble des parties intéressées d'exercer pleinement leurs droits de la défense. Toutefois, une note au dossier ⁽¹²⁾ apportant des clarifications sur le règlement provisoire a été versée au dossier public avant la communication du document d'information finale et certains éclaircissements complémentaires concernant les données qui sous-tendent les calculs du dumping individuel ont été fournis à deux producteurs-exportateurs.
- (29) La Commission a noté que la CRIA et la CCCMC affirmaient que la Commission ne leur avait pas communiqué d'informations détaillées sur les calculs de la sous-cotation des prix et des prix indicatifs, pas plus qu'aux exportateurs chinois, les privant ainsi de la possibilité de relever les erreurs éventuelles faites par la Commission ou de formuler des observations sur certains aspects de ces calculs.
- (30) La CRIA, la CCCMC et les exportateurs chinois ont reçu toutes les informations nécessaires au respect de leurs droits procéduraux. Les exportateurs chinois retenus dans l'échantillon ont reçu la liste des numéros de contrôle des produits (ci-après «NCP») vendus, le prix de vente unitaire et une fourchette ⁽¹³⁾ des volumes totaux de ventes concernés. Comme indiqué aux considérants 45 à 49, la Commission ne doit en aucun cas divulguer d'informations jugées confidentielles, pour des raisons valables, sans l'autorisation spécifique de la partie dont elles émanent.
- (31) Le groupe Aeolus a affirmé que la détermination de l'existence d'un dommage aux fins de l'article VI du GATT de 1994 devait se fonder sur des éléments de preuve positifs et comporter un examen objectif a) du volume des importations faisant l'objet d'un dumping et de l'effet des importations faisant l'objet d'un dumping sur les prix des produits similaires sur le marché intérieur, et b) de l'incidence de ces importations sur les producteurs nationaux de ces produits. Il a jugé que la Commission ne devait pas fonder ses décisions sur de vagues éléments ou sur des données confidentielles fournies par les parties, mais sur l'ensemble des informations et des faits objectifs dont elle dispose. L'exigence de l'«examen objectif» signifie que l'industrie nationale et les effets sur les importations faisant l'objet d'un dumping doivent être examinés de manière impartiale, sans que l'enquête ne privilégie les intérêts d'une partie intéressée ou d'un groupe de parties intéressées ⁽¹⁴⁾. Selon le groupe Aeolus, en l'espèce, la plupart des données sont demeurées confidentielles dans cette procédure, faisant ainsi obstacle à l'exercice du droit de la défense par les parties intéressées. Toutefois, le groupe Aeolus a fait valoir que l'ouverture de l'enquête avait clairement pour objet de protéger les intérêts d'un segment spécifique de l'industrie de l'Union (à savoir la filière de rechapage), sans tenir compte du fait que la plupart des gros fabricants de pneumatiques européens importent également le produit concerné de la RPC et le revendent sur le marché de l'Union.
- (32) En réponse à ces observations, la Commission a fait remarquer que l'article 19 du règlement de base prévoit spécifiquement que les parties intéressées peuvent fournir des informations à titre confidentiel sur exposé de raisons valables. De plus, un résumé des informations confidentielles a été inclus dans le dossier public pour permettre aux parties intéressées d'en prendre connaissance. Le fait que l'identité de certains producteurs de

⁽¹²⁾ Note au dossier (référence: t18.007994).

⁽¹³⁾ C'est une fourchette qui a été fournie étant donné l'obligation de préserver la confidentialité de l'identité de certains producteurs de l'Union.

⁽¹⁴⁾ Rapport de l'organe d'appel de l'OMC dans le différend États-Unis — Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon, WT/DS184/AB/R, paragraphe 109.

L'Union ayant coopéré ait été tenue confidentielle n'a pas empêché la Commission de procéder à un examen objectif des faits, pas plus qu'il n'a empêché les parties intéressées d'exercer leurs droits de la défense. Qui plus est, l'intervention du conseiller-auditeur a permis de garantir les droits de la défense des parties intéressées, comme expliqué au considérant 37.

1.6. Échantillonnage

- (33) La CRIA et la CCCMC ont fait valoir que les petits et moyens producteurs chinois avaient été discriminés par rapport aux petits et moyens producteurs de l'Union car ces derniers avaient été autorisés à remplir un questionnaire moins détaillé (et, partant, moins fiable). Ces parties ont fait valoir que les petits et moyens producteurs chinois avaient très bien pu être découragés de participer à l'enquête par la charge significative que représente le traitement d'un questionnaire complet.
- (34) Qui plus est, la CRIA et la CCCMC ont argué que, étant donné que la Commission avait fondé (selon elles, à tort) sa détermination du préjudice principalement sur les données du petit volume des ventes des petites et moyennes entreprises (PME), la sous-représentation des petits et moyens producteurs chinois s'est encore trouvée aggravée par le fait que les petits et moyens producteurs de l'Union pouvaient fournir une réponse moins complète et, partant, moins fiable. Un argument similaire a été répété après la communication de l'information finale. En outre, la CRIA et la CCCMC ont demandé que la Commission divulgue les données spécifiques sur l'échantillonnage des producteurs de l'Union, notamment pour vérifier le caractère représentatif de l'échantillon de l'industrie de l'Union pour les pneumatiques neufs et des pneumatiques rechapés. Cet argument a été répété après la communication de l'information finale.
- (35) L'argument selon lequel la détermination du préjudice s'est principalement fondée sur les données des petits et moyens producteurs de l'Union est incorrect, la Commission ayant constitué un échantillon représentatif pour analyser avec précision le préjudice subi par les producteurs de l'Union. La Commission a pondéré les ventes de l'Union pour garantir une représentation appropriée des ventes des PME sur le marché de l'Union. En outre, la Commission a pour pratique constante d'envoyer un questionnaire simplifié aux petits et moyens producteurs dans l'Union, mais ce fait n'a aucune incidence sur l'exactitude des données fournies ni sur la rigueur de l'enquête. Cet argument a donc été rejeté.
- (36) Comme indiqué au considérant 15 du règlement provisoire, deux producteurs-exportateurs ont affirmé que la confidentialité les avait empêchés de vérifier que le plaignant représentait plus de 25 % de la production totale de l'Union. Ils ont également maintenu n'avoir pu vérifier si l'échantillon pour l'industrie de l'Union était suffisamment représentatif.
- (37) À la suite de ces allégations, les services de la Commission ont sollicité l'intervention du conseiller-auditeur afin de garantir les droits de la défense des parties intéressées. Le 12 juillet 2018, le conseiller-auditeur a ajouté une note au dossier public contenant les deux conclusions suivantes:
- «1. Les données contenues dans le dossier confidentiel permettent de conclure que les services de la Commission ont correctement intégré les données reçues dans le calcul des obligations permanentes. Le plaignant, y compris les deux producteurs de l'Union ayant demandé à rester anonymes, représente plus de 25 % de la production totale de l'Union du produit faisant l'objet de l'enquête.
2. Les données contenues dans le dossier confidentiel permettent de conclure que l'échantillonnage constitué par les services de la Commission chargés de l'enquête a été décrit avec précision dans la note au dossier correspondante du 18 octobre 2017 relative à l'échantillonnage, qui est incluse dans le dossier pour permettre aux parties intéressées d'en prendre connaissance.»⁽¹⁵⁾
- (38) Par conséquent, la Commission a estimé que les droits de la défense des parties intéressées avaient été respectés.
- (39) Enfin, certains producteurs-exportateurs ont argué que le fait de ne pas avoir connaissance des liens éventuels entre des plaignants anonymes et des producteurs-exportateurs chinois faisait obstacle à l'exercice de leurs droits de la défense. Toutefois, ils n'ont pas expliqué comment le fait d'avoir connaissance de ces liens éventuels les aiderait à défendre leurs intérêts. Même dans l'hypothèse où il existerait un lien entre un ou plusieurs producteurs de l'Union anonymes et un ou plusieurs producteurs-exportateurs chinois, l'analyse des pratiques de dumping et du préjudice en résultant n'en serait pas sensiblement affectée.
- (40) Selon le groupe Giti, la Commission aurait dû prendre en compte la part de chaque catégorie de pneumatiques dans le total des ventes de l'Union lorsqu'elle a constitué l'échantillon de producteurs de l'Union. Selon lui, une telle approche aurait été plus objective que l'approche actuelle, qui gonfle la pondération des données relatives aux producteurs de la catégorie 3 ayant subi le plus grand préjudice.

⁽¹⁵⁾ Note au dossier sur la demande de vérification des informations contenues dans le dossier confidentiel (référence: t18.008053).

- (41) Néanmoins, comme expliqué au considérant 24 du règlement provisoire, la Commission a pris en compte les catégories de pneumatiques dans la constitution de l'échantillon des producteurs de l'Union. De plus, le règlement provisoire, aux considérants 157 et 158 et dans les clarifications complémentaires apportées dans la note au dossier évoquée au considérant 28, exposait de manière rigoureuse la méthode utilisée, destinée à prendre en compte toutes les catégories de manière appropriée dans les indicateurs microéconomiques (voir également la section 4.5.1.2 ci-après).

1.7. Accès aux informations

- (42) La CRIA et la CCCMC ont demandé que leurs représentants légaux se voient donner plein accès aux calculs de la marge de dumping, des effets sur les prix et des marges de préjudice effectués par la Commission, y compris aux éventuelles informations confidentielles fournies par les parties intéressées sur lesquelles ces calculs étaient basés (sous réserve des engagements de non-divulgence applicables). La CRIA et la CCCMC ont fait remarquer que les prescriptions de l'article 19 du règlement de base doivent être lues en gardant à l'esprit les droits de la défense, garantis par l'article 41 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.
- (43) La CRIA et la CCCMC ont argué que les avocats qui y auraient accès sont inscrits à un barreau européen et sont soumis à des règles strictes, et que la divulgation d'informations confidentielles à leurs clients entraînerait de graves mesures disciplinaires, y compris la radiation du barreau et une éventuelle procédure pénale. La CRIA et la CCCMC ont donc fait valoir que l'accès au dossier confidentiel ne violerait pas l'obligation de la Commission de protéger les informations confidentielles, tout en permettant l'exercice effectif des droits de la défense. En outre, ces parties ont considéré que l'intervention du conseiller-auditeur, chargé d'accéder aux informations confidentielles et de rendre compte de ses conclusions aux parties intéressées, ne pouvait être considérée comme un substitut au réexamen de ces calculs.
- (44) Lors de l'audition avec le conseiller-auditeur du 16 août 2018, le groupe Hankook a allégué que la Commission avait violé ses droits de la défense en lui refusant l'accès à des données dont il considère que c'est à tort qu'elles sont confidentielles. Le groupe Hankook a formulé une demande générale de changement de politique en matière de traitement des données confidentielles et a invité les services de la Commission à modifier les pratiques actuelles concernant la divulgation des calculs et, à l'avenir, à permettre aux représentants légaux des parties intéressées d'accéder aux calculs dans leur intégralité. Selon le groupe Hankook, la protection des données confidentielles ne devrait s'appliquer que dans la mesure où elle est nécessaire pour prévenir un possible préjudice aux entreprises concernées. Un tel préjudice ne se produirait pas si les représentants légaux agissaient dans le cadre d'un accord de confidentialité avec les services de la Commission. En ce qui concerne l'enquête en cause, le groupe Hankook a aussi demandé que ses représentants légaux puissent accéder à tous les calculs du dumping et calculs des marges de préjudice, y compris l'ensemble des données relatives à la valeur normale.
- (45) L'article 19 du règlement de base prévoit que la Commission ne doit en aucun cas divulguer d'informations de nature confidentielle, ou d'informations que des parties fourniraient à titre confidentiel sur exposé de raisons valables, sans l'autorisation spécifique des personnes qui les fournissent. Il ne prévoit pas qu'une autre partie, y compris des avocats inscrits à un barreau européen, y ait accès. Il convient de noter également que, le 9 janvier 2018, la CRIA et la CCCMC ont présenté des mandats signés par des producteurs-exportateurs ayant coopéré et retenus dans l'échantillon. La Commission a estimé que certains des mandats donnés à la CRIA et à la CCCMC par les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon ne couvraient pas l'accès aux informations confidentielles, mais uniquement la présence aux auditions, l'exposé d'observations orales et le dépôt d'observations écrites.
- (46) En outre, dans sa jurisprudence, la Cour de justice indique que, le cas échéant, il importe de concilier la protection des droits de la défense avec le respect du principe de confidentialité, spécifié à l'article 19 du règlement de base. En l'espèce, le fait que plusieurs parties intéressées ont demandé que leur identité reste confidentielle de peur de faire l'objet de représailles de la part de clients ou de concurrents vaut raisons valables. La Commission, ayant considéré ces arguments, les a jugés justifiés: elle a par conséquent conclu que la divulgation de ces informations confidentielles aurait un effet défavorable notable pour ces parties.
- (47) Cette conciliation autorise la réception de résumés non confidentiels d'informations confidentielles (présentées, par exemple, sous la forme de fourchettes et/ou d'indices), les informations non confidentielles ainsi transmises n'entraînant pas la divulgation de secrets d'affaires. En revanche, la divulgation intégrale d'informations confidentielles a été jugée inconciliable avec l'obligation de protéger ces informations. De même, puisque le législateur de l'Union n'a pas prévu cette exception dans le règlement de base, la Commission a estimé que le fait que les avocats inscrits à un barreau européen sont soumis à des règles strictes et encourent des sanctions en cas de violation de ces règles ne lui permettait pas d'accorder, en violation de la législation en vigueur, l'accès à des informations confidentielles. Dès lors, la Commission a conclu que l'accès aux informations confidentielles ne pouvait être accordé à des avocats inscrits à un barreau européen. En tout état de cause, il est possible, en tant que garantie supplémentaire des droits de la défense des parties intéressées, d'avoir recours au conseiller-auditeur

dans le cadre de procédures commerciales au titre de l'article 15 de la décision du président de la Commission européenne du 29 février 2012 relative à la fonction et au mandat du conseiller-auditeur dans le cadre de certaines procédures commerciales ⁽¹⁶⁾. Les parties intéressées n'ayant pas sollicité l'avis du conseiller-auditeur sur ce point, il y a lieu de rejeter cette demande.

- (48) Qui plus est, la Commission a estimé que le dossier public à la disposition des parties intéressées, y compris la CRIA, la CCCMC et le groupe Hankook, contenait en l'espèce l'ensemble des informations pertinentes utilisées dans l'enquête. Lorsque les informations concernées étaient jugées confidentielles, le dossier public contenait des résumés pertinents de celles-ci. Toutes les parties intéressées, y compris la CRIA et la CCCMC, ont eu accès à ce dossier et ont pu le consulter.
- (49) Au vu de ces considérations, la Commission a jugé que les informations fournies dans les documents d'information et dans le dossier public suffisaient à garantir les droits de la défense de l'ensemble des parties intéressées. Cet argument a donc été rejeté. Cependant, après l'audition avec le conseiller-auditeur, la Commission a divulgué certaines données supplémentaires sur les calculs du dumping et du préjudice, comme exposé aux considérants 77 et 178.
- (50) Hämmerling a demandé une audition avec le conseiller-auditeur pour évoquer des préoccupations juridiques quant à l'enquête en cours et certaines questions horizontales concernant la protection d'informations confidentielles et non confidentielles contenues dans la base de données TRON TDI et la pratique actuelle d'octroyer l'accès aux dossiers non confidentiels aux parties intéressées hors du territoire de l'Union via cette base de données.
- (51) La Commission a fait observer que le nouveau règlement général sur la protection des données ⁽¹⁷⁾ n'était pas applicable au cas d'espèce. Hämmerling a d'ailleurs confirmé que la question de la protection des données à caractère personnel n'était pas directement liée à une possible entrave spécifique à ses droits de la défense garantis par la législation en matière de défense commerciale. La Commission a donc conclu que le nouveau règlement général sur la protection des données n'avait pas d'incidence sur la position individuelle de Hämmerling dans la procédure ni sur ses droits de la défense.

2. PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

2.1. Demandes concernant la segmentation du marché des pneumatiques de l'Union

- (52) Plusieurs parties intéressées ont de nouveau argué que les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés ne pouvaient être un seul et unique produit concerné ou faire partie d'un seul et même segment. En outre, plusieurs parties intéressées ont fait valoir que le marché de l'Union devait être divisé en au moins quatre catégories: trois catégories pour les pneumatiques neufs, et une quatrième et nouvelle catégorie pour les pneumatiques rechapés. À défaut, une nouvelle catégorie pour les pneumatiques importés bon marché devait être créée. La CRIA et la CCCMC ont également argué qu'une segmentation supplémentaire devrait être envisagée pour l'équipement d'origine et les pneumatiques de seconde monte.
- (53) Comme exposé aux considérants 72 à 74 du règlement provisoire, les pneumatiques neufs (rechapables ou non) et les pneumatiques rechapés présentent les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles. Après la communication du document d'information provisoire, aucun élément de preuve complémentaire visant à démontrer le contraire n'a été présenté par les parties intéressées. Dès lors, la Commission a rejeté l'argument de la CRIA et de la CCCMC selon lequel les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés ne pouvaient être un seul et unique produit concerné. S'agissant de la demande de création d'une quatrième catégorie pour les pneumatiques rechapés, la Commission a rappelé que les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés partagent les mêmes caractéristiques essentielles et sont largement interchangeables. Qui plus est, comme expliqué aux considérants 55 à 57 du règlement provisoire, les pneumatiques rechapés relèvent principalement de la catégorie 3: partant, la création d'une quatrième catégorie pour ces pneumatiques ne se justifie pas. La Commission a donc rejeté cette demande.
- (54) Le groupe Aeolus a demandé que les pneumatiques neufs soient exclus du périmètre de l'enquête de la Commission, invoquant le rapport de l'organe d'appel de l'OMC dans le différend Communautés européennes — Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant ⁽¹⁸⁾, selon lequel la détermination de la similarité entre deux produits est essentiellement une détermination de l'existence d'un rapport de concurrence entre ces produits. Le groupe Aeolus a argué que la Commission devait tenir compte de cette approche dans son analyse visant à déterminer si deux produits doivent être considérés, ou non, comme étant similaires.

⁽¹⁶⁾ JO L 107 du 19.4.2012, p. 5.

⁽¹⁷⁾ Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1).

⁽¹⁸⁾ Rapport de l'organe d'appel de l'OMC dans le différend Communautés européennes — Mesures affectant l'amiante et les produits en contenant, WT/DS/135/AB/R.

- (55) La Commission a estimé qu'il existait un rapport de concurrence entre les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés. Comme il sera démontré plus loin à la section 4.6 dans l'analyse de l'interdépendance des catégories, les pneumatiques (neufs) importés de la catégorie 3 sont en concurrence avec les pneumatiques rechapés dans l'Union et sont en passe de prendre la part de marché des pneumatiques rechapés de la catégorie 3. Cette interdépendance peut également avoir un effet de cascade inversée sur les pneumatiques des catégories 1 et 2, et a ainsi affecté la position concurrentielle des producteurs de pneumatiques de l'Union relevant des catégories 1 et 2. Cette demande a donc été rejetée.
- (56) Le groupe Hankook a demandé que sa marque Hankook soit classée dans la catégorie 2 étant donné que les trois critères utilisés par la Commission ont mené au même résultat: i) notoriété de la marque, ii) rechapabilité, et iii) vente de pneumatiques directement aux fabricants d'autobus et de camions, c'est-à-dire en tant qu'équipements d'origine.
- (57) En ce qui concerne le premier critère, la notoriété de la marque, le groupe Hankook a soutenu que non seulement l'Association européenne des fabricants de pneumatiques et de caoutchouc (ci-après l'«ETRMA») (dans ses rapports de 2017 et de 2018), mais aussi les auteurs du rapport «Global Tire Intelligence» de juin 2016, et la Commission du commerce international des États-Unis en mars 2016, avaient considéré Hankook comme une marque de la catégorie 2 ⁽¹⁹⁾. La Commission a admis que la notoriété de Hankook dans les quatre rapports semblait indiquer qu'elle était une marque de catégorie 2. Dans le même temps, le groupe Hankook se présente comme une marque «premium» sur son site web. En outre, comme il a déjà été noté au considérant 63 du règlement provisoire, le document interne de la société remis à la Commission lors de la visite de vérification indique que cette marque est passée dans la catégorie 1. Dès lors, la Commission a conclu que la perception qu'ont les acteurs du marché et la perception qu'à de lui-même le groupe Hankook ne correspondaient pas totalement.
- (58) Le groupe Hankook a également présenté des enquêtes confidentielles internes réalisées en 2017 pour l'équipe chargée de la stratégie marketing internationale du groupe au Royaume-Uni, en Allemagne, en Espagne et en Italie sur les pneumatiques montés sur des véhicules de tourisme. Selon la société, ces documents montrent que d'autres marques de la catégorie 1 jouissent d'une plus grande notoriété auprès des acheteurs de ces pays. La Commission a estimé pouvoir tirer deux conclusions principales de ces données. En premier lieu, le groupe Hankook a reconnu lui-même que le classement des marques en catégories était un concept évolutif pour toutes les marques: par exemple, au Royaume-Uni, l'un de ses concurrents était considéré comme une marque de la catégorie 2, alors qu'en Allemagne, en Espagne et en Italie, ce même concurrent fait partie des «top players», autrement dit de la catégorie 1. En second lieu, le groupe Hankook semble se situer «entre» les deux catégories si l'on considère la perception qu'ont les clients des véhicules de tourisme: la «notoriété assistée» ⁽²⁰⁾ était généralement plus faible pour Hankook que pour les marques de la catégorie 1, tandis que la «notoriété non assistée» ⁽²¹⁾ était — à l'exception du Royaume-Uni — au même niveau, voire à un niveau légèrement supérieur, que pour d'autres marques concurrentes considérées par la Commission comme relevant de la catégorie 1.
- (59) La Commission s'est ensuite penchée sur le deuxième critère. Elle a rappelé que les pneumatiques de la catégorie 1 sont conçus pour avoir «plusieurs vies», ce qui augmente encore le kilométrage déjà considérablement supérieur du produit d'origine (jusqu'à trois rechapages pour une utilisation normale), comme indiqué au considérant 55 du règlement provisoire. À cet égard, le groupe Hankook a tenu à préciser qu'au titre de la garantie contractuelle, les pneumatiques Hankook ne peuvent être rechapés plus d'une fois, et que la part de marché de ses propres pneus rechapés de la marque Alphatread est négligeable et en baisse. En outre, le prix de ses carcasses est inférieur à celui des carcasses des leaders du marché.
- (60) D'un côté, la Commission a pris bonne note de la position d'Alphatread sur le marché, mais jugé qu'il se pourrait bien que cette position relève plutôt de la décision de la société d'exercer ou non elle-même une activité de rechapage intégrée verticalement. La Commission a également pris note de ce que la garantie légale pour les pneumatiques Hankook ne couvre qu'une seule intervention de rechapage. D'un autre côté, la rechapabilité ne dépend pas uniquement du rechapage d'Alphatread ou d'une garantie légale émise par le groupe Hankook et qui sera, par nature, restrictive. Ce qui importe plutôt pour le classement est la fréquence à laquelle les pneumatiques sont effectivement rechapés sur le marché et se trouvent ainsi en concurrence avec d'autres pneumatiques de la catégorie 1 à ce titre.
- (61) La Commission s'est donc enquis auprès des prestataires de rechapage dans l'Union si les pneumatiques Hankook pouvaient être rechapés une fois seulement, deux fois, ou plus de deux fois. L'Association de recapeurs BIPAVER a informé la Commission que les sept recapeurs consultés (trois en Allemagne, un au Portugal, un en Espagne, un en Italie et un au Royaume-Uni) avaient répondu que les pneumatiques Hankook pouvaient être rechapés deux fois. Par ailleurs, s'ils sont d'une certaine dimension, les pneumatiques Hankook peuvent être rechapés plus de deux fois par les recapeurs du Portugal, d'Espagne et du Royaume-Uni qui ont répondu à BIPAVER. Un autre recapeur d'Italie a répondu à titre individuel que les pneumatiques Hankook ayant un faible

⁽¹⁹⁾ Observations du groupe Hankook sur le document d'information provisoire (référence: t18.006816).

⁽²⁰⁾ Dans une question visant à déterminer la «notoriété assistée» d'une marque, l'enquêteur cherche à savoir si les personnes interrogées sont capables de reconnaître une marque dans une liste de marques connues (référence: t18.007850).

⁽²¹⁾ La «notoriété non assistée», s'agissant d'une marque, indique que la marque a laissé une impression telle qu'elle vient spontanément à l'esprit des consommateurs. La notoriété non assistée d'une marque se mesure au moyen d'une question ouverte, qui ne mentionne pas spécifiquement la marque (référence: t18.007850).

rapport d'aspect sont rechapés une fois seulement, mais que ceux ayant un rapport d'aspect plus grand sont rechapés deux fois. Un rechapteur français a répondu à titre individuel que les pneumatiques Hankook sont rechapés deux fois, voire plus de deux fois. Un autre rechapteur espagnol a indiqué que les carcasses Hankook étaient de même qualité que celles des pneumatiques haut de gamme de marques telles que Michelin, Continental, Goodyear et Bridgestone. Dans ce contexte, la Commission a déterminé que les pneumatiques Hankook sont généralement rechapés deux fois dans l'Union, et que la qualité de leur carcasse leur permet même de l'être encore, dès lors qu'ils sont d'une certaine dimension.

- (62) En ce qui concerne le troisième critère, le groupe Hankook a fait valoir que ses ventes d'équipements d'origine dans l'Union ne représentaient que 1,6 % de l'ensemble des ventes d'équipements d'origine en 2017, et qu'une si petite part de marché ne suffisait pas à les classer dans la catégorie 1. La Commission a contesté cette appréciation. Elle a noté que la tendance des ventes de Hankook pour les équipements d'origine était à la hausse. Bien que le groupe Hankook n'ait eu aucun contrat de vente d'équipements d'origine en 2014, son activité d'équipements d'origine a augmenté chaque année jusqu'en 2017. Par ailleurs, même si une part de marché de 1,6 % semble minime en termes absolus, elle inclut une part plus significative de [7-12] % des contrats passés avec l'un des premiers fabricants de camions européens. La Commission a jugé que le fait même que ce fabricant de camions de premier plan fasse confiance à la qualité «premium» de la marque Hankook est significatif. Lors d'une audition qui s'est tenue le 20 juin 2018, le groupe Hankook a en outre affirmé que les pneumatiques destinés aux ventes d'équipement d'origine provenaient de Corée du Sud, et non de RPC: dès lors, les ventes d'équipements d'origine ne pouvaient être attribuées aux exportations chinoises de pneumatiques. La Commission n'a pas vérifié cette affirmation. Toutefois, même si elle s'avère correcte dans les faits, elle n'explique pas pourquoi le groupe Hankook ne serait pas capable d'appliquer ses savoir-faire également sur le site de production chinois, et de vendre des pneumatiques d'origine provenant de RPC dans un avenir proche. Partant, la Commission a estimé que le groupe Hankook était capable de s'assurer de la vente d'équipements d'origine auprès de fabricants de camions européens connus, et potentiellement de développer cette activité dans un avenir proche.
- (63) À la lumière des trois critères pris en compte ensemble, la Commission a confirmé ses conclusions du stade provisoire, à savoir que la marque Hankook était passée de la catégorie 2 à la catégorie 1. Bien que sa notoriété sur le marché tende à la maintenir dans la catégorie 2, deux des éléments de l'autoévaluation du groupe Hankook relevés au cours de l'enquête, d'une part, et l'analyse des enquêtes sur le positionnement de la marque, d'autre part, indiquent que les pneumatiques Hankook appartiennent plutôt à la catégorie 1. Dès lors, la perception du groupe Hankook place la marque «entre» ces deux catégories. Toutefois, les réponses des rechapteurs montrent que les pneumatiques Hankook sont aujourd'hui rechapés au moins deux fois dans l'Union, et que leur qualité a permis au groupe de développer également ses ventes d'équipements d'origine à des fabricants de camions européens connus. Par conséquent, la Commission a estimé que le groupe Hankook était un producteur de la catégorie 1 aux fins de cette enquête.
- (64) Le groupe Hankook a par ailleurs soutenu que sa marque Aurora devait être classée dans la catégorie 3. Toutefois, étant donné que la différence entre les marques Aurora et Hankook n'est pas si importante que cela, et que la Commission a confirmé son classement de la marque Hankook dans la catégorie 1, elle a également maintenu son classement de la marque Aurora dans la catégorie 2.
- (65) Le groupe Giti a demandé que sa marque Primewell soit classée dans la catégorie 3. La Commission a accédé à cette demande car la marque Primewell répondait aux critères de la catégorie 3: il s'agit d'une marque de pneumatiques de qualité inférieure, ayant une rechapabilité très limitée et qui ne sont pas vendus comme équipements d'origine.

2.2. Demandes d'exclusion de produits

- (66) Plusieurs parties intéressées ont demandé qu'il ne soit pas fait abstraction des affaires de concurrence visées aux considérants 68 à 83 du règlement provisoire et des enquêtes menées par des pays tiers, et ont fait part à nouveau des mêmes préoccupations après la publication du document d'information finale. Plutôt que d'écarter ces décisions pour des raisons de procédure, la Commission aurait dû en analyser les conclusions au fond. Ces parties ont de nouveau affirmé que, selon elles, les enquêtes menées par les États-Unis, l'Inde, la Commission économique eurasiatique et l'Égypte devaient être prises en considération et que, en outre, la procédure de concurrence initiée en mai 1996 était pertinente pour la procédure en cours ⁽²²⁾. En outre, la CRIA et la CCCMC ont fait valoir que la Commission ne pouvait simplement ignorer ses propres conclusions dans une affaire de concentration ⁽²³⁾, à savoir que les pneumatiques de seconde monte neufs à bas prix n'avaient pas vocation à se substituer aux pneumatiques rechapés. Ces parties ont considéré que ces conclusions étaient hautement pertinentes pour la segmentation effectuée par la Commission, et plus généralement pour l'analyse du préjudice.

⁽²²⁾ Commission européenne, affaire COMP/E-2/36.041/PO Michelin.

⁽²³⁾ Commission européenne, affaire COMP/M.4564 — BRIDGESTONE/BANDAG; paragraphes 20 à 22.

- (67) S'agissant de ces demandes, la Commission a tenu à redire que les enquêtes en matière de concurrence et les enquêtes antidumping se distinguent substantiellement quant à la manière dont le produit concerné est défini. Qui plus est, en vertu de l'accord antidumping de l'OMC, les membres jouissent d'une grande marge d'appréciation pour définir le produit concerné et le produit similaire. Dès lors, ni les affaires de concurrence ni d'autres affaires antidumping dans des pays tiers ne peuvent s'appliquer directement à l'enquête de la Commission. En conséquence, ces demandes ont été rejetées.
- (68) Plusieurs parties intéressées ont invoqué les différences entre pneumatiques neufs et pneumatiques rechapés en termes de caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles, d'applications et de circuits de vente et ont de nouveau invoqué un argument similaire après la communication du document d'information finale. Ces parties ont fait valoir que les matières premières entrant dans la production des pneumatiques neufs sont très différentes de celles nécessaires à la fabrication de pneumatiques rechapés. Par conséquent, il y aurait lieu d'exclure de la définition du produit concerné les pneumatiques rechapables, ou «à plusieurs vies».
- (69) Comme indiqué au considérant 72 du règlement provisoire, les pneumatiques neufs et rechapés ont les mêmes caractéristiques techniques et les mêmes composants et présentent une structure similaire. Un pneumatique neuf fournit la carcasse utilisée par la filière de rechapage. La bande de roulement d'un pneumatique rechapé est similaire à celle d'un pneumatique neuf. Cet argument a donc été rejeté par la Commission.
- (70) En outre, la CRIA et la CCCMC et l'ACIC ont argué que les pneumatiques rechapés et les pneumatiques neufs ne sont pas utilisés pour les mêmes applications, les pneumatiques rechapés ayant des performances en matière de sécurité très inférieures à celles des pneumatiques neufs, et ont fait part à nouveau des mêmes préoccupations après la publication du document d'information finale. Elles ont présenté à l'appui de leur argument une citation du droit américain ⁽²⁴⁾. En outre, elles ont fait valoir que les institutions de l'Union distinguent également les pneumatiques rechapés des pneumatiques neufs dans d'autres sphères: en effet, le règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁵⁾. Partant, ils ne relèveraient pas de la même législation, contrairement à ce que laisse entendre le considérant 75 du règlement provisoire.
- (71) La Commission a rejeté cet argument. Au considérant 73 du règlement provisoire, la Commission s'est penchée sur la manière dont les pneumatiques étaient perçus s'agissant de leurs performances en matière de sécurité, et a conclu qu'on observait exactement les mêmes différences de perception sur le plan technique, ainsi que sur le plan de la qualité et de la sécurité, entre deux pneumatiques neufs appartenant à deux catégories différentes. De plus, la décision du Conseil du 13 mars 2006 modifiant les décisions 2001/507/CE et 2001/509/CE en vue de rendre obligatoires les règlements 109 et 108 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) relatifs aux pneus rechapés ⁽²⁶⁾ précise que les dispositions des règlements 109 et 108 de la CEE/ONU doivent s'appliquer à titre de condition obligatoire de la mise sur le marché de pneumatiques rechapés sur le marché de l'Union, pour garantir que les pneumatiques rechapés répondent à des exigences en matière de sécurité et de contrôle de qualité similaires à celles applicables aux pneumatiques neufs ⁽²⁷⁾.
- (72) Après la communication du document d'information finale, la CRIA et la CCCMC ont argué que le processus de production des pneumatiques neufs était fondamentalement différent de celui des pneumatiques rechapés. La Commission reconnaît avec ces parties que le processus de production est différent, mais l'utilisation des pneumatiques neufs et des pneumatiques rechapés est la même: ils sont montés sur les roues d'autobus ou de camions pour améliorer le contact avec la route. Cet argument a donc été rejeté.

2.3. Produit similaire

- (73) L'ensemble des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon, la CRIA et la CCCMC ont demandé à la Commission de divulguer plus d'informations sur les types de pneumatiques qui avaient été utilisés aux fins de la comparaison. Selon eux, il était fort probable que certaines différences ne soient pas reflétées dans les NCP/les types de produits, et il convenait d'opérer des ajustements. Les exportateurs chinois, la CRIA et la CCCMC ont affirmé qu'ils se trouvaient dans l'impossibilité de détecter ces différences étant donné qu'ils ne disposaient pas d'informations sur les produits mis en vente par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Ces parties ont à nouveau employé des arguments similaires après la communication du document d'information finale.
- (74) La Commission a jugé que le dossier public contenait déjà des informations suffisantes concernant la définition des NCP/des types de produits. La définition des types de produits est relativement complexe, et repose sur sept caractéristiques (à savoir la largeur du boudin, le rapport d'aspect, le type de construction, le diamètre de la jante/de la roue, la position de montage, le fait qu'il s'agisse ou non de pneumatiques hiver, le fait qu'il s'agisse ou non de pneumatiques sans chambre à air). En conséquence, la Commission a conclu que les caractéristiques des NCP étaient suffisamment détaillées pour prendre en compte l'ensemble des caractéristiques des produits qui se

⁽²⁴⁾ En droit américain, «un autobus ne saurait être mis en service avec des pneumatiques retailés ou rechapés au niveau des roues avant», 49 CFR 393.75 — Tires.(d) [code des règlements fédéraux, titre n° 49, article 393.75, Pneumatiques — point d)].

⁽²⁵⁾ Règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels ne s'appliqueraient pas aux pneumatiques rechapés (JO L 342 du 22.12.2009, p. 46).

⁽²⁶⁾ JO L 181 du 4.7.2006, p. 1.

⁽²⁷⁾ <http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework> [dernière consultation: 12 juillet 2018].

trouvent sur le marché de l'Union. En effet, aucune autre partie intéressée n'a laissé entendre que les NCP pourraient ne pas refléter toutes les différences entre les divers types de produits, et qu'un même type de produit pourrait être différent selon qu'il est fabriqué dans l'Union ou en RPC. Aucune partie intéressée n'a non plus fourni d'informations quant aux caractéristiques autres qui seraient nécessaires pour garantir une comparaison encore plus complète ou encore plus large entre les types importés et les types nationaux du produit concerné. Par conséquent, la Commission a maintenu ses conclusions selon lesquelles les caractéristiques des NCP étaient suffisamment détaillées pour rendre compte de toutes les différences pertinentes entre les différents types de produits et permettre une comparaison équitable entre les produits (et les prix). Cette affirmation a donc été rejetée par la Commission.

- (75) La CRIA et la CCCMC ont affirmé que la différence entre la notion de types de produits et la notion de NCP n'était pas claire, et ont demandé à la Commission de clarifier ce point. Aux fins de la présente procédure, la Commission a confirmé que les deux notions étaient interchangeables.

3. DUMPING

- (76) La CCCMC et la CRIA, le groupe Aeolus et Pirelli, le groupe Hankook et le groupe Giti ont critiqué le traitement confidentiel réservé non seulement à l'identité du producteur d'un pays analogue, mais aussi aux calculs détaillés des valeurs normales. Ils ont affirmé que cela les avait empêchés d'exercer leurs droits de recours et de formuler des observations utiles sur le calcul de la valeur normale. Le groupe Giti et le groupe Hankook ont réitéré cet argument après la communication du document d'information finale.
- (77) La Commission a rappelé que le producteur du pays analogue avait demandé que son identité soit tenue confidentielle et en a donné les raisons. La Commission a examiné le bien-fondé de cette demande de traitement confidentiel et a établi qu'il existait des preuves d'un risque important de représailles, et a reconnu que le nom de la société n'avait pas à être divulgué. De plus, le producteur du pays analogue a apporté des preuves de ce que, sur la base des données relatives à ses ventes et à ses coûts, notamment à ses ventes par catégorie, ses concurrents pourraient déterminer son identité et donc le menacer de représailles dans le cas où il continuerait de coopérer. Dès lors, la Commission a abondé dans le sens du producteur, à savoir que les calculs détaillés des valeurs normales devaient être tenus confidentiels ou communiqués sous forme de fourchettes. Après l'audition avec le conseiller-auditeur visée au considérant 14, la Commission a divulgué des informations supplémentaires concernant le coût de fabrication et les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux du producteur du pays analogue.

3.1. Valeur normale

3.1.1. Statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché (SEM)

- (78) À la suite de la communication du document d'information provisoire, le groupe Giti, la CRIA et la CCCMC ont soutenu que l'approche de la Commission, qui consistait à continuer d'appliquer l'article 2, paragraphe 7, du règlement de base [avant la modification adoptée le 19 décembre 2017 ⁽²⁸⁾] était constitutive d'une violation des engagements pris par l'Union dans le protocole d'accession de la Chine à l'OMC, et que, partant, elle était illégale. Dans ce contexte, le groupe Giti a contesté l'argument de la Commission selon lequel la charge de la preuve lui incomberait, et a fait remarquer, à titre de point final, que, légalement, rien n'empêchait la Commission de déterminer la valeur normale sur la base des données dont dispose le groupe Giti sur ses propres coûts et ses ventes (nationales).
- (79) Comme indiqué au considérant 88 du règlement provisoire, la Commission a suivi dans son enquête la législation applicable au moment de celle-ci, y compris l'article 2, paragraphe 7, points b) et c), du règlement de base. À cet égard, l'argument selon lequel la charge de la preuve n'incomberait pas au groupe Giti n'est pas compatible avec l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base, qui prévoit que: «La requête présentée au titre du point b) doit être faite par écrit et contenir des preuves suffisantes de ce que le producteur opère dans les conditions d'une économie de marché [...]». En outre, pour déterminer la valeur normale, l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base, prévoit que cette valeur peut être déterminée «sur la base du prix ou de la valeur construite, dans un pays tiers à économie de marché, du prix pratiqué à partir d'un tel pays tiers à destination d'autres pays, y compris l'Union [...]».
- (80) À la suite de la communication du document d'information provisoire, le groupe Giti a également allégué que la Commission avait entravé ses droits de la défense à deux titres en rejetant sa demande de statut de SEM:
- a) le groupe Giti n'avait pas disposé d'un délai suffisant pour formuler des observations utiles sur l'appréciation de sa demande de statut de SEM, le délai imparti étant inadéquat et déraisonnable; et

⁽²⁸⁾ Règlement (UE) 2017/2321 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 modifiant le règlement (UE) 2016/1036 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de l'Union européenne et le règlement (UE) 2016/1037 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de l'Union européenne (JO L 338 du 19.12.2017, p. 1).

- b) la Commission n'avait communiqué son rapport sur la vérification de la demande de statut de SEM que (le 3 mai 2018), soit environ un mois après la décision finale relative à l'octroi du statut de SEM (le 9 avril 2018).
- (81) La Commission a contesté ces allégations pour les raisons suivantes:
- a) la Commission avait fait part de son appréciation de la demande de statut de SEM le 15 mars 2018, invitant le demandeur à formuler des observations au plus tard le 27 mars 2018 avant l'heure de fermeture des bureaux. Ce délai de douze jours était raisonnable et permettait au groupe Giti de défendre dûment ses intérêts;
- b) le document contenant l'appréciation de la demande de statut de SEM du 15 mars 2018 contenait non seulement les faits essentiels, mais également les résultats de l'enquête sur place. Dans ce document spécifique, les services de la Commission détaillaient de manière transparente tous les éléments pertinents, permettant ainsi au groupe Giti de défendre ses intérêts s'agissant de l'appréciation de sa demande de statut de SEM. Par ailleurs, des visites de vérification sur une durée de trois semaines ont été effectuées dans les locaux des sociétés du groupe Giti, auxquelles assistait au moins un conseiller juridique représentant le groupe Giti. Au cours des visites de vérification, les services de la Commission ont tenu les représentants de la société informés, par oral et par courrier électronique, des informations qui avaient pu être vérifiées, de celles qui ne l'avaient pas encore été et de celles qui devaient encore être fournies. Un double de la liste de l'ensemble des pièces recueillies au cours de ce processus de vérification avait été transmis au conseiller juridique du groupe Giti à la fin de chaque visite de vérification. Dès lors, même sans rapport de mission, rapport qui ne fait que récapituler les conclusions factuelles déjà communiquées dans le document d'information relatif à la demande de SEM, le groupe Giti avait eu amplement l'occasion de formuler des observations sur les considérations essentielles pour l'appréciation de sa demande.
- (82) En conclusion, à la suite de la communication du document d'information provisoire, les observations formulées sur le document d'appréciation de la demande de statut de SEM n'ont pas remis en cause les conclusions factuelles de la Commission et ne l'ont pas incitée à modifier ses conclusions sur la demande de statut de SEM. Conformément à l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base, la Commission, pour déterminer si le groupe Giti remplissait les critères SEM, a mis sept mois, et en tout état de cause moins de huit mois à compter de l'ouverture de l'enquête, après que l'industrie de l'Union a eu l'occasion de présenter ses observations. En conséquence, la Commission a considéré que les droits de la défense du groupe Giti avaient été pleinement respectés s'agissant des conclusions auxquelles elle était arrivée quant à la demande de statut de SEM.

3.1.2. *Pays analogue*

- (83) Dans le règlement provisoire, la Commission a sélectionné le Brésil comme pays analogue au titre de l'article 2, paragraphe 7, du règlement de base.
- (84) À la suite de la communication du document d'information provisoire, le groupe Giti a soutenu que le Brésil ne constituait pas un pays analogue approprié car: 1) les conditions d'accès aux matières premières sont moins favorables au Brésil, étant donné que la Chine est un plus gros producteur de caoutchouc naturel et qu'elle est plus proche des principales sources de production, en Asie du Sud-Est; 2) le Brésil impose des droits antidumping à plusieurs pays; 3) le Brésil impose à titre régulier des droits à l'importation élevés, de 16 %, sur certains pneumatiques pour autobus et camions.
- (85) La Commission a rappelé que le Brésil est un marché concurrentiel qui compte cinq grands producteurs de pneumatiques pour autobus et camions. Il s'agit d'un marché important en termes de consommation, dont les volumes d'importations et d'exportations sont considérables en dépit des droits antidumping et des droits de douane ordinaires qui s'appliquent. La Commission a également rappelé qu'elle n'avait pas d'alternative viable. Le seul producteur thaï prêt à coopérer fabrique uniquement des pneumatiques à chambre à air, ce qui faisait de lui une option inappropriée étant donné que plus de 95 % des exportations vers l'Union sont des pneumatiques sans chambre à air. Enfin, l'Afrique du Sud était beaucoup plus petite en termes de production et de consommation, et imposait des droits antidumping ordinaires encore plus élevés, ce qui en faisait une option moins pertinente que le Brésil. Dès lors, la Commission a confirmé que le Brésil était le pays analogue le plus approprié parmi les différentes possibilités proposées.
- (86) La Commission a également examiné en profondeur la part du coût du caoutchouc naturel dans le coût de fabrication du producteur du pays analogue. La part du coût du caoutchouc naturel par kilo de pneumatiques pour autobus et camions produit par le producteur du pays analogue était de [4,1-4,5] RMB, ce qui correspondait au coût indiqué par les producteurs-exportateurs chinois dans leurs réponses au questionnaire. Globalement, le coût de fabrication au kilo produit du producteur du pays analogue est supérieur au coût de fabrication au kilo produit des producteurs-exportateurs chinois. Toutefois, la différence principale dans le niveau du coût de fabrication au Brésil s'explique par des coûts de main-d'œuvre plus élevés, l'amortissement direct et d'autres coûts de fabrication directs et indirects. Par conséquent, la demande visant un ajustement destiné à prendre en compte la différence de prix des matières premières dans le pays analogue et en RPC a été rejetée.

- (87) À la suite de la communication du document d'information provisoire, le groupe Giti, le groupe Hankook, le groupe Aeolus et Pirelli ont souligné que la valeur normale avait dû être construite pour la plupart de leurs volumes de ventes vers l'Union et que cela mettait sérieusement en doute la comparabilité des types de produits vendus sur le marché intérieur du pays analogue. Le groupe Giti a à nouveau invoqué cet argument après la communication du document d'information finale.
- (88) Le produit concerné inclut une large gamme de types de produits présentant de nombreuses dimensions et autres caractéristiques différentes. Le fait que certaines dimensions et certains types de pneumatiques n'étaient pas fabriqués au Brésil ne signifie pas que les types de produits brésiliens n'étaient pas comparables. De fait, les types de produits fabriqués par le producteur brésilien appartiennent au même groupe de produits et ont pu, dans une certaine mesure, être mis en correspondance avec les produits exportés vers l'Union par les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon. La Commission a donc rejeté cet argument.
- (89) En l'absence d'autres observations concernant la pertinence du choix du pays analogue, la conclusion provisoire de la Commission d'utiliser le Brésil en tant que pays analogue, énoncée au considérant 112 du règlement provisoire, est confirmée.

3.1.3. Valeur normale

- (90) Les détails du calcul de la valeur normale sont exposés aux considérants 113 à 115 du règlement provisoire.
- (91) L'ensemble des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ont argué que la méthode utilisée par la Commission pour construire la valeur normale au stade provisoire avait donné lieu à des marges de dumping extraordinairement élevées, et avait produit des résultats qui ne semblaient pas correspondre à la réalité, à savoir que la valeur normale n'avait pas baissé pour la catégorie 2 et pour la catégorie 3, alors qu'en réalité, les pneumatiques de la catégorie 2 et de la catégorie 3 sont toujours moins chers. Les producteurs-exportateurs ont demandé instamment à la Commission d'opérer des ajustements de la valeur normale, qui tiennent compte des coûts de production en baisse des catégories 2 et 3. Le groupe Giti a également demandé un ajustement qui tienne compte du coût de fabrication en baisse des pneumatiques ayant une plus grande largeur de boudin.
- (92) La Commission a admis que la méthode qu'elle avait utilisée à titre provisoire pour construire la valeur normale des NCP sans correspondance ne tenait peut-être pas suffisamment compte de la segmentation en catégories. La Commission a analysé les types de produits que le producteur du pays analogue fabriquait dans les trois catégories et observé que le coût de fabrication unitaire de la catégorie 2 était en moyenne égal à [83-87] % du coût de fabrication unitaire de la catégorie 1, et que le coût de fabrication unitaire de la catégorie 3 était en moyenne égal à [77-82] % du coût de fabrication unitaire de la catégorie 1. La Commission a donc décidé d'affiner la méthode de construction de la valeur normale afin de tenir compte de ces différences de coûts de fabrication unitaire par catégorie, comme suit. Premièrement, elle a calculé le coût moyen de fabrication au kilo pour tous les pneumatiques de la catégorie 1 fabriqués par le producteur du pays analogue: [19-21] RMB/kg. Deuxièmement, elle a déduit du coût de fabrication/kg de la catégorie 2 utilisé pour calculer la valeur normale la différence moyenne de coût de fabrication unitaire entre la catégorie 1 et la catégorie 2, soit [83-87] %, ce qui a porté le coût de fabrication/kg de la catégorie 2 à: [16-18] RMB/kg; elle a déduit du coût de fabrication/kg de la catégorie 3 la différence moyenne de coût de fabrication unitaire entre la catégorie 1 et la catégorie 3, soit [77-82] %, ce qui le porte à [15-17] RMB/unité. Les types de produits que le producteur du pays analogue fabriquait dans les trois catégories représentaient [70-80] % de la production du pays analogue en volume, ce qui a par conséquent été considéré comme suffisamment représentatif pour être utilisé comme base d'ajustement.
- (93) La Commission a construit la valeur normale de chaque type de produit sans correspondance exporté par les producteurs chinois en multipliant son poids par le coût de fabrication au kilo de la catégorie concernée. La Commission a ensuite ajouté un montant raisonnable de frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux et un montant raisonnable de bénéfice pour chaque type de produit.
- (94) Sur la base des ajustements ci-dessus, la Commission a construit la valeur normale des types de produits sans correspondance («NCP»), en tenant compte des différences de coûts de fabrication constatées entre les trois catégories.
- (95) Devant les arguments selon lesquels les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux du producteur du pays analogue étaient déraisonnablement élevés, la Commission a réexaminé en détail lesdits frais et a constaté que les frais relatifs au transport intérieur avaient été pris en compte deux fois au stade provisoire. La Commission a donc supprimé ces frais des calculs de la valeur normale, faisant passer les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux entrant dans la construction de la valeur normale de [35-45] % à [20-30] % du coût de fabrication du producteur du pays analogue. Cette correction n'a aucune incidence sur les niveaux du droit provisoire puisqu'elle n'a pas ramené la marge de dumping provisoire à un niveau inférieur à celui de la marge de préjudice. Les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux corrigés correspondent aux frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux moyens de l'industrie de l'Union pour l'ensemble des producteurs des trois catégories retenus dans l'échantillon. Dès lors, la Commission a considéré ce niveau de frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux comme raisonnable.

- (96) Après la communication du document d'information finale, le groupe Giti a affirmé que la Commission n'avait pas procédé à des ajustements pour tenir compte du fait que les producteurs de la catégorie 1 ont habituellement des dépenses de marketing beaucoup plus élevées (lors de la détermination des frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux) et une rentabilité beaucoup plus élevée que celle des producteurs des catégories 2 et 3 (lors de la détermination du bénéfice). Il a donc avancé que, lors de la construction de la valeur normale, la Commission devait utiliser une marge bénéficiaire plus faible pour les pneumatiques de la catégorie 2 que pour ceux de la catégorie 1, et une marge bénéficiaire encore plus faible pour les pneumatiques de la catégorie 3.
- (97) La Commission a rappelé qu'elle avait révisé sa méthode après le stade provisoire pour prendre en compte les différences entre catégories lors de la construction de la valeur normale (voir le considérant 92). Les données du producteur du pays analogue ne justifiaient pas d'autres ajustements. Cet argument a donc été rejeté.
- (98) S'agissant de la demande d'ajustement de la valeur normale pour tenir compte de la baisse du coût de fabrication des pneumatiques de grandes dimensions, la Commission a noté que le groupe Giti n'avait pas fourni d'analyse détaillée quantifiant la mesure dans laquelle les pneumatiques de plus grandes dimensions étaient moins coûteux à fabriquer et faisant état d'une réduction manifeste du coût de fabrication. Enfin, le groupe Giti n'a présenté aucune méthode potentielle permettant d'effectuer cet ajustement. Après la communication du document d'information finale, le groupe Giti a affirmé qu'il n'avait pas reçu suffisamment de données pour pouvoir proposer une méthode potentielle d'ajustement en fonction de la taille des pneumatiques. La Commission a considéré que le groupe Giti pouvait utiliser ses propres données pour démontrer qu'il existait des différences significatives de coûts de fabrication selon la taille des pneumatiques et suggérer une méthode d'ajustement sur cette base. Or, elle n'a reçu aucune proposition en ce sens. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (99) Le groupe Giti a également fait remarquer qu'au cours de la période d'enquête, les taux d'intérêt publiés par la Banque centrale du Brésil avaient fluctué entre 14,25 % et 11,25 %, alors que durant la même période, le taux d'intérêt publié par la Banque populaire de Chine était de 4,35 %. Le groupe Giti a fait valoir que, si une grande partie des frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux étaient liés à des charges financières, ces frais devaient être ajustés à la baisse pour tenir compte des intérêts d'emprunt plus élevés au Brésil qu'en RPC.
- (100) La Commission a rappelé qu'elle avait utilisé les coûts du pays analogue en raison de l'existence d'importantes distorsions de concurrence liées à l'intervention significative de l'État en Chine. Étant donné que l'accès des sociétés chinoises au financement bancaire est l'une de ces distorsions de concurrence, la Commission a considéré qu'il convenait d'utiliser le taux d'intérêt du pays analogue. Cet argument a donc été rejeté.
- (101) Après la communication du document d'information finale, le groupe Giti a répété que la Commission devait réaliser un ajustement pour tenir compte de la différence des coûts de financement en RPC et au Brésil, et plus précisément de la différence entre les taux d'intérêt appliqués par la Banque populaire de Chine et la Banque centrale du Brésil. Le groupe Giti a également demandé que des ajustements à la baisse soient apportés aux coûts de fabrication du producteur du pays analogue, pour compenser ses frais généraux plus élevés, et à ses frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux, pour compenser d'autres coûts et un niveau d'imposition plus élevé.
- (102) La Commission a rappelé que, conformément à l'article 2, paragraphe 7, points a) et b), du règlement de base, dans le cas de la RPC, la valeur normale doit être déterminée sur la base du prix ou de la valeur normale construite dans un pays tiers à économie de marché. Comme mentionné au considérant 100, il y a en RPC d'importantes distorsions de concurrence qui ont un effet sur les coûts de financement chinois. Par conséquent, le fait qu'il puisse y avoir des différences de coûts de financement entre la RPC et le pays analogue ne justifie pas l'ajustement demandé. En ce qui concerne l'argument supplémentaire selon lequel les coûts de fabrication du producteur du pays analogue devraient être ajustés à la baisse pour compenser les frais généraux et impôts plus élevés au Brésil, la Commission a rappelé qu'elle avait refusé la demande de statut de SEM du groupe Giti. L'une des raisons de ce refus était que ses documents comptables n'avaient pas correctement tenu compte de l'intégralité des frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux. Par conséquent, la Commission ne pouvait pas se fier aux données du groupe Giti sur les coûts de chaque société et ne les avait ni utilisées, ni vérifiées. Il s'ensuit qu'elle n'avait pas pu réaliser de comparaison avec les frais généraux et charges fiscales présumés plus élevés au Brésil. Étant donné qu'accepter l'ajustement demandé aurait eu pour effet de réintroduire ces données chinoises non fiables dans les calculs, la Commission a également rejeté cet argument.

3.2. Prix à l'exportation

- (103) Les détails du calcul du prix à l'exportation sont exposés aux considérants 116 à 119 du règlement provisoire.
- (104) Le groupe Hankook a affirmé qu'il devait être traité comme entité économique unique, et qu'en conséquence, il n'était pas nécessaire, ni autrement justifié, d'opérer des ajustements au titre de l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base. Il a déclaré que l'élimination des frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux et bénéfices des sociétés liées dans l'Union au titre de l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base avait eu pour effet d'enlever du prix à l'exportation tous les coûts et les frais encourus par un service de ventes

à l'exportation, ainsi qu'une part des bénéfices. Après la communication du document d'information finale, le groupe Hankook a réitéré son argument selon lequel il constitue une entité économique unique et, selon lui, la Commission ne devrait ajuster ni les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux, ni le bénéfice des opérateurs liés dans l'Union. Au lieu de cela, la Commission devrait utiliser le prix réel pour le premier acheteur indépendant dans l'Union, étant donné qu'à son avis, ce prix est fiable.

- (105) S'agissant de la construction du prix à l'exportation au titre de l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base, il est de jurisprudence constante que l'existence d'une entité économique unique n'empêche pas la Commission de construire le prix à l'exportation au titre dudit article 2, paragraphe 9⁽²⁹⁾. Conformément à l'article 2, paragraphe 9, premier et deuxième alinéas, du règlement de base, la Commission peut construire le prix à l'exportation lorsqu'il apparaît que le prix à l'exportation n'est pas fiable en raison de l'existence d'une association entre l'exportateur et l'importateur. Dans de tels cas, des ajustements sont opérés pour tenir compte de tous les frais, y compris les droits et les taxes, intervenus entre l'importation et la revente, et d'une marge bénéficiaire, afin d'établir un prix à l'exportation fiable au niveau frontière de l'Union. Conformément à l'article 2, paragraphe 9, troisième alinéa, du règlement de base, les coûts au titre desquels un ajustement est opéré incluent ceux normalement supportés par un importateur, mais payés par toute partie, et notamment une marge raisonnable pour les frais de vente, les dépenses administratives et les autres frais généraux et pour le bénéfice. En l'espèce, la Commission a établi que cette association existait puisque les producteurs-exportateurs et les importateurs appartiennent au même groupe de sociétés, à savoir le groupe Hankook. Par conséquent, la Commission peut opérer des ajustements des frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux encourus par les importateurs liés du groupe Hankook et des bénéfices réalisés par ceux-ci. La Commission a également considéré que les bénéfices vérifiés réalisés par les importateurs indépendants ayant coopéré constituaient une base raisonnable pour la construction du prix à l'exportation. Cet argument a donc été rejeté.
- (106) Le groupe Hankook a fait valoir que, si la Commission rejetait son argument contre les ajustements du prix à l'exportation du groupe Hankook au titre de l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base, elle aurait dû ajuster la valeur normale du producteur du pays analogue en en déduisant les frais de vente et un montant de bénéfices raisonnable, conformément à l'article 2, paragraphe 10, point d), du règlement de base. Selon lui, prendre en compte les frais de vente et la marge bénéficiaire dégagée par le producteur du pays analogue crée une asymétrie qui affecte la comparabilité des prix, qui doivent donc être ajustés. Après la communication du document d'information additionnelle, le groupe Hankook a quantifié les ajustements qui, selon lui, devaient être apportés aux frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux du producteur du pays analogue pour supprimer l'asymétrie qui affecte la comparabilité des prix.
- (107) La Commission a précisé que l'objectif des ajustements opérés en vertu de l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base est d'établir un prix à l'exportation fiable, qui ne soit pas affecté par l'association entre l'exportateur et l'importateur dans l'Union, comme rappelé au considérant 105. Parallèlement, la Cour a dit pour droit que la détermination de la valeur normale et du prix à l'exportation obéissent à des règles distinctes et, dès lors, les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux ne doivent pas nécessairement être traités de la même manière dans l'un et l'autre cas⁽³⁰⁾. La Commission a réaffirmé sa position selon laquelle elle avait ramené le prix de vente final du producteur du pays analogue au même niveau départ usine en l'ajustant à l'aide des quotas, dûment vérifiés, repris dans son tableau opération par opération. Cet argument a donc été rejeté.

3.3. Comparaison

- (108) Les considérants 120 et 121 du règlement provisoire expliquent comment la comparaison entre la valeur normale et le prix à l'exportation a été réalisée.
- (109) Dans leurs observations sur les conclusions provisoires et définitives, le groupe Giti, le groupe Hankook, la CCCMC et la CRIA ont contesté la méthode d'ajustement pour la TVA sur la base de plusieurs motifs détaillés aux considérants 110 à 117.
- (110) Ces parties ont considéré que, ayant rejeté les prix et les coûts chinois pour la détermination de la valeur normale, la Commission avait réintroduit par la suite les taux de la TVA chinoise dans le calcul de la valeur normale. De plus, ces parties ont fait valoir que la méthode gonflait la marge de dumping à la hausse, notamment du fait que l'ajustement est opéré au niveau de la valeur normale, et non au niveau du prix à l'exportation.

⁽²⁹⁾ Arrêt de la Cour de justice du 4 mai 2017, RFA International/Commission, C-239/15 P, ECLI:EU:C:2017:337, points 24 à 26, et arrêt du Tribunal du 17 mars 2015, RFA International/Commission, T-466/12, ECLI:EU:T:2015:151, points 51 à 56.

⁽³⁰⁾ Arrêt de la Cour de justice du 10 mars 1992, Minolta contre Conseil, C-178/87, EU:C:1992:112, point 12.

- (111) La Commission a rejeté ces arguments. L'objectif des ajustements opérés en vertu de l'article 2, paragraphe 10, du règlement de base est de faire en sorte que la marge de dumping soit déterminée sur la base d'une comparaison équitable entre le prix à l'exportation et la valeur normale. Cette exigence s'applique indépendamment de la base sur laquelle la valeur normale est déterminée, y compris lorsque la valeur normale est établie dans un pays analogue pour des cas où les sociétés ne se sont pas vu accorder le statut de SEM. En ce qui concerne l'ajustement de la TVA effectué en vertu de l'article 2, paragraphe 10, point b), la Commission a veillé à ce que la valeur normale et le prix à l'exportation soient comparés au même niveau d'imposition, comme expliqué plus en détails aux considérants 115 et 116 conformément à la jurisprudence établie ⁽³¹⁾.
- (112) Le groupe Giti a affirmé que, selon lui, la situation dans la jurisprudence citée par la Commission, à savoir l'arrêt *Dashiqiao* ⁽³²⁾, était différente de la situation du groupe Giti, étant donné que l'entreprise concernée par ledit arrêt avait obtenu le statut de SEM et qu'aucun ajustement n'avait été opéré en vertu de l'article 2, paragraphe 10, point b), du règlement de base.
- (113) La Commission a reconnu que les circonstances de l'enquête examinée dans l'arrêt *Dashiqiao* étaient différentes. Dans ce cas, les ventes à l'exportation étaient soumises à la TVA au taux plein de 17 % au cours de la période d'enquête, par conséquent aucun ajustement de la valeur normale n'était nécessaire pour assurer une comparaison équitable avec une valeur normale reflétant le même taux de TVA. En revanche, dans l'enquête en cours, les ventes à l'exportation étant soumises à un taux de TVA réduit, un ajustement était nécessaire pour ramener la valeur normale TVA comprise au même niveau d'imposition que celui dont sont frappées les ventes à l'exportation. Comme exposé au considérant 111, la question de savoir si un producteur-exportateur chinois a reçu le statut de SEM ou non n'est pas pertinente. Ce qui est pertinent, c'est de savoir si le prix à l'exportation et la valeur normale sont comparés au même niveau d'imposition afin d'assurer l'équité de la comparaison des prix.
- (114) Le groupe Giti a aussi affirmé que la charge de la preuve quant à la nécessité d'un ajustement revenait à la Commission. Le groupe *Hankook* a souligné qu'aucune TVA n'était prélevée sur les ventes à l'exportation en vertu de la législation chinoise, et qu'aucun ajustement n'était donc justifié. Le groupe *Hankook* a affirmé à titre subsidiaire que, même si un ajustement au titre de la TVA était nécessaire, celui-ci devait être opéré sur le prix à l'exportation et non sur la valeur normale. Le groupe Giti a également fait valoir qu'un éventuel ajustement au titre de la TVA devait plutôt être opéré pour compenser toute différence de TVA payée au final par le groupe après compensation entre la TVA ou d'autres taxes payées sur les achats de matières premières et autres intrants et la TVA due sur, respectivement, les ventes à l'exportation et les ventes nationales. En d'autres termes, Giti a fait valoir que tout ajustement de la TVA devrait refléter la différence de coûts entre les matériaux exportés et ceux vendus sur le marché national.
- (115) Les arguments présentés par le groupe Giti et le groupe *Hankook* sont fondés sur une mauvaise compréhension de la logique sous-tendant l'ajustement effectué au titre de la TVA. Premièrement, sur les mérites d'un ajustement, les deux parties ne contestent pas le fait que les ventes à l'exportation du produit concerné engendrent une dette de TVA pour le producteur-exportateur. En effet, les parties ont argué que l'ajustement devait soit être opéré sur le prix à l'exportation, soit viser à contrebalancer la différence de coûts entre ventes nationales et ventes à l'exportation (à savoir les coûts résultant de l'impossibilité de récupérer toute la TVA payée sur l'achat de matières premières ou autres intrants en raison de la dette de TVA engendrée par les ventes à l'exportation du produit concerné). Si la Commission est en désaccord avec ces arguments pour les raisons développées aux considérants 116 et 117, elle note qu'ils confirment que les ventes à l'exportation engendrent une dette de TVA (contrairement à ce que soutenait également le groupe *Hankook*) équivalente au «taux non remboursable» sur les exportations, qui est un taux forfaitaire appliqué aux prix FAB à l'exportation du produit concerné. Deuxièmement, sur l'ajustement lui-même, la Commission a répété que l'objectif de l'ajustement était d'assurer que la valeur normale et le prix à l'exportation soient comparés sur la base du même niveau de taux de TVA.
- (116) Sur cette base, la Commission a d'abord établi une valeur normale sur une base incluant la TVA au taux de 17 %, qui est le taux normal de TVA pour les ventes nationales en RPC. Ensuite, la Commission a ajusté à la baisse la valeur normale pour la faire correspondre au taux réduit de dette de TVA observé pour les ventes à l'exportation du produit concerné (ce que l'on appelle le taux non remboursable). Cela a permis d'obtenir la symétrie requise entre la valeur normale et le prix à l'exportation sur le plan du niveau de fiscalité indirecte. En réaction aux arguments du groupe *Hankook* selon lesquels l'ajustement devrait être opéré sur le prix à l'exportation, la Commission a fait observer que l'article 2, paragraphe 10, point b), du règlement de base indique clairement que toute différence de niveau de fiscalité indirecte doit donner lieu à un ajustement de la valeur normale, et non du prix à l'exportation.

⁽³¹⁾ Arrêt de la Cour de justice du 19 septembre 2013, *Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials/Conseil*, C-15/12 P, EU:C:2013:572, points 34 et 35.

⁽³²⁾ *Idem*.

- (117) En ce qui concerne l'argument selon lequel l'ajustement devrait être effectué afin de neutraliser toute différence de coûts des matières premières ou des intrants, entre les ventes à l'exportation et les ventes nationales, résultant de la dette de TVA résiduelle sur ces éléments de coûts, la Commission a rappelé que l'objectif de l'ajustement dans ce contexte n'était pas censé être de remédier à des différences alléguées de coûts des matières premières ou d'autres intrants: l'ajustement permet de replacer au même niveau de fiscalité les prix utilisés dans la comparaison. Enfin, sur l'argument du groupe Giti concernant la charge de la preuve, la Commission a rappelé que le fait que les ventes à l'exportation du produit concerné engendrent une dette de TVA a été établi par l'enquête et n'est en réalité contesté par aucun des deux groupes, qui présentent plutôt une approche différente pour remédier à ce fait (ajustement sur le prix d'exportation ou ajustements au titre des différences de coûts). Ces arguments ont donc été rejetés.
- (118) Après la communication du document d'information finale, le groupe Hankook a réitéré son argument selon lequel il constitue une entité économique unique et, par conséquent, la Commission ne devrait pas opérer d'ajustements au titre des commissions en vertu de l'article 2, paragraphe 10, point i), du règlement de base.
- (119) La Commission a réaffirmé sa position selon laquelle elle peut, en vertu de l'article 2, paragraphe 10, point i), du règlement de base, opérer des ajustements au titre des commissions versées pour les ventes considérées. En l'espèce, la Commission a établi que les commissions étaient prévues dans un contrat entre les parties et ont de fait été versées par les producteurs-exportateurs aux parties liées. Les paiements ont été déclarés, reconnus par le producteur-exportateur et vérifiés au cours de l'enquête. Il a été constaté qu'ils affectaient la comparaison des prix. La Commission devait donc opérer des ajustements au titre des commissions, que les sociétés constituent ou non une entité économique unique. La Commission a également rappelé que le concept d'entité économique unique dans le contexte des ajustements opérés en vertu de l'article 2, paragraphe 10, du règlement de base avait été développé dans la jurisprudence de la Cour ⁽³³⁾ en ce qui concerne les «commissions notionnelles», qui incluent la marge perçue par un opérateur commercial visée à l'article 2, paragraphe 10, point i), deuxième alinéa, et non en ce qui concerne des situations où des commissions réelles sont clairement définies et effectivement versées. Cet argument a donc été rejeté.
- (120) Après la communication du document d'information finale, le groupe Hankook a réitéré son argument selon lequel les redevances versées au siège coréen pour l'utilisation de la technologie et de la marque de Hankook ne devaient pas être déduites du prix à l'exportation. La Commission a réexaminé l'argument, a estimé qu'il était justifié et a recalculé la marge de dumping en conséquence.

3.4. Marge de dumping

- (121) Comme énoncé aux sections 3.1 à 3.3, la Commission a pris en compte un certain nombre d'observations des parties intéressées reçues après la communication du document d'information provisoire et recalculé les marges de dumping de l'ensemble des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. Ce calcul s'est traduit par une réduction des marges de dumping établies à titre provisoire. Cette réduction a également eu une incidence sur la marge de dumping de toutes les autres sociétés ayant coopéré et n'ayant pas coopéré, étant donné que ces marges sont établies sur la base des marges des sociétés retenues dans l'échantillon.
- (122) Les marges de dumping définitives, exprimées en pourcentage du prix CAF frontière de l'Union, avant dédouanement, sont les suivantes:

Tableau 1

Marges de dumping définitives

Entreprise	Marge de dumping définitive
Groupe Xingyuan	106,7 %
Groupe Giti	56,8 %
Groupe Aeolus et Pirelli	85 %
Groupe Hankook	60,1 %
Autres sociétés ayant coopéré	71,5 %
Toutes les autres sociétés	106,7 %

⁽³³⁾ Arrêt du 16 février 2012, Conseil/Interpipe, C-191/09 P et C-200/09 P, et arrêt de la Cour du 26 octobre 2016, PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas)/Conseil, C-468/15 P.

4. PRÉJUDICE

4.1. Définition de l'industrie de l'Union

- (123) Comme décrit aux considérants 127 à 129 du règlement provisoire, le produit similaire était fabriqué par plus de 380 producteurs dans l'Union, qui produisaient tant des pneumatiques neufs que des pneumatiques rechapés. Ces producteurs, considérés ensemble, ont été définis comme l'industrie de l'Union.
- (124) Après la communication du document d'information finale, la CRIA et la CCCMC ont affirmé que les rechapeurs ne pouvaient pas faire partie de l'industrie de l'Union, qu'ils opèrent ou non dans le cadre de conventions de travail à façon. Elles estiment que le rechapage est un service après-vente qui ne peut pas être protégé par des mesures antidumping, étant donné que le rechapeur prend des pneumatiques existants qui sont partiellement usagés et les retrace afin qu'ils puissent être utilisés. En outre, les rechapeurs qui exercent leurs activités dans le cadre du travail à façon ne peuvent pas être propriétaires de la carcasse. Les clients restent propriétaires de la carcasse pendant que celle-ci est réparée, une nouvelle bande de roulement étant appliquée sur le pneumatique usagé qui est ensuite rendu à son propriétaire.
- (125) La Commission a fait observer que l'industrie du rechapage donnait une deuxième vie (ou plus, la même carcasse pouvant être rechapée plusieurs fois) à une carcasse provenant d'un pneumatique usagé. Un pneumatique usagé n'est plus suffisamment sûr pour être utilisé tel quel sur la voie publique et ne peut pas être remis en circulation. En l'absence de processus de rechapage, un pneumatique usagé est destiné à finir en décharge, bien qu'il puisse en partie être pyrolysé pour produire du carburant dérivé de pneumatiques. Comme décrit au considérant 49 du règlement provisoire, le rechapage est un processus de recyclage consistant à restaurer un pneumatique usagé en remplaçant la bande de roulement sur une ancienne carcasse. Par conséquent, le rechapage n'est pas simplement un service, mais un processus de production. Indépendamment du régime de propriété, les rechapeurs sont des producteurs de l'Union dont le processus de production se fait à partir d'une carcasse et qui produisent un pneumatique.
- (126) En outre, le cycle de vie des pneumatiques usagés se termine de l'une des deux façons suivantes: ils sont soit jetés en tant que déchets, soit utilisés en tant que bonnes carcasses pour être rechapés. S'ils sont considérés comme des déchets, le propriétaire du pneumatique usagé peut devoir payer une redevance pour les jeter. Dans le deuxième cas de figure, le pneumatique usagé devient une source de recettes. Les rechapeurs peuvent acheter le pneumatique usagé auprès d'un garage ou rechaper un pneumatique usagé fourni dans le cadre d'une convention de travail à façon. Tous les rechapeurs vérifiés utilisent deux sources d'approvisionnement (les stocks de carcasses ou le travail à façon) pour produire des pneumatiques. Le prix d'achat d'un pneumatique usagé représentait en moyenne environ 10 % du coût total de production d'un pneumatique rechapé. La Commission a considéré que la différence de coût de production ou de valeur ajoutée entre les deux moyens de rechaper des carcasses n'était pas significative et les a considérés comme deux modèles économiques de rechapage distincts. La Commission a dès lors conclu que les rechapeurs faisaient partie de l'industrie de l'Union.
- (127) Les données fournies par les rechapeurs et vérifiées par la Commission (y compris les coûts réels et les prix de vente) ont donc été utilisées pour déterminer les indicateurs de préjudice et le calcul des marges de préjudice.

4.2. Analyse du préjudice par segment

- (128) Comme expliqué au considérant 162 du règlement provisoire, la situation économique de l'industrie de l'Union a été analysée de manière agrégée et, pour certains indicateurs microéconomiques, au niveau des catégories, étant donné la segmentation du marché de l'Union. Certaines parties intéressées ont de nouveau avancé, à la suite de la communication du document d'information finale, que l'analyse du préjudice par segment devait tenir compte de tous les indicateurs de préjudice et tous les indicateurs du lien de causalité. Elles ont renvoyé au rapport de l'organe d'appel dans le différend États-Unis — Produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon ⁽³⁴⁾. En outre, ces parties ont demandé que la Commission fasse également la distinction entre les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés, les équipements d'origine et les pneumatiques de seconde monte, étant donné que le marché des équipements d'origine était protégé contre la concurrence chinoise, renvoyant là encore au rapport de l'organe d'appel dans le différend États-Unis — Produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon ⁽³⁵⁾. La CRIA et la CCCMC ont de nouveau fait part des mêmes préoccupations à la suite de la communication du document d'information finale.
- (129) La jurisprudence évoquée précédemment indique que les autorités chargées de l'enquête qui entreprennent l'examen d'une partie d'une branche de production nationale «devraient, en principe, examiner, de la même manière, toutes les autres parties qui composent cette branche, et examiner aussi la branche de production dans son ensemble» ⁽³⁶⁾. Toutefois, l'organe d'appel n'impose pas aux autorités chargées de l'enquête une obligation de fournir tous les indicateurs de préjudice par segment.

⁽³⁴⁾ Organe d'appel de l'OMC dans le différend États-Unis — Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon, WT/DS184/AB/R, paragraphes 195 et 196.

⁽³⁵⁾ Organe d'appel de l'OMC dans le différend États-Unis — Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon, WT/DS184/AB/R, paragraphe 207.

⁽³⁶⁾ Organe d'appel de l'OMC dans le différend États-Unis — Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon, WT/DS184/AB/R, paragraphe 204.

- (130) En outre, ce différend ne portait pas sur les mêmes faits. Dans le rapport de l'organe d'appel dans le différend États-Unis — Produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon, une partie considérable de la production intérieure des États-Unis — la production captive — était protégée par la structure du marché intérieur contre la concurrence directe des importations en cause. Dans cette situation particulière, l'organe d'appel remettait en question «examen comparatif» de chaque partie du marché intérieur, qui «juxtaposait» le marché libre et le marché captif. Il est arrivé à la conclusion que cet examen «renforçait» la capacité des autorités chargées de l'enquête à déterminer de manière appropriée l'état de l'industrie nationale dans son ensemble. En l'espèce cependant, les segments du marché de l'Union correspondant aux catégories 1 et 2 ne sont pas protégés. Les ventes des importations chinoises se concentrent surtout sur le marché de la seconde monte: il s'agit d'une situation factuelle qui n'est pas imposée par la structure du marché de l'Union. En outre, le produit concerné était également vendu à des fabricants d'équipements d'origine. Dès lors, l'argument selon lequel le marché de l'Union des équipements d'origine était protégé contre la concurrence chinoise et devait donc être analysé séparément a été rejeté.
- (131) En outre, comme noté au considérant 160 du règlement provisoire, la jurisprudence confirme également que, lors de l'examen visant à déterminer si le préjudice touche l'industrie de l'Union dans son ensemble, cette analyse peut se concentrer sur le segment le plus affecté par les importations faisant l'objet d'un dumping. En l'espèce, environ 65 % des importations chinoises de pneumatiques concernent la catégorie 3. Par conséquent, une analyse adéquate du préjudice ne peut ignorer l'incidence des importations faisant l'objet d'un dumping, tout particulièrement dans une situation de marché où les ventes de pneumatiques de la catégorie 3 sont en croissance constante et où toutes les catégories qui constituent le marché des pneumatiques de l'Union sont interdépendantes.
- (132) Pour ces raisons, la Commission a décidé de commander un examen adéquat de l'industrie dans son ensemble.

4.3. Consommation de l'Union

- (133) Comme évoqué au considérant 9, la Commission a effectué des visites de vérification dans les locaux de deux importateurs indépendants. Elle a constaté que les importations du produit concerné étaient également déclarées au cours de la période considérée sous les codes CN 4011 90 00 et 4011 99 00. Ces importations concernaient des pneumatiques de la catégorie 3. Toutefois, il s'est avéré impossible de déterminer s'il y avait un problème systémique de déclaration du produit concerné, ou si le problème concernait cet importateur en particulier.
- (134) De plus, le volume total déclaré par les producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré au cours de la période d'enquête était supérieur au total des importations originaires de la République populaire de Chine fourni par la base Comext d'Eurostat. Toutefois, étant donné qu'il n'existe pas de données déclarées par ces producteurs-exportateurs pour les années précédentes, la Commission a décidé d'adopter une approche prudente et de ne pas réviser les volumes des importations en provenance de la RPC.
- (135) À la suite de la communication du document d'information provisoire, il a été constaté que les ventes des fournisseurs de bandes de roulement non membres de l'Europool de l'ETRMA avaient été omises dans la détermination de la consommation de l'Union. Par conséquent, la Commission a révisé la consommation de l'Union pour la période considérée.
- (136) Au cours de la période considérée, la consommation de l'Union ⁽³⁷⁾ a évolué comme suit:

Tableau 2

Consommation de l'Union (en unités)

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Consommation totale de l'Union	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Indice 2014 = 100	100	102,3	105,4	106,1

Source: ETRMA et fournisseurs de bandes de roulement non membres de l'Europool de l'ETRMA.

- (137) La consommation de l'Union a donc augmenté au cours de la période considérée. Globalement, au cours de la période considérée, la consommation a augmenté de 6,1 %, passant d'environ 20,5 millions de pneumatiques à environ 21,7 millions de pneumatiques au cours de la période d'enquête.

⁽³⁷⁾ Note au dossier concernant la méthode utilisée pour la consommation de l'Union (référence: t18.004870).

4.4. Interdépendance entre les pneumatiques neufs et rechapés

- (138) Un certain nombre des parties intéressées ont contesté les conclusions provisoires en ce qui concerne l'interdépendance entre pneumatiques neufs et pneumatiques rechapés et entre les catégories qualitatives de pneumatiques et ont de nouveau fait part des mêmes préoccupations à la suite de la communication du document d'information finale. La Commission a rassemblé toutes les informations sur cette question dans une note au dossier sur l'interdépendance ⁽³⁸⁾.
- (139) S'agissant du considérant 140 du règlement provisoire, la CRIA et la CCCMC ont fait valoir que l'existence de la filière de rechapage ne se traduisait pas par une attribution de valeur particulière aux pneumatiques des catégories 1 et 2.
- (140) Les informations concernant l'importance de l'activité de rechapage sont largement diffusées et accessibles au public. Comme indiqué au considérant 58 du règlement provisoire, les producteurs de pneumatiques neufs produisent également des pneumatiques rechapés. Certains producteurs-exportateurs chinois ont leurs propres marques de pneumatiques rechapés, telles que Hankook Alphatread ou Giti Genesis. Comme expliqué dans la note au dossier relative à l'interdépendance, la Commission a constaté que les principaux producteurs de pneumatiques, y compris des producteurs-exportateurs chinois, exerçaient une activité de rechapage. Le groupe Hankook fait appel à des rechapeurs de l'Union, tels que Vacu-Lug au Royaume-Uni ou B.R.P. Pneumatici en Italie, pour son activité de rechapage. Giti Genesis, anciennement connue sous le nom de GT Ree Tread, fait appel à Vacu-Lug au Royaume-Uni.
- (141) En outre, Pirelli Italie a déclaré en 2009, s'agissant d'un contrat signé avec Marangoni (fournisseur de l'Union en systèmes de rechapage), que ce projet, qui fait partie de la stratégie de renforcement et d'élargissement de la fourniture des services assurés par Pirelli Truck, vise à ajouter de la valeur, notamment aux nouveaux produits de la Série 88 et de la Série 01 lancés sur le marché européen en 2009 et qui, entre autres qualités, se caractérisent par le fait qu'ils sont particulièrement adaptés au rechapage ⁽³⁹⁾. D'autres producteurs vantent également le fait que leurs pneumatiques sont rechapables, par exemple un importateur de la marque Athos indiquant que les pneumatiques Athos sont retaillables et se prêtent au rechapage à froid comme à chaud, ou la marque Aeolus ⁽⁴⁰⁾ (déclarés tous deux en catégorie 3). Cela montre que la rechapabilité est un facteur de valeur important, à la fois dans l'Union européenne et dans le pays concerné. En effet, l'enquête de la Commission a montré que les producteurs de «catégorie supérieure» dépendent fortement de l'existence et de la disponibilité d'une filière de rechapage pour non seulement créer une perception d'un marché à haute valeur ajoutée, mais également pour leurs stratégies en matière de clientèle et de continuité de leur activité. Comme le montre en outre la note au dossier sur l'interdépendance, la rechapabilité est perçue par l'industrie de production dans l'Union et dans le pays concerné comme davantage qu'un simple atout pour la commercialisation, mais comme un véritable créateur de valeur pour les catégories supérieures. Dès lors, la valeur et le prix de vente des catégories supérieures sont indissolublement liés à l'existence, «en aval», d'une filière de rechapage en bonne santé. C'est pour ces raisons que la Commission, au considérant 140 du règlement provisoire, a indiqué qu'«une grande partie de la valeur attribuée aux pneumatiques des catégories 1 et 2 provient, en réalité, de l'existence de l'industrie de rechapage dans la catégorie 3».
- (142) Un certain nombre de parties intéressées ont contesté les conclusions provisoires sur l'interdépendance des pneumatiques neufs et des pneumatiques rechapés et des différentes catégories entre elles.
- (143) S'agissant du considérant 141 du règlement provisoire, la CRIA et la CCCMC ont fait remarquer que la Commission n'avait pas indiqué la source de la forte interchangeabilité des pneumatiques neufs et des pneumatiques rechapés, qui fait donc du prix le facteur déterminant dans la décision du client d'acheter l'un ou l'autre type de pneumatiques dans la catégorie 3.
- (144) La Commission a accepté cette remarque: aussi, dans sa note au dossier sur l'interdépendance, a-t-elle fourni des exemples de pneumatiques de différentes catégories ayant des circuits de vente communs.

4.5. Importations en provenance du pays concerné

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

- (145) Le groupe Aeolus et Pirelli ont fait valoir que la Commission aurait dû considérer pour son analyse l'augmentation de la consommation de l'Union, et aurait dû fournir une analyse distincte pour les trois catégories. Les parties ont soutenu que, s'agissant de la catégorie 1 et de la catégorie 2, les importations chinoises avaient diminué de 2,7 % et de 2 % respectivement, alors que les importations de la catégorie 3 avaient augmenté de 3,9 % entre 2015 et 2016. En conclusion, elles ont fait valoir qu'aucune augmentation alléguée des importations (en termes absolus comme en termes relatifs) au cours de la période d'enquête n'était substantielle et n'avait causé de préjudice à l'industrie de l'Union.

⁽³⁸⁾ Note au dossier relative à l'interdépendance (référence: t18.007993).

⁽³⁹⁾ <https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/> (dernière consultation: 7 septembre 2018).

⁽⁴⁰⁾ <https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/> (dernière consultation: 17 juillet 2018) (en anglais).

- (146) Comme expliqué aux considérants 128 et 132, la situation économique de l'industrie de l'Union a été analysée de manière agrégée et en incluant l'analyse des importations. Ce n'est que pour certains indicateurs microéconomiques clés que l'analyse supplémentaire par catégorie a été effectuée, étant donné la segmentation du marché de l'Union. Les volumes des importations du produit concerné en provenance de la RPC ont augmenté. Sur la base des statistiques d'importations de la base Comext d'Eurostat (qui, comme expliqué aux considérants 133 et 134, pourraient être sous-estimées), cette augmentation du volume des importations provenant de la RPC était substantielle, tant en termes absolus qu'en termes relatifs.

4.5.2. Prix des importations en provenance du pays concerné

- (147) Le groupe Aeolus et Pirelli ont argué que l'analyse de la Commission ne faisait pas référence à la segmentation du marché et rendait uniquement compte des chiffres d'Eurostat, sans aucune référence aux chiffres des importations recueillis auprès des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon.
- (148) Comme expliqué aux considérants 128 et 132, la situation économique de l'industrie de l'Union a été analysée de manière agrégée et, pour certains indicateurs microéconomiques clés, a également été analysée au niveau des catégories, étant donné la segmentation du marché de l'Union. Toutefois, dans les calculs de la sous-cotation des prix, les prix des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ont en effet été comparés aux prix des producteurs de l'Union en tenant compte de la catégorie à laquelle ils appartenaient.
- (149) Le groupe Aeolus et Pirelli ont par ailleurs affirmé que les prix à l'importation étaient affectés dans une mesure significative par les fluctuations des taux de change. La Commission n'a pas compris quelle était la pertinence du taux de change étant donné que tous les prix utilisés à des fins de comparaison dans le calcul des marges de préjudice étaient libellés en euros. Dès lors, les fluctuations entre le dollar des États-Unis et l'euro n'ont joué aucun rôle dans la détermination de la sous-cotation ou dans celle du niveau des mesures. Cet argument a donc été rejeté.
- (150) Certaines parties intéressées (Pirelli, le groupe Giti) ont fait valoir que, selon Eurostat, les prix des importations chinoises (concernant principalement des pneumatiques de la catégorie 3) n'avaient baissé sur les trois dernières années uniquement qu'en raison de la baisse des prix des matières premières (de 15,6 EUR par unité). Les parties ont indiqué que les prix des matières premières (caoutchouc naturel et pétrole) avaient considérablement baissé, baisse qui avait eu une incidence constante sur les prix à l'importation au cours de la période d'enquête.
- (151) Le prix moyen des importations dans l'Union originaires du pays concerné et les prix des matières premières principales ont évolué comme suit:

Tableau 3

Évolution des prix des importations et des matières premières principales

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Prix à l'importation depuis la RPC (en EUR/unité)	144,4	144,3	127,7	128,8
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	100	88	89
Caoutchouc naturel:				
SGX RSS3 USD/tonne	1 957	1 560	1 641	2 050
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	80	84	105
SGX TSR20 USD/tonne	1 710	1 370	1 378	1 660
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	80	81	97
Butadiène cents d'USD/livre	59,0	34,0	37,2	62,5
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	58	63	106
Indicateurs Brent USD/baril	99,7	53,4	43,6	49,6
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	54	44	50

Source: base Comext d'Eurostat et la plainte

- (152) Sur la période considérée, les prix des importations chinoises n'ont pas reflété l'évolution des prix des matières premières: tandis que les prix des importations chinoises sont restés stables entre 2014 et 2015, les prix des matières premières principales ont considérablement baissé, de 20 % pour le caoutchouc naturel et d'environ 45 % pour le butadiène et les indicateurs Brent. Tandis que les prix des importations chinoises ont baissé de 12 % entre 2015 et 2016, les prix des matières premières sont restés relativement stables. Enfin, pour la période couvrant l'année 2016 et la période d'enquête, où la plupart des prix des matières premières ont considérablement augmenté à partir du deuxième trimestre 2016 et jusqu'au premier trimestre 2017, les prix des importations chinoises sont restés stables. La Commission en a conclu que les prix des importations chinoises n'étaient pas liés à l'évolution des prix des matières premières. Cet argument a donc été rejeté.

4.5.3. Sous-cotation des prix

- (153) Plusieurs parties intéressées ont argué que les calculs de la sous-cotation des prix devaient être établis par analogie avec la méthode utilisée pour le calcul de la marge de dumping, sur la base d'une comparaison des prix de vente moyens pondérés, par type de produit et segment des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, pratiqués à l'égard d'acheteurs indépendants, avec une moyenne pondérée des prix de l'ensemble des opérations d'exportation comparables. Qui plus est, la CRIA et la CCCMC ont argué que la Commission devait ajuster les prix chinois à la hausse, ou les prix de l'Union pour les pneumatiques rechapés à la baisse, pour garantir que les prix comparés reflètent un kilométrage similaire, et pour les services après-vente et de garantie assurés par les producteurs de l'Union qui vendent des pneumatiques rechapés, notamment pour la catégorie 3, étant donné que les producteurs chinois n'assuraient pas ce type de services. Les parties ont à nouveau employé des arguments similaires après la communication du document d'information finale.
- (154) Comme expliqué aux considérants 149 et 150 du règlement provisoire, la méthode de comparaison de la sous-cotation des prix s'appuie sur les prix de vente moyen par type de produit (NCP) et par segment. La sous-cotation des prix a été calculée sur la base d'opérations comparables par type de produit, ou type par type. Étant donné que, au sein de chaque catégorie, les pneumatiques sont considérés comme similaires en termes de kilométrage, il n'est pas nécessaire d'opérer un ajustement global. Il en va de même pour les services de garantie, à l'exception de la catégorie 3, où, contrairement aux producteurs chinois, l'Union peut effectivement assurer des services après-vente et de garantie. En conséquence, la Commission a ajusté les prix des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour les services après-vente et de garantie pour la catégorie 3, lorsque cela était nécessaire. Les marges de sous-cotation des prix et des prix indicatifs ont été déterminées sans aucune pondération. Cet argument a donc été rejeté.
- (155) Concernant l'argument portant sur l'analogie entre les calculs du dumping et les calculs du préjudice en résultant, la Commission a noté que les calculs du dumping nécessitent effectivement de prendre en compte «toutes les opérations à l'exportation comparables» dans le calcul des marges de dumping pour le produit similaire dans son ensemble⁽⁴¹⁾. En revanche, «une autorité chargée de l'enquête n'est pas tenue [...] d'établir l'existence d'une sous-cotation des prix pour chacun des types de produits faisant l'objet de l'enquête ou en ce qui concerne toute la gamme des marchandises constituant le produit national similaire. Cela étant dit, l'autorité chargée de l'enquête a l'obligation d'examiner objectivement l'effet des importations faisant l'objet d'un dumping sur les prix intérieurs»⁽⁴²⁾. En l'espèce, la Commission s'est dite satisfaite du très haut niveau de correspondance entre les types de produits des producteurs de l'Union et des producteurs-exportateurs vendus sur le marché de l'Union (le taux de correspondance global est compris entre 80 % et 90 %). Cet argument a donc été rejeté.
- (156) La CRIA et la CCCMC ont maintenu que la Commission devait communiquer plus d'informations sur les caractéristiques physiques des types de pneumatiques qui ont été utilisés à des fins de comparaison, car il est fort probable qu'il existe des différences, qui ne sont pas reflétées dans les NCP réclament un ajustement, mais les exportateurs chinois, la CRIA et la CCCMC sont tout simplement incapables d'indiquer ces différences, étant donné qu'ils ne disposent d'aucune information sur les produits vendus par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Les parties ont indiqué que le rapport de l'organe d'appel de l'OMC dans le différend Communautés européennes — Mesures antidumping définitives visant certains éléments de fixation en fer ou en acier en provenance de Chine⁽⁴³⁾ allait dans le sens de cette approche. Les parties ont à nouveau employé des arguments similaires après la communication du document d'information finale.
- (157) La Commission n'a pas admis cet argument. Elle a fait remarquer que le rapport de l'organe d'appel évoqué précédemment concerne la non-transmission des informations nécessaires concernant les caractéristiques d'un produit donné utilisé dans la détermination de la valeur normale. Cela a donné lieu à une situation dans laquelle les producteurs n'étaient pas en mesure de décider s'il était nécessaire ou non de demander un ajustement au titre de différences de stade commercial afin de garantir une comparaison équitable au titre de l'article 2,

⁽⁴¹⁾ Rapport de l'organe d'appel de l'OMC dans le différend Communautés européennes — Mesures antidumping définitives visant certains éléments de fixation en fer ou en acier en provenance de Chine, WT/DS397/AB/RW, paragraphe 5.265.

⁽⁴²⁾ Rapport de l'organe d'appel de l'OMC dans le différend Chine — Mesures imposant des droits antidumping sur les tubes, sans soudure, en acier inoxydable haute performance («HP-SSST») en provenance du Japon/Chine — Mesures imposant des droits antidumping sur les tubes, sans soudure, en acier inoxydable haute performance («HP-SSST») en provenance de l'Union européenne, WT/DS454/AB/R et WT/DS460/AB/R, paragraphe 5.180.

⁽⁴³⁾ Rapport de l'organe d'appel de l'OMC dans le différend Communautés européennes — Mesures antidumping définitives visant certains éléments de fixation en fer ou en acier en provenance de Chine, WT/DS397/AB/RW, paragraphe 5.189.

paragraphe 10, du règlement de base, dans le contexte de calculs du dumping. Toutefois, le rapport du groupe spécial dans la même affaire a indiqué que «même s'il est clair que les exigences générales relatives à l'examen objectif et aux éléments de preuve positifs énoncés à l'article 3, paragraphe 2, du règlement de base limitent le pouvoir discrétionnaire de l'autorité chargée de l'enquête dans la conduite d'une analyse de la sous-cotation du prix, cela ne veut pas dire que les prescriptions de l'article 2, paragraphe 10, concernant l'obligation de dûment tenir compte des différences affectant la comparabilité des prix sont applicables»⁽⁴⁴⁾. Dès lors, cette jurisprudence ne peut être invoquée en l'espèce, où la CRIA et la CCCME se livrent à des spéculations sur la non-divulgaration d'informations sur «toute autre caractéristique pertinente» et sur des différences non reflétées dans les NCP aux fins du calcul de la sous-cotation et du préjudice. Par ailleurs, la Commission a procédé au calcul de la sous-cotation selon sa pratique habituelle, pour garantir une comparaison équitable dans laquelle les NCP rendent suffisamment compte des différences physiques et de l'ensemble des autres différences entre les types de produits vendus par les producteurs de l'Union et ceux vendus par les producteurs-exportateurs. En outre, si les producteurs-exportateurs considéraient que leurs produits avaient des caractéristiques spécifiques qui sont normalement différentes des caractéristiques des produits de l'Union et qui, selon eux, ne se retrouvent pas dans les NCP, ils auraient dû les évoquer en temps utile. Cet argument a donc été rejeté.

- (158) Certaines parties intéressées ont affirmé que la Commission n'avait pas établi la sous-cotation pour l'ensemble de la période considérée. Un calcul de sous-cotation détaillé a été produit uniquement pour la période d'enquête. Si les prix moyens des importations chinoises pour les périodes précédentes peuvent être comparés aux prix de vente pratiqués par l'industrie de l'Union, une telle comparaison n'a en vérité aucun sens étant donné que 1) l'on ne dispose d'aucune donnée distincte sur les prix des importations chinoises par catégorie, et 2) ces prix moyens ne tiennent pas compte de la possibilité que l'assortiment de produits puisse avoir changé au cours de la période.
- (159) Dans son rapport concernant le différend Chine — HP-SSST en provenance de l'Union européenne⁽⁴⁵⁾, l'organe d'appel de l'OMC estimait qu'une autorité chargée de l'enquête était tenue d'évaluer l'importance de la sous-cotation des prix dans les importations faisant l'objet d'un dumping par rapport à la proportion de la production nationale pour laquelle aucune sous-cotation des prix n'a été constatée. Les parties ont considéré que la Commission n'avait pas procédé à une telle évaluation. Les parties ont à nouveau employé des arguments similaires après la communication du document d'information finale.
- (160) Comme indiqué au considérant 149 du règlement provisoire, la Commission a réalisé, en conformité avec la jurisprudence applicable, les calculs habituels sur la base des données vérifiées pour la période d'enquête, par NCP et par catégorie. L'ensemble des calculs pertinents ont été communiqués aux parties intéressées, en respectant leurs droits procéduraux. Le niveau de sous-cotation des prix global au cours de la période d'enquête était d'environ 21 %, ce que la Commission juge important. Cet argument a donc été rejeté.
- (161) Cependant, la CRIA et la CCCMC ont fait valoir qu'il était probable que la Commission n'ait constaté de sous-cotation que pour un petit sous-ensemble de ventes des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Selon elles, il incombe à la Commission d'évaluer la pression, le cas échéant, que pourraient exercer les importations chinoises sur les prix des ventes de l'industrie de l'Union pour lesquelles elle n'a constaté aucune sous-cotation.
- (162) Cet argument a été rejeté au regard de l'importance du volume des ventes des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon qui correspond aux importations des producteurs-exportateurs chinois (entre 80 et 90 %). En outre, la marge moyenne pondérée de sous-cotation dans les trois catégories a été jugée importante: entre 18 % et 24 %.
- (163) Le groupe Aeolus et Heuver ont demandé que les prix CAF d'Aeolus soient révisés de sorte qu'ils reflètent les coûts postérieurs à l'importation de Heuver. Pirelli a maintenu que la Commission devait prendre en compte ses surcoûts lorsqu'elle comparait les pneumatiques Pirelli à d'autres pneumatiques fabriqués et vendus par l'industrie de l'Union et aux détaillants (indépendants).
- (164) La Commission a constaté que Heuver n'était pas lié au groupe Aeolus. Partant, un ajustement, quel qu'il soit, ne se justifiait pas. S'agissant de Pirelli, le prix CAF moyen pondéré a été déterminé conformément à l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base, comme exposé au considérant 118 du règlement provisoire. Cet argument a donc été rejeté.
- (165) Plusieurs parties ont allégué que la Commission ne pouvait pas se fier aux prix à l'exportation construits pour réaliser l'analyse de la sous-cotation des prix et la détermination du niveau du préjudice et que la méthode utilisée était contraire à l'article 3, paragraphe 2, point a), et à l'article 3, paragraphe 3, du règlement de base. En outre, le groupe Hankook a allégué qu'il devait être traité comme une entité économique unique tant pour les calculs du dumping que pour les calculs de la marge de préjudice.

⁽⁴⁴⁾ Rapport du groupe spécial de l'organe d'appel de l'OMC dans le différend Communautés européennes — Mesures antidumping définitives visant certains éléments de fixation en fer ou en acier en provenance de Chine, WT/DS397/AB/RW, paragraphe 7.328; voir également le rapport du groupe spécial de l'organe d'appel de l'OMC dans le différend Communautés européennes — Droits antidumping sur les accessoires de tuyauterie en fonte malléable en provenance du Brésil, WT/DS219/R, paragraphe 7.292.

⁽⁴⁵⁾ Rapport concernant le différend Chine — Mesures imposant des droits antidumping sur les tubes, sans soudure, en acier inoxydable haute performance («HP-SSST») en provenance de l'Union européenne, WT/DS460/AB/R, paragraphe 5.180.

- (166) Premièrement, l'article 3, paragraphe 2, du règlement de base évoque l'effet des importations faisant l'objet d'un dumping qui peuvent causer un préjudice aux producteurs de l'Union, et non le prix de revente à un autre acheteur pratiqué par une société (importateur lié) dans l'Union.
- (167) Deuxièmement, en ce qui concerne la sous-cotation des prix, le règlement de base ne prévoit pas de méthode spécifique pour ce concept. Les institutions disposent donc d'une large marge d'appréciation lorsqu'elles évaluent ce facteur de préjudice. Cette marge d'appréciation est limitée par la nécessité de fonder les conclusions sur des éléments de preuve positifs et de réaliser un examen objectif, comme l'impose l'article 3, paragraphe 2, du règlement de base.
- (168) En ce qui concerne les éléments pris en considération pour le calcul de la sous-cotation des prix (en particulier le prix d'exportation), la Commission doit déterminer le premier point où il y a (ou il peut y avoir) concurrence avec les producteurs de l'Union sur le marché de l'Union. Ce point est en fait le prix d'achat du premier importateur indépendant, car cette entreprise a en principe le choix de s'approvisionner soit auprès de l'industrie de l'Union, soit auprès de clients étrangers. En revanche, examiner les prix de revente des importateurs ne revient pas à examiner le point où a lieu la concurrence réelle. Ce n'est que le point où la structure de vente établie de l'exportateur essaie de trouver des acheteurs, mais il se trouve déjà après le point où la décision d'importer a été prise. De fait, dès lors que l'exportateur a établi son système de sociétés liées dans l'Union, il a déjà décidé que la source de sa marchandise se trouvera à l'étranger. Partant, le point de comparaison devrait se situer juste après que la marchandise a franchi la frontière de l'Union, et non à un stade ultérieur de la chaîne de distribution, par exemple la vente de la marchandise à son utilisateur final.
- (169) Cette approche est aussi un gage de cohérence dans les cas où un producteur-exportateur vend les marchandises directement à un acheteur indépendant (importateur ou utilisateur final), car dans un tel cas de figure, par définition, on n'utiliserait pas les prix de revente. Une approche différente entraînerait une discrimination entre producteurs-exportateurs fondée uniquement sur les circuits de vente auxquels ils ont recours.
- (170) En l'espèce, le prix à l'importation ne peut pas être utilisé tel quel car le producteur-exportateur et l'importateur sont liés. Par conséquent, pour établir un prix à l'importation fiable aux prix du marché, il convient de reconstruire ce prix au départ du prix de revente de l'importateur lié. Aux fins de cette reconstruction, les règles de construction du prix à l'exportation énoncées à l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base sont pertinentes, tout comme elles sont pertinentes pour la détermination du prix à l'exportation aux fins de l'évaluation du dumping. L'application de l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base permet d'obtenir un prix qui est pleinement comparable avec le prix CAF (frontière de l'Union) qui est utilisé lors de l'examen des ventes auprès d'acheteurs indépendants.
- (171) Par conséquent, afin de permettre une comparaison équitable, il est justifié, pour obtenir un prix CAF fiable, de déduire les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux et le bénéfice du prix de revente à des acheteurs indépendants pratiqué par l'importateur lié.
- (172) Certaines parties ont demandé que la Commission divulgue la nature de certains coûts postérieurs à l'importation et le pourcentage appliqué, et que la source en soit indiquée. Le groupe Xingyuan a en outre argué que ces coûts fixes devaient être affectés en tant que montant fixe par pneumatique au lieu de l'être en tant que pourcentage, ce qui pénaliserait injustement les exportateurs dont les prix se trouvent au bas de l'échelle.
- (173) La Commission a fait remarquer qu'elle avait augmenté la valeur CAF de 3,2 % pour les coûts postérieurs à l'importation (dont le transport représentait 60 %, la manutention, 32 % et les frais de douane, 8 %). Les pourcentages avaient été calculés sur la base des coûts postérieurs à l'importation vérifiés par unité, puis exprimés en pourcentage du prix CAF des importateurs indépendants vérifiés.
- (174) Après la communication du document d'information finale, la CRIA et la CCCMC ont allégué que les différences entre pneumatiques neufs et pneumatiques rechapés devaient être prises en considération afin de permettre une comparaison équitable dans l'enquête aux fins de la détermination de la sous-cotation des prix et des prix indicatifs.
- (175) Comme affirmé au considérant 84 du règlement provisoire, les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés présentent les mêmes caractéristiques physiques essentielles et sont destinés aux mêmes usages essentiels. Cet argument a donc été rejeté.
- (176) Après la communication du document d'information finale, le groupe Hankook a constaté une incohérence entre la marge bénéficiaire déclarée pour la catégorie 1 et la marge bénéficiaire cible utilisée pour déterminer la marge de sous-cotation des prix indicatifs.
- (177) La Commission a réexaminé les marges de sous-cotation des prix indicatifs et a constaté une erreur d'écriture dans la détermination de la marge de sous-cotation pour les catégories 1 et 2. La Commission a donc corrigé le calcul de la marge de sous-cotation des prix indicatifs.

- (178) Après l'audition avec Hankook mentionnée au considérant 14, la Commission a divulgué des informations supplémentaires sur les frais de vente, dépenses administratives et autres frais déduits du prix au premier acheteur indépendant afin d'atteindre un niveau départ usine. La Commission a confirmé que les frais déduits correspondaient aux éléments suivants: le transport, l'assurance, la manutention, le chargement et les coûts accessoires, l'emballage, le crédit, les rabais et les commissions. La Commission n'a pas déduit des prix des producteurs de l'Union les frais de vente indirects, les frais de R & D, de financement et de marketing, ni le bénéfice.

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

4.6.1. Généralités

4.6.1.1. La méthode de pondération

- (179) Plusieurs parties ont demandé des informations plus détaillées sur la méthode utilisée au stade provisoire pour affecter une pondération aux différentes catégories de sociétés (grandes entreprises ou PME) et aux catégories de qualité de pneumatiques, dont la description figure aux considérants 157 et 158 du règlement provisoire.
- (180) Cette pondération repose sur les ventes, qui constituent le paramètre pertinent si l'on s'appuie sur le prix de vente dans l'Union pour déterminer le coût de production ou la rentabilité des ventes réalisées dans l'Union auprès d'acheteurs indépendants.
- (181) L'un des critères pour la constitution de l'échantillon de producteurs de l'Union était la représentativité des producteurs de l'Union en termes de taille, à savoir entre les PME et les grandes entreprises (considérant 24 du règlement provisoire). Cinq PME ont été retenues dans l'échantillon. Une PME a décidé de ne plus coopérer à l'enquête. Quatre ont répondu au questionnaire d'échantillonnage. Comme indiqué au considérant 10, la Commission a vérifié les réponses au questionnaire des PME pour lesquelles la visite de vérification n'avait pas eu lieu avant l'institution des mesures provisoires.
- (182) De plus, la Commission a pris en considération les observations des parties intéressées qui considéraient que la segmentation du marché en trois catégories devait être prise en compte dans l'échantillon de producteurs de l'Union (considérant 20 du règlement provisoire). Des informations supplémentaires ont été fournies par les producteurs ayant coopéré, comme expliqué au considérant 21 du règlement provisoire. Les producteurs de l'Union ont été priés de fournir des informations sur les montants et les volumes de ventes, par catégorie de qualité, de pneumatiques produits et vendus dans l'Union et, pour les pneumatiques rechapés, sur la source des carcasses (travail à façon/stocks). Le questionnaire d'échantillonnage, pas plus que le questionnaire adressé aux producteurs de l'Union, n'a éclairé la Commission quant à l'origine/la marque des carcasses utilisées par les rechapeurs.
- (183) La Commission a examiné un échantillon de onze producteurs de l'Union, ce qui est un nombre inhabituellement important. Toutefois, en dépit de cet effort, il a fallu pondérer les résultats des PME et les résultats par catégorie de qualité pour pouvoir procéder à une analyse adéquate de l'agrégat des indicateurs de préjudice microéconomiques.
- (184) La ventilation par catégorie des ventes des producteurs de l'Union ayant coopéré et des ventes des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon a donné des résultats similaires: dans la fourchette de 60 % à 70 % pour la catégorie 1, dans la fourchette de 15 % à 25 % pour la catégorie 2, et dans la fourchette de 10 % à 20 % pour la catégorie 3. Les PME représentent entre 7 % et 10 % du total des ventes dans l'Union déclarées par les producteurs de l'Union ayant coopéré. En outre, les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon fabriquent des pneumatiques neufs et des pneumatiques rechapés de catégorie 2 et de catégorie 3. Les pneumatiques rechapés représentent environ la moitié des ventes de catégorie 3 de l'échantillon.
- (185) La première étape a consisté à ventiler les ventes, par estimation, entre grandes entreprises et PME. L'estimation des ventes des PME s'est basée sur les informations fournies par l'ETRMA (pour le procédé à froid) et par les fournisseurs de bandes de roulement qui ne participent pas à l'Europool de l'ETRMA. Pour les besoins de l'enquête, on a considéré que les ventes de pneumatiques rechapés à froid pouvaient être attribuées aux PME et celles des pneumatiques rechapés à chaud, aux gros producteurs. Cette approche privilégiait la prudence en ce qui concerne l'estimation des ventes des PME, la Commission ayant effectué une visite de vérification chez une PME qui utilisait les deux techniques. L'estimation des ventes des grandes entreprises correspond à la différence entre le total des ventes réalisées dans l'Union par les producteurs de l'Union et l'estimation des ventes des PME. Au stade provisoire, la Commission a constaté que les PME représentaient environ 15 % du total des ventes réalisées dans l'Union en 2016 par l'industrie de l'Union (comme indiqué ci-dessus, il s'agit d'une estimation prudente, puisque certaines PME utilisent également des processus de rechapage à chaud). Le rapport était donc d'environ 85 % pour les grandes entreprises et environ 15 % pour les PME.
- (186) La deuxième étape a consisté à comparer ce rapport de 85 %/15 % avec le rapport de l'échantillon (où les grandes entreprises pesaient plus de 95 %). En outre, les chiffres de ventes des PME de l'échantillon représentaient environ 4 % du total estimatif des ventes dans l'Union de PME de l'Union. Pour garantir que l'importance relative des deux catégories de producteurs de l'Union soit dûment reflétée dans les indicateurs microéconomiques, la Commission a pondéré les indicateurs de chaque entreprise au moment de l'agrégation sur la base du rapport 85 %/15 % évoqué précédemment. Cette méthode a entraîné une augmentation du poids des ventes de catégorie 3 servant à établir les indicateurs microéconomiques.

- (187) Au stade provisoire, les deux pondérations (pondération des catégories d'entreprises et pondération des catégories de qualité) ont été appliquées également tout au long de la période considérée, sur la base des données de 2016. La Commission a jugé cette approche raisonnable au vu des éléments disponibles.
- (188) Après communication du document d'information finale, la CRIA et la CCCMC ont fait valoir que la Commission ne devait pas se baser sur un ratio fixe (en l'occurrence, un ratio calculé pour 2016) pour toute la période considérée, mais calculer un ratio pour chaque année de cette période. Elles ont aussi souligné que certains grands producteurs de bandes de roulement produisaient des pneumatiques rechapés par le procédé à froid et que deux producteurs de pneumatiques rechapés faisaient partie d'un groupe plus large et appartenaient donc à la catégorie des grandes entreprises. En conséquence, ces parties ont avancé que la méthode utilisée ne pouvait être considérée comme prudente et que le volume des ventes des PME avait été surestimé. L'association européenne du rechapage (Bipaver) a indiqué que le rechapage à chaud était utilisé non pas par un seul, mais par plusieurs rechapeurs de l'Union ⁽⁴⁶⁾.
- (189) Premièrement, la Commission a examiné les allégations des parties et les éléments qu'elles avaient fournis. Elle a pu constater que certains grands producteurs de bandes de roulement avaient effectivement des filiales qui produisaient des pneumatiques rechapés à froid. Par ailleurs, les deux producteurs mentionnés par les parties qui avaient été considérés dans un premier temps comme des PME faisaient partie d'un grand groupe et ne pouvaient donc plus être assimilés à des PME. La Commission a donc ajusté les ratios utilisés pour la pondération. Ces grands fournisseurs et ces PME ont communiqué leurs ventes pour l'ensemble de la période considérée. Le volume total communiqué se situe entre 227 000 et 254 000 pneumatiques rechapés, soit environ 5,5 % de l'estimation des ventes de pneumatiques rechapés sur la période considérée.
- (190) Deuxièmement, en ce qui concerne les ventes de PME utilisant le procédé à chaud, la Commission a constaté que celui-ci était utilisé par plusieurs PME. Elle a demandé à quelques producteurs de lui indiquer leur volume de production selon ce procédé sur la période considérée. Le volume total communiqué se situe entre 132 000 et 150 000 pneumatiques rechapés, soit environ 3,2 % de l'estimation des ventes de pneumatiques rechapés sur la période considérée.
- (191) Troisièmement, la Commission a recalculé l'estimation des ventes de PME sur la période considérée en y ajoutant les ventes de pneumatiques rechapés à chaud par des PME et en en déduisant les ventes de pneumatiques rechapés à froid par de grandes entreprises.
- (192) Enfin, la Commission a calculé la part des ventes des PME dans le total des ventes réalisées dans l'Union pour chaque année de la période considérée:

Tableau 4

Part des ventes de PME dans le total des ventes réalisées dans l'Union (en %)

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Part des ventes de PME dans le total des ventes réalisées dans l'Union	16,9	15,3	13,7	13,2
Ratio, retenu au stade provisoire, des ventes de PME dans le total des ventes réalisées dans l'Union	14,6	14,6	14,6	14,6

- (193) Comme le montre le tableau 4, le poids des PME dans le total des ventes réalisées dans l'Union sur la période considérée a été relevé de 2,3 points de pourcentage en 2014 et de 0,7 point de pourcentage en 2015 et il a été baissé de 0,9 point de pourcentage en 2016 et de 1,4 point de pourcentage sur la période d'enquête. La Commission en a conclu que l'établissement d'un ratio annuel n'avait qu'un impact marginal sur le résultat global de l'analyse. Sur la base de ce qui précède, les conclusions fondées sur les tendances examinées aux fins du règlement provisoire restent valables.
- (194) En ce qui concerne le deuxième ajustement de la ventilation par catégorie de qualité, la Commission s'était appuyée, au stade provisoire, sur les informations contenues dans la plainte (annexe 15), qui donnent une estimation du poids de chaque catégorie dans la consommation de l'Union pour 2016. Or, comme indiqué au considérant 188, la CRIA et la CCCMC ont fait valoir que la Commission devait calculer un ratio pour chaque année de la période considérée.

⁽⁴⁶⁾ Le fournisseur de bandes de roulement Kraiburg a fourni à Bipaver une liste des clients qui lui achètent des matières premières en vue d'un rechapage à chaud. Cette liste contient 38 noms de sociétés.

- (195) L'enquête n'a pas fait apparaître de données plus appropriées qui auraient pu servir à calculer la pondération des catégories de qualité tout au long de la période considérée; les parties intéressées n'ont pas non plus été en mesure de communiquer de telles données. La Commission a donc décidé de ne pas procéder, au stade définitif de l'enquête, à un deuxième ajustement de la ventilation par catégorie de qualité. Cette méthode s'est traduite par une augmentation du poids des catégories 1 et 2 utilisées pour calculer les indicateurs microéconomiques.
- (196) Comme le montre le tableau 5, après révision de la pondération, les conclusions fondées sur les tendances examinées aux fins du règlement provisoire restent valables pour tous les indicateurs microéconomiques analysés sur une base agrégée:

Tableau 5

Rentabilité des ventes réalisées dans l'Union auprès d'acheteurs indépendants

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Marge bénéficiaire selon le tableau 13 du règlement provisoire (en % du chiffre d'affaires des ventes)	15,6	16,7	15,2	13,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	106,9	97,7	88,1
Marge bénéficiaire après révision des pondérations (en % du chiffre d'affaires des ventes)	15,4	16,9	15,3	13,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	109,5	99,5	88,6

- (197) Comme le montre le tableau 6, après révision de la pondération, les conclusions fondées sur les tendances examinées aux fins du règlement provisoire restent valables pour la catégorie 3:

Tableau 6

Rentabilité des ventes de pneumatiques de catégorie 3 réalisées dans l'Union auprès d'acheteurs indépendants

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Marge bénéficiaire selon le tableau 16 du règlement provisoire (en % du chiffre d'affaires des ventes)	6,1	0,6	2,7	- 0,4
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	10	45	- 7
Marge bénéficiaire après révision des pondérations (en % du chiffre d'affaires des ventes)	5,9	0,5	2,7	- 0,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	9	45	- 12

4.6.1.2. Illégalité du processus de pondération

- (198) La CRIA et la CCCMC ont fait valoir que le processus de pondération était illégal car le règlement de base ne permettait pas de modifier l'échantillon des producteurs de l'Union, qui est censé être représentatif de toute l'industrie de l'Union. En outre, elles ont soutenu que la méthode de la Commission ne respectait pas l'obligation de baser la détermination du préjudice sur des éléments de preuve positifs et de procéder à un examen objectif, puisqu'en définitive, l'appréciation globale du préjudice s'est fondée sur un nombre très limité d'entreprises, au détriment d'un ensemble de données beaucoup plus large dont l'importance a été sous-estimée. Les parties ont à nouveau employé des arguments similaires après la communication du document d'information finale. En outre, après cette communication, la CRIA et la CCCMC ont allégué que la Commission ne pouvait pas s'appuyer sur les informations fournies par quatre des PME retenues dans l'échantillon qui devaient servir de base pour la pondération des indicateurs de préjudice.
- (199) La Commission a rappelé la méthode utilisée aux considérants 179 à 195.

- (200) La Commission a par ailleurs rappelé que la pondération a rendu l'échantillon statistiquement plus représentatif de l'industrie de l'Union dans son ensemble, conformément à la jurisprudence applicable de l'OMC et de l'Union européenne ⁽⁴⁷⁾. De plus, elle a permis à la Commission de mieux prendre en compte les résultats des producteurs de l'Union non retenus dans l'échantillon (PME et gros producteurs), qui n'auraient pas été suffisamment reflétés dans les indicateurs de préjudice si la Commission avait basé ses conclusions sur l'échantillon sans lui appliquer de pondération. Compte tenu du caractère fragmenté de l'industrie de l'Union, la Commission ne pouvait se contenter d'ignorer la place occupée par les PME sur le marché de l'Union. Comme indiqué au considérant 186, les chiffres de ventes fournis par les PME de l'échantillon représentaient environ 4 % du total estimatif des ventes dans l'Union de PME de l'Union. Pour tenir compte de l'importance relative des deux catégories de sociétés, la Commission a basé ses conclusions sur les données vérifiées des sociétés retenues dans l'échantillon et a appliqué la pondération. Les informations prises en compte, qui étaient disponibles dans le dossier public, ont été dûment vérifiées lorsque cela était nécessaire. La Commission estimait donc avoir procédé à un examen objectif de l'existence du préjudice sur la base d'éléments de preuve positifs. Ces arguments ont dès lors été rejetés.

4.6.2. Indicateurs macroéconomiques

- (201) La CRIA et la CCCMC ont fait part de leurs doutes quant à la fiabilité de certaines des informations prises en compte s'agissant des indicateurs macroéconomiques.
- (202) Comme indiqué au considérant 28, un document apportant des clarifications sur le règlement provisoire a été versé au dossier public avant la communication du document d'information finale.
- (203) Pour l'établissement des indicateurs macroéconomiques, la Commission s'est fondée sur diverses sources, notamment sur les données fournies par l'Association européenne des fabricants de pneumatiques et de caoutchouc (ci-après l'«ETRMA»). L'ETRMA publie des analyses de marché accessibles à tous sur son site web. La version publique de la plainte contenait un document provenant de l'ETRMA [annexe 16 — Brochure de l'ETRMA pour 2016 ⁽⁴⁸⁾]. La Commission a noté que certains des producteurs-exportateurs, ainsi que certains producteurs de l'Union, étaient membres de l'ETRMA, et avaient également soumis des observations s'appuyant sur des données de l'ETRMA (c'était le cas, par exemple, du groupe Hankook et de Pirelli).

4.6.2.1. Production, capacités de production et utilisation des capacités

- (204) Comme il ressort du considérant 135, dans le règlement provisoire, la production de l'Union n'incluait pas les ventes des fournisseurs de bandes de roulement qui ne participaient pas à l'Europool de l'ETRMA. En outre, une erreur d'écriture s'est glissée dans le calcul des capacités de production.
- (205) Les estimations de la production totale de l'Union, de ses capacités de production et de l'utilisation de ses capacités ont donc été révisées, et ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 7

Production, capacités de production et utilisation des capacités

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Volume de production (en unités)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	97,1	98,3	100,7
Capacités de production (en unités)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	97,2	93,4	91,3
Utilisation des capacités (en %)	72,2	72,1	76,0	79,6
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	100	105	110

Source: ETRMA, fournisseurs de bandes de roulement ne participant pas à l'Europool de l'ETRMA, base Comext d'Eurostat et informations transmises par le plaignant.

⁽⁴⁷⁾ WT/DS184/AB/R, différend du 23 août 2001, États-Unis — Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon, paragraphe 204, et arrêt du Tribunal du 28 octobre 2004, Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Conseil, T-35/01, ECLI:EU:T:2004:317, points 129 et 258.

⁽⁴⁸⁾ La brochure pour les années 2016 et 2017 peut être consultée sur le site web de l'ETRMA. Voir <http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf>

- (206) Comme le montre le tableau 7, la production est restée relativement stable, avec 21,1 millions d'unités durant la période d'enquête, tandis que le taux d'utilisation des capacités a augmenté de 7,4 points de pourcentage sur la période considérée (passant de 72,2 % à 79,6 %), compte tenu de la diminution des capacités de production.

4.6.2.2. Volume des ventes et part de marché

- (207) Comme il ressort du considérant 135, le volume total des ventes sur le marché de l'Union indiqué dans le règlement provisoire n'incluait pas les ventes des fournisseurs de bandes de roulement qui ne participaient pas à l'Europool de l'ETRMA.
- (208) Le volume des ventes et la part de marché de l'industrie de l'Union ont donc été révisés et ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 8

Volume des ventes et part de marché

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Volume total des ventes sur le marché de l'Union (en unités)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Indice 2014 = 100	100	99,4	98,0	98,3
Part de marché (en %)	72,4	70,3	67,3	67,1
Indice 2014 = 100	100	97,2	93,0	92,7

Source: ETRMA, fournisseurs de bandes de roulement ne participant pas à l'Europool de l'ETRMA et base Comext d'Eurostat.

- (209) Sur un marché en expansion, les ventes dans l'Union ont légèrement fléchi au cours de la période considérée, entraînant une baisse de part de marché de 5,3 points de pourcentage (de 72,4 % à 67,1 %), alors que le volume des importations originaires de la RPC a augmenté de plus de 1,1 million de pneumatiques, ce qui correspond à une hausse de part de marché de 4,2 points de pourcentage (de 17,1 % à 21,3 %).
- (210) Selon le groupe Aeolus et Pirelli, le volume des ventes sur le marché de l'Union est resté stable au cours des trois années précédentes et la part de marché de l'industrie de l'Union a diminué de 5 points de pourcentage entre 2014 et 2017, ce qui est négligeable.
- (211) Ces deux producteurs ont par ailleurs affirmé que les volumes de ventes dans l'Union déclarés par les plaignants pour la période 2013-2016 montraient un fort recul des ventes pour la catégorie 3 (- 30 %), un repli pour la catégorie 2 (- 7 %) et un léger tassement pour la catégorie 1 (- 1 %). Il était donc clair, selon eux, que seul le segment de catégorie 3 avait subi un préjudice et que l'analyse du préjudice devait tenir compte de la segmentation du marché.
- (212) La Commission a relevé que les chiffres mentionnés dans le considérant précédent concernent uniquement les ventes des plaignants, et non celles de toute l'industrie de l'Union. Ils concernent aussi une période différente. Dès lors, il n'est pas possible de transposer l'évolution du volume des ventes des plaignants à l'industrie de l'Union. Comme expliqué aux considérants 128 et 132, la Commission a considéré que l'existence d'un préjudice important devait être déterminée pour le produit concerné et pour toute l'industrie de l'Union, et non pas seulement pour certaines parties de celle-ci. Elle n'a donc pas examiné les tendances indépendamment les unes des autres, à savoir catégorie de qualité par catégorie de qualité, puisqu'elle a opté pour une approche agrégée.

4.6.2.3. Croissance

- (213) La consommation de l'Union a augmenté de 6,1 % au cours de la période considérée. Malgré cette progression de la consommation, le volume des ventes de l'industrie de l'Union a diminué de 1,7 %, ce qui s'est traduit pour celle-ci par une perte de parts de marché. La part de marché des importations en provenance du pays concerné s'est accrue pendant la période considérée (de plus de 4 points de pourcentage).
- (214) Le groupe Giti a fait valoir que la consommation de l'Union devait être analysée en valeur et non en volume. Or, sur cette base, la consommation de l'Union a diminué de 5 % en valeur, et n'a amorcé une lente remontée qu'entre 2016 et la période d'enquête.
- (215) La Commission a récusé cet argument. Les chiffres de consommation de l'Union fournissent un instantané du nombre de pneumatiques disponibles sur le marché de l'Union à un moment donné. Habituellement, la consommation de l'Union est calculée en volume, justement pour éviter que le comportement de fixation des prix des acteurs du marché n'affecte les tendances au cours de la période considérée.

4.6.2.4. Emploi et productivité

(216) L'emploi et la productivité ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 9

Emploi et productivité

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Effectifs	38 445	36 478	34 959	34 188
Indice 2014 = 100	100	95	91	89
Productivité (en unité/salarié)	546	558	590	618
Indice 2014 = 100	100	102	108	113

Source: Réponses vérifiées apportées au questionnaire par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et observations soumises par les fournisseurs de bandes de roulement et l'ETRMA.

- (217) Le groupe Aeolus et Pirelli ont déclaré que l'emploi, pour lequel la Commission a constaté une baisse de 11 %, concerne uniquement la filière de rechapege. La hausse de la productivité s'explique plutôt par le fait que l'industrie de l'Union a connu récemment une période de restructuration et de rationalisation.
- (218) Cette déclaration des parties intéressées concernant la baisse de l'emploi est incorrecte dans les faits, puisqu'environ la moitié de cette baisse est à imputer aux grands fabricants. Cet argument a donc été rejeté.
- (219) Heuver a demandé à connaître le nom des 85 rechapeurs mentionnés au considérant 171 du règlement provisoire.
- (220) La Commission avait conclu dans le règlement provisoire qu'au moins 85 producteurs avaient arrêté leur production, sur la base de la liste de clients que les fournisseurs de bandes de roulement lui avaient fournie dans le cadre de l'enquête. La Commission a préservé la confidentialité de l'identité des clients et du volume des ventes par client, considérant qu'il s'agissait d'informations commercialement sensibles. De plus, les parties intéressées ne sont pas tenues de fournir de résumé de ce type de document. Néanmoins, les fournisseurs de bandes de roulement ont fourni à titre exceptionnel un résumé de leurs observations, qui est inclus dans le dossier public.
- (221) À la suite de la communication du document d'information finale, la CRIA et la CCCMC ont affirmé que l'hypothèse de la Commission selon laquelle toutes les ventes de pneumatiques rechapés à froid étaient le fait de PME était erronée, puisque de nombreuses grandes entreprises pratiquent le rechapege à froid. Les parties ont conclu que les estimations relatives à l'emploi et à la productivité n'étaient donc pas fiables.
- (222) Comme indiqué au considérant 189, la Commission a constaté que la production des grandes entreprises qui utilisent le procédé à froid était relativement limitée et ne permettait pas, à elle seule, de récuser ses estimations concernant l'emploi et la productivité. En outre, la productivité dépend avant tout du type de production (pneumatiques rechapés ou neufs). Cet argument a donc été rejeté.
- (223) Par ailleurs, la CRIA et la CCCMC ont souligné que sur la liste d'acheteurs fournie par un fournisseur de bandes de roulement, un acheteur était mentionné comme inactif alors que les états financiers déposés auprès des autorités locales montraient que cette société était encore en activité en 2017. La Commission a expliqué dans sa note au dossier ⁽⁴⁹⁾ que cette liste avait été établie en regroupant les informations sur les ventes que lui avaient fournies huit fournisseurs de bandes de roulement. Pour les besoins de l'enquête, un rechapeur a été considéré comme ayant cessé sa production à partir du moment où il cessait d'acheter des bandes de roulement. Il n'est donc pas possible de conclure à l'activité ou à l'inactivité d'un rechapeur en se basant uniquement sur la liste fournie par son seul fournisseur ou sur ses états financiers. En outre, s'il est vrai que la société mentionnée par la CCCMC n'avait pas fermé à l'époque, elle a confirmé à la Commission qu'elle n'utilisait plus son atelier de rechapege. La Commission a donc continué d'utiliser la liste qui lui avait été fournie.

⁽⁴⁹⁾ Note au dossier (référence: t18.007994).

4.6.2.5. Importance de la marge de dumping

- (224) Toutes les marges de dumping ont été révisées, comme indiqué au considérant 122, et toutes restent importantes. L'ampleur des marges réelles de dumping a eu un impact important sur l'industrie de l'Union, étant donné le volume et les prix des importations en provenance du pays concerné.

4.6.3. Indicateurs microéconomiques

- (225) Le groupe Giti a demandé à la Commission d'indiquer aussi l'évolution des facteurs microéconomiques sans les pondérations adoptées par la Commission, afin de lui permettre d'analyser si ces données, en l'absence de toute manipulation, donneraient une image différente du préjudice subi. Cette demande a été réitérée par la CRIA, la CCCMC et le groupe Giti après la communication du document d'information finale.
- (226) La Commission a rejeté cette demande au motif que la divulgation d'indicateurs de préjudice non pondérés ne rendrait pas compte de la situation réelle de l'industrie de l'Union, car il n'est pas possible d'échantillonner un nombre de PME suffisant pour refléter leur poids réel parmi les producteurs de l'Union.

4.6.3.1. Prix et facteurs affectant les prix

- (227) La CRIA et la CCCMC ont demandé à la Commission de préciser si les prix de transfert entre sociétés liées avaient été pris en considération lors de l'établissement des indicateurs de préjudice.
- (228) Dans les cas où des sociétés liées participaient aux ventes, les producteurs retenus dans l'échantillon ont été invités à fournir les chiffres de leurs ventes aux premiers acheteurs indépendants. En ce qui concerne les achats de matières premières par l'intermédiaire de sociétés liées, la politique en matière de prix de transfert a été examinée par la Commission sans que cela entraîne d'ajustements.

4.6.3.2. Stocks

- (229) Le groupe Aeolus et Pirelli ont fait valoir que la Commission devait envisager de ne pas seulement analyser l'industrie dans son ensemble, mais aussi de faire une distinction entre pneumatiques neufs et pneumatiques rechapés ou entre les différentes qualités de pneumatiques. Ils ont souligné que d'après la plainte, les stocks de pneumatiques de catégorie 1 et 2 n'avaient pas augmenté, et qu'ils avaient au contraire diminué de 15 % et de 21 % respectivement entre 2013 et 2016. La plainte faisait en revanche état d'une augmentation des stocks de 17 % pour les pneumatiques de catégorie 3. Pour ces parties, cette augmentation des stocks ne concerne que la filière de rechapage. Qui plus est, les variations de stocks peuvent s'expliquer par plusieurs facteurs. Les augmentations de stocks, par exemple, peuvent être déclenchées par une augmentation des ventes, qui reposent sur les commandes anticipées. Prometeon Tyre Group S.r.l., en particulier, a enregistré une augmentation de ses stocks sous l'effet de plusieurs facteurs, tous liés à la crise économique européenne. La production de pneumatiques est très étroitement liée au transport, et le transport dépend principalement du commerce en général. Une crise commerciale se traduit par une moindre activité de transport qui, logiquement, entraîne une réduction des ventes de pneumatiques.
- (230) La Commission a tout d'abord constaté que l'augmentation des stocks des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon était survenue entre 2016 et la période d'enquête. Elle n'était donc pas directement liée à la crise financière de 2011. De surcroît, les chiffres cités par les parties intéressées ne concernaient que le plaignant et ne rendaient pas compte de la situation des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Aussi, aucune conclusion tirée de ces chiffres ne peut être considérée comme représentative de l'industrie de l'Union aux fins de l'enquête. Cet argument a donc été rejeté.

4.6.3.3. Rentabilité, flux de trésorerie, investissements, rendement des investissements et aptitude à lever des capitaux

- (231) S'agissant des investissements, le groupe Aeolus et Pirelli ont affirmé que l'enquête contredisait les chiffres fournis par le plaignant. Pour le groupe Giti, la rentabilité de l'industrie de l'Union dans son ensemble a été sous-estimée parce que la Commission a manipulé les données des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour accroître l'importance des données de la catégorie 3. Ce groupe a également soutenu que le seul segment de l'industrie présentant une détérioration de ses marges bénéficiaires (déjà faibles) était le segment de catégorie 3, et que ce segment du marché ne représentait que 20 % du total des ventes/de la consommation de l'Union. Selon le groupe Aeolus et Pirelli, l'industrie de l'Union affiche en général une très bonne rentabilité, nettement positive dans la catégorie 1 et positive dans la catégorie 2.
- (232) S'agissant des observations formulées sur la méthode de calcul de la rentabilité, la Commission a expliqué aux considérants 179 à 195 la méthode utilisée pour appliquer aux indicateurs microéconomiques une pondération qui tienne compte de la réalité économique des producteurs de l'Union. Elle a par ailleurs relevé que toutes les catégories de qualité avaient enregistré une baisse de rentabilité de 2014 jusqu'à la fin de la période d'enquête et que les chiffres de rentabilité bruts devaient être lus à la lumière de ses conclusions sur l'interdépendance des catégories.

4.7. Interdépendance des pneumatiques neufs et rechapés et interdépendance des différentes catégories de qualité

- (233) Les parties intéressées ont de manière générale admis le principe d'une segmentation du marché en trois catégories de qualité. Comme exposé aux considérants 54 à 59 du règlement provisoire, sur le marché de l'Union, les marques sont positionnées sur l'une de ces trois catégories. Toutes les catégories empruntent généralement les mêmes circuits de vente.
- (234) Certaines des parties intéressées ont contesté les conclusions provisoires sur l'interdépendance des catégories de qualité et ont de nouveau fait part des mêmes préoccupations à la suite de la communication du document d'information finale. La Commission a rassemblé toute l'information sur cette question dans une note au dossier sur l'interdépendance des pneumatiques neufs et des pneumatiques rechapés et sur l'interdépendance des différentes catégories ⁽⁵⁰⁾.
- (235) La CRIA et la CCCMC ont fait valoir que l'idée selon laquelle les prix de la catégorie 3 avaient un effet sur la fixation des prix des catégories 1 et 2 (considérants 203 et 207 du règlement provisoire) était dénuée de fondement et que la Commission n'avait fourni aucune explication de ce prétendu effet. Selon elles, même en supposant que les constats évoqués précédemment soient corrects, aucun ne permettrait de conclure que les prix de la catégorie 3 influent sur les prix des catégories 1 et 2. Elles ont également souligné que les prix des pneumatiques dépendaient du coût des matières premières et qu'il était incorrect de supposer qu'il existe une concurrence entre les différents segments. Elles ont enfin prétendu que la Commission se contentait, en mentionnant «l'effet que les prix des catégories inférieures ont sur la fixation des prix dans la catégorie supérieure» (considérant 203 du règlement provisoire), de se faire l'écho du plaignant, sans apporter aucun élément de preuve à l'appui. Le groupe Giti a pour sa part déclaré que la théorie de l'«effet de cascade inversée» invoquée par la Commission n'était pas étayée (et était même contredite) par les faits du dossier. À ce propos, le groupe Giti a également rappelé que la plainte elle-même indiquait que: «Les acteurs, la fixation des prix, la concurrence et les stratégies variant considérablement d'un segment à l'autre, un facteur décisif sur un segment peut être dénué de pertinence sur un autre. S'il est vrai qu'une concurrence directe peut exister aux extrémités des segments, la concurrence entre segments résulte principalement d'un choix stratégique entre qualité et prix» ⁽⁵¹⁾.
- (236) Comme indiqué au considérant 234, la Commission a versé une note au dossier motivant sa conclusion selon laquelle les différentes catégories de qualité sont interdépendantes les unes des autres. Cette conclusion repose sur plusieurs éléments. Le premier est que la concurrence entre catégories intervient au moment de la décision d'achat. L'acheteur a alors le choix entre:
- un pneu de catégorie 1, plus durable dans le temps, issu des dernières technologies et affichant les meilleures performances, pour un prix initial relativement élevé, ou
 - un pneu de catégorie 2, souvent fabriqué par des fabricants de pneumatiques haut de gamme, plus durable dans le temps que les marques de catégorie 3 et moins coûteux que les marques haut de gamme, pour un prix initial plus élevé que les pneumatiques de catégorie 3, ou
 - un pneu de catégorie 3, au coût initial le moins élevé, mais le moins durable dans le temps et qui affiche les moins bonnes performances.
- (237) Cette décision, traduite en prix, débouche sur une double analyse: celle du coût à l'achat et celle du coût global à l'unité. S'agissant du coût à l'achat, les pneumatiques de catégorie 1 sont ceux qui impliquent l'investissement le plus important. En revanche, si l'on se base sur le coût kilométrique à l'unité, ce sont les moins coûteux. Les variables sont exactement inverses pour les pneumatiques de catégorie 3, qui présentent le coût à l'achat le plus faible, mais le coût kilométrique à l'unité le plus élevé ⁽⁵²⁾.
- (238) Un autre élément crucial est l'existence de points de vente communs, où les différentes catégories de pneumatiques destinées à la vente sont généralement exposées ensemble, ce qui renforce l'interdépendance des catégories ⁽⁵³⁾.
- (239) La Commission a aussi noté que l'argument du coût des matières premières n'était étayé par aucun élément de preuve.
- (240) Dans le document d'information finale, la Commission a renvoyé à l'évolution des ventes des différentes catégories réalisées dans l'Union, en s'appuyant pour cela sur un tableau fourni par des parties intéressées (Prometeon/Pirelli), intitulé: «Évolution estimative des ventes dans l'Union des producteurs de l'Union membres de l'ETRMA». Or, après avoir pris connaissance du document d'information finale, la CRIA et la CCCMC ont affirmé que les chiffres de ce tableau différaient de ceux du tableau 4 de ce document. La Commission a examiné cette affirmation et demandé des éclaircissements à l'ETRMA. L'ETRMA lui a expliqué qu'il y avait eu une erreur dans

⁽⁵⁰⁾ Note au dossier relative à l'interdépendance (référence: t18.007993).

⁽⁵¹⁾ Plainte, paragraphe 107.

⁽⁵²⁾ Voir les tableaux 8 à 10 du règlement provisoire relatifs aux prix de vente moyens dans l'Union par catégorie et la note au dossier relative à l'interdépendance des catégories, p. 7 à 10 (référence: t18.007993).

⁽⁵³⁾ Note au dossier relative à l'interdépendance, p. 11 et 12 (référence: t18.007993).

l'intitulé des données du tableau 6 du document d'information finale, qui concernaient en fait l'évolution du marché des pneumatiques de seconde monte neufs dans l'Union (tableau 10 ci-dessous). Ces données montraient, de la part des producteurs de l'Union, un intérêt de plus en plus marqué pour le segment 3 du marché, où les prix étaient les plus bas.

Tableau 10

Estimation de l'évolution du marché des pneumatiques de seconde monte neufs dans l'Union

En millions	2014	2015	2016	2017	estimation 2018
Catégorie 1 + catégorie 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	103	105	103	106
Catégorie 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	111	139	150	153
Part des producteurs membres de l'ETRMA sur le segment de catégorie 3	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Source: Prometeon Tyre Group et Pirelli ⁽⁵⁴⁾.

- (241) D'après le tableau ci-dessus, les ventes de pneumatiques de catégorie 3 pour 2018 devraient, selon les estimations, augmenter de plus de 53 % par rapport aux niveaux de 2014, tandis que les volumes de vente des pneumatiques de catégories 1 et 2 resteraient à peu près au même niveau, ne progressant que de 6 % par rapport à 2014. Cette évolution doit être vue dans le contexte d'une augmentation brutale, sur la période 2014-2018, de la concurrence exercée dans la catégorie 3 par les producteurs-exportateurs du pays concerné, ainsi que du niveau, financièrement intenable, des bénéfices réalisés dans cette même catégorie par les producteurs du produit concerné dans l'Union.
- (242) La Commission a pu observer que cette réorientation du marché de la seconde monte dans l'Union avait affecté les producteurs de l'Union qui auraient pu enregistrer des bénéfices très supérieurs dans les catégories 1 et 2. Elle ne peut se comprendre qu'à la lumière des raisons énoncées au considérant 141 et suivants, c'est-à-dire comme une stratégie visant à protéger le principal vecteur de valeur dans les catégories supérieures, en distinguant les ventes de l'Union des catégories 1 et 2 des importations des catégories 1 et 2 originaires du pays concerné. Cette augmentation des ventes de catégorie 3 à faibles marges bénéficiaires et la concurrence qui s'en est suivie sur ce segment de vente illustrent bien le fait que la pression résultant de l'effet de cascade inversée sur les ventes des catégories 1 et 2 a été ressentie par les producteurs de l'Union avant et pendant la période d'enquête et s'est encore accrue, même par la suite.
- (243) La CRIA et la CCCMC ont souligné que la Commission avait affirmé qu'il était devenu plus difficile de faire rechapier un pneumatique usagé de qualité (considérant 202 du règlement provisoire), mais qu'elle n'avait fourni aucun chiffre à l'appui. Selon elles, le fait que des usines et des ateliers de rechapage ferment ne signifie pas nécessairement qu'il est devenu plus difficile de faire rechapier des pneumatiques usagés de qualité, puisque la demande en pneumatiques de qualité a chuté après la crise économique, comme l'a elle-même observé la Commission (considérant 200 du règlement provisoire). La CRIA et la CCCMC ont demandé à la Commission de divulguer les chiffres des ventes de pneumatiques de catégorie 1 et des capacités réelles de rechapage, pour leur permettre d'apprécier la réduction effective des installations de rechapage disponibles compte tenu de la baisse des ventes de pneumatiques de catégorie 1. Le groupe Giti a quant à lui fait observer que la Commission n'avait pas présenté de données sur les parts de marché par catégorie, qui seraient pourtant nécessaires pour vérifier si les faits confirment la théorie de l'effet de cascade inversée avancée par la Commission. Cette théorie repose selon lui sur l'hypothèse selon laquelle les importations bon marché de catégorie 3 ont pesé sur les prix et la part de marché des producteurs de l'Union dans la catégorie 2 (et la catégorie 1). Or, si les chiffres de parts de marché par catégorie devaient montrer que les producteurs de pneumatiques de catégorie 1 et/ou de catégorie 2 de l'Union étaient en fait arrivés à maintenir (voire à accroître) leur part de marché, cette théorie serait complètement infirmée. Le groupe Giti s'est demandé si la Commission avait choisi de ne pas divulguer d'informations sur les parts de marché, ou si ces informations n'avaient tout simplement pas été recueillies. En tout état de cause, le groupe Giti a instamment prié la Commission de divulguer (et au besoin, de recueillir) ces informations pour vérifier l'exactitude de sa théorie de l'effet de cascade inversée.

⁽⁵⁴⁾ Audition de Prometeon Tyre Group et de Pirelli du 9 avril 2018 (référence: t18.007993).

- (244) S'agissant des macro-indicateurs dont le groupe Giti a souhaité une analyse par catégorie, la Commission a expliqué, aux considérants 128 et 132, qu'il convenait d'analyser la situation économique de l'industrie de l'Union dans son ensemble. Les capacités, la production et les importations ont été prises en considération dans toutes les catégories. La catégorie 3, dans laquelle interviennent la plupart des importations chinoises, tirait toute l'industrie vers le bas, comme l'a démontré le règlement provisoire. Les prix de dumping chinois ont été largement inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union dans toutes les catégories durant la période d'enquête. Sur la période considérée, les résultats de l'industrie de l'Union se sont globalement détériorés. Certaines usines qui fabriquaient différentes catégories de pneumatiques ont dû fermer ⁽⁵⁵⁾ et de nombreux rechapés ont dû cesser leur production. La Commission a établi qu'au moins 85 PME avaient cessé leur production, ce qui a diminué les capacités de rechapage, comme expliqué au considérant 202 du règlement provisoire.
- (245) La CRIA et la CCCMC ont indiqué que l'allégation de la Commission selon laquelle «les producteurs de pneumatiques neufs de l'Union n'ont pas d'autre choix que de renforcer leur présence également dans la catégorie 3» (considérant 202 du règlement provisoire) était difficile à comprendre étant donné que la Commission elle-même avait expliqué que tous les rechapés intégrés (producteurs de pneumatiques neufs qui proposent aussi du rechapage) relevaient de la catégorie 2 (considérant 58 du règlement provisoire).
- (246) La Commission a fait remarquer que dans la note présentant les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés par marque, certaines marques de producteurs de pneumatiques neufs de l'Union étaient classées dans la catégorie 3.
- (247) La Commission a indiqué que «les informations dont [elle disposait avaient] révélé» que la tendance en matière de prix s'était modifiée et qu'apparemment c'étaient maintenant les prix de la catégorie 3 qui pesaient sur les prix de la catégorie 1 (considérant 206 du règlement provisoire). La CRIA et la CCCMC ont demandé que ces informations soient mises à la disposition des parties intéressées.
- (248) La Commission a considéré que la relation d'interdépendance entre catégories incluait aussi une logique de fixation des prix. En fait, les fabricants de pneumatiques neufs de l'Union qui adoptent une stratégie multimarques ont reconnu qu'une variation de prix dans une catégorie déclenchait nécessairement un ajustement des prix de tout le portefeuille, ce qu'un des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon a expliqué de manière circonstanciée, autant d'éléments dont la Commission a aussi tenu compte pour arriver à sa conclusion sur la pression qui s'exerce sur les prix d'une catégorie à l'autre ⁽⁵⁶⁾.
- (249) Certaines parties intéressées ont fait valoir qu'il n'y avait pas de corrélation entre l'évolution de la rentabilité des catégories 1, 2 et 3 et l'interdépendance de ces catégories. Elles ont signalé que les producteurs de l'Union relevant de la catégorie 1 avaient enregistré sur la période d'enquête une rentabilité plus élevée (17,5 %) que le bénéfice cible (à savoir le bénéfice auquel on pourrait s'attendre sans les importations faisant l'objet d'un dumping) établi par la Commission (15,6 %) (comme indiqué au considérant 196, le taux de rentabilité a été ramené à 15,4 % après la communication du document d'information finale). De même, la rentabilité des producteurs de l'Union de catégorie 2 au cours de la période d'enquête (15,3 %) était pratiquement au niveau du bénéfice cible. En outre, selon elles, si la rentabilité de producteurs de l'Union des catégories 1 et 2 était (indirectement) affectée par les importations bon marché de la catégorie 3, on s'attendrait à ce que leur rentabilité évolue de manière similaire à celle des producteurs de l'Union de catégorie 3, ce qui n'est pas le cas. Alors que la rentabilité de la catégorie 3 est tombée de 6,1 % à 0,6 % entre 2014 et 2015 (comme indiqué au considérant 197, ces chiffres ont été revus après la communication du document d'information finale, la rentabilité passant de 5,9 % à 0,5 %), dans le même temps, celle des producteurs de la catégorie 1 a en fait augmenté, passant de 17,9 % à 21,8 %. À l'inverse, alors que la rentabilité des catégories 1 et 2 a chuté entre 2015 et 2016, celle des producteurs de la catégorie 3 a quadruplé, passant de 0,5 % à 2,7 % au cours de la même période. En bref, ces parties soutiennent qu'il n'y avait pas de corrélation entre l'évolution de la rentabilité de la catégorie 3 et la rentabilité des catégories 1 et 2. La seule période durant laquelle il y aurait eu une corrélation en termes d'évolution de la rentabilité se situe selon elles entre 2016 et la période d'enquête. Toutefois, la légère baisse de rentabilité constatée durant la période d'enquête peut d'après ces parties s'expliquer par une augmentation soudaine du coût des matières premières, qui ne s'était pas encore traduite par une hausse des prix de vente. En ce qui concerne l'évolution des prix de vente, même s'il est vrai que les données fournies dans le règlement provisoire montrent une baisse des prix de vente de 9 % (pour la catégorie 1) et de 12 % (pour la catégorie 2) au cours de la période considérée, cette tendance à la baisse ne saurait être imputée aux importations chinoises de la catégorie 3, pour les raisons suivantes. Premièrement, comme la Commission l'a admis dans d'autres sections du règlement provisoire — mais sans en tenir compte, semble-t-il, dans l'élaboration de sa théorie de l'effet de cascade inversée — les coûts de production ont diminué au cours de la période d'enquête (en raison d'une baisse des prix des matières premières). Pour la catégorie 1, les coûts de production ont diminué de 9 %, soit exactement la même diminution que celle observée pour les prix de vente. De même, pour la catégorie 2, les coûts de production ont reculé de 9 %. En d'autres termes, ces parties intéressées ont

⁽⁵⁵⁾ En 2017, le groupe Goodyear a fermé son usine au Royaume-Uni (environ 330 emplois); le groupe Michelin a fermé plusieurs usines dans l'Union: en France, deux usines (en 2014, 700 salariés, et en 2017, 330 salariés), en Allemagne (en 2016, 200 salariés), en Hongrie (en 2015, 500 salariés) et en Italie; le groupe Continental a fermé une usine en Allemagne.

⁽⁵⁶⁾ Note au dossier relative à l'interdépendance, p. 12 et 14 (référence: t18.007993).

prétendu que la baisse des prix constatée par la Commission s'expliquait entièrement (pour la catégorie 1) et pour 75 % (pour la catégorie 2) par la baisse des coûts de production. Elles affirment que cela est en outre corroboré par le fait que, dès que les coûts de production ont remonté, entre 2016 et la période d'enquête, les prix de vente ont emboîté le pas. Deuxièmement, il y a eu une réorientation vers des pneumatiques de plus petites dimensions sur le marché de l'Union. Le prix unitaire des petits pneumatiques étant plus faible que celui des grands, cela explique une partie de la diminution des prix de vente au cours de la période considérée. Ces parties intéressées maintiennent que la Commission n'a pas tenu compte de cette évolution.

- (250) La Commission a considéré que l'absence de corrélation entre les différentes catégories en termes d'évolution de la rentabilité peut s'expliquer par la manière dont étaient prises les décisions d'achat. L'utilisateur a besoin d'un certain temps pour se décider, selon la nature du produit et l'éventail d'options qui s'offre à lui, et qui dépend de sa situation. Cet éventail d'options dépend en effet de la question de savoir si l'utilisateur possède déjà un pneumatique ou non et, dans l'affirmative, si ce pneumatique est encore rechapable ou non, ainsi que du prix relatif des options disponibles, etc. Par exemple, si l'utilisateur doit acheter un pneumatique, il se décidera probablement sur la base de l'ensemble de la gamme disponible. En revanche, s'il possède déjà un pneumatique rechapable, le coût de rechapage de celui-ci entrera probablement en concurrence avec le coût d'achat d'un pneumatique neuf de la catégorie 3, net du produit de la vente de la carcasse.
- (251) De plus, les informations recueillies par la Commission concernant les différentes dimensions commercialisées sur le marché de l'Union au cours de la période considérée n'étaient pas l'argument selon lequel les prix et les coûts ont baissé en raison d'une présence relativement plus importante des petits pneumatiques sur le marché⁽³⁷⁾. Les données montrent même que l'assortiment de produits sur le marché était stable, et qu'il reste concentré sur les dimensions les plus courantes. Qui plus est, une telle réduction de la dimension moyenne du produit n'a pu être trouvée dans les données d'Eurostat sur les importations chinoises, qui révèlent au contraire que le poids des pneumatiques importés de Chine a augmenté de 3 % entre 2014 et la période d'enquête. Par contre, la Commission a constaté que l'industrie de l'Union avait procédé à des adaptations structurelles générales pour réduire les coûts, en conséquence de l'effet d'entraînement exercé sur les différentes catégories concernées.
- (252) Certaines parties intéressées ont confirmé qu'il y avait eu des importations substantielles (représentant une part de marché de 11,9 %, soit 1 % de plus qu'en 2014) en provenance d'autres pays, à des prix de plus en plus bas (au cours de la période considérée, le prix moyen à l'importation a chuté de 17 %). Les prix pratiqués indiquaient également que ces importations étaient destinées au segment du marché correspondant à la catégorie 1 et/ou la catégorie 2. Les importations originaires de Turquie, de Thaïlande, du Japon, de Corée du Sud et d'autres pays (à l'exclusion de la Russie) ont systématiquement pratiqué des prix inférieurs de 10 % à 25 % à ceux des producteurs de l'Union dans la catégorie 1. Au stade provisoire, et après la communication du document d'information finale, le groupe Giti a suggéré que les baisses de prix des catégories 1 et 2 pouvaient avoir été causées par des importations de pneumatiques de catégories 1 et 2 originaires d'autres pays, et non par la pression exercée sur les prix par les pneumatiques chinois de catégorie 3, ce qui, là encore, infirmerait complètement la théorie de la Commission. En tout état de cause, selon lui, il serait impossible, en l'absence d'examen des volumes d'importations (et des prix à l'importation) de pneumatiques de catégories 1 et 2 originaires d'autre pays, de déterminer si la théorie de la Commission est correcte dans les faits.
- (253) S'agissant de cette affirmation, la Commission a jugé que l'analyse proposée par le groupe Giti était viciée puisqu'elle considérait que toutes les importations étaient vendues directement aux premiers acheteurs indépendants dans l'Union. Cette théorie ignore le fait que les prix moyens peuvent être affectés par la vente de certaines de ces importations à des parties liées intéressées. Par ailleurs, les statistiques d'importations ne comportant pas de prix moyen par catégorie, la Commission n'a pas été en mesure d'examiner les prix des importations par catégorie, comme le lui avait demandé le groupe Giti. L'analyse proposée ne pouvant donc être réalisée sur la base des informations que la Commission a réussi à recueillir jusqu'ici au cours de l'enquête, ou de celles que lui ont transmises les parties intéressées, elle a été rejetée.
- (254) Par conséquent, la Commission a rejeté les arguments présentés par les parties intéressées et confirmé ses conclusions initiales.

4.8. Conclusion sur le préjudice

- (255) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a confirmé ses conclusions initiales, exposées aux considérants 208 et 209 du règlement provisoire. L'industrie de l'Union dans son ensemble a été soumise à une pression intense. La capacité de production, les investissements et l'emploi ont reculé au cours de la période considérée et l'industrie de l'Union a perdu des parts de marché considérables en dépit de la baisse continue de ses prix de vente. Les prix pratiqués sur les importations chinoises étaient largement inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union. La rentabilité de l'industrie de l'Union dans son ensemble a également reculé, et même plus rapidement vers la fin de la période considérée. De plus, les stocks ont augmenté pour tous les types de pneumatiques, notamment au cours de la période d'enquête, ce qui a pesé sur la situation financière de cette industrie. De nombreuses PME de rechapage ont cessé leur activité et n'ont pas pu bénéficier de la reprise

⁽³⁷⁾ Note au dossier relative à l'interdépendance, p. 12 et 13 (référence: t18.007993).

économique. La Commission a également accordé une grande importance aux observations formulées par l'AIRP (l'association des rechapeurs italiens), par le Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (l'association des rechapeurs allemands), par Banden Plan Europa B.V. (rechapeur de l'Union) ou par Vipal Europe (fournisseur de bandes de roulement), selon lesquelles l'institution de mesures provisoires avait déjà donné une impulsion positive dans le secteur. Les rechapeurs de plusieurs États membres de l'Union ont ainsi vu le nombre de leurs commandes augmenter depuis mai 2018, et ils sont persuadés que cette amélioration se poursuivra si les mesures provisoires sont confirmées.

- (256) Après la communication du document d'information finale, le groupe Giti a fait valoir que cette amélioration des résultats des rechapeurs pouvait être en grande partie liée à la hausse des coûts des matières premières, plutôt qu'à l'imposition des mesures provisoires. La Commission n'a trouvé aucun élément permettant de rattacher l'augmentation des commandes signalée par les rechapeurs à l'évolution des coûts des matières premières. Cet argument a donc été rejeté.
- (257) En ce qui concerne la rentabilité de l'industrie de l'Union, la Commission a pris bonne note des observations critiques formulées par le groupe Aeolus, à savoir que la catégorie 3 est devenue déficitaire pendant la période d'enquête (- 0,7 %) alors que les catégories 1 et 2 affichaient une rentabilité à deux chiffres. Toutefois, la Commission ne partage pas la conclusion selon laquelle cet indicateur, qui montre une différence de rentabilité entre catégories, pourrait invalider une conclusion qui irait dans le sens d'un préjudice important pour l'industrie de l'Union dans son ensemble.
- (258) Tous les indicateurs pertinents montrent que l'industrie de l'Union a subi un préjudice important dans la catégorie 3. Outre la marge bénéficiaire négative, l'emploi a accusé un net recul, notamment dans la filière du rechapage. Le niveau de sous-cotation est significatif dans la catégorie 3 (31 %), où l'effet volume de la concurrence chinoise s'est également fait sentir le plus. Comme le montre le tableau 9, on assiste à une réorientation marquée et constante (d'année en année) des ventes de pneumatiques neufs des producteurs de l'Union vers la catégorie 3. En 2016, les ventes dans l'Union reprises dans le tableau 9 étaient de 5 millions de pneumatiques dans la catégorie 3. Cette évolution s'est poursuivie en 2017. Les projections pour 2018 font état d'un renforcement encore plus sensible de cette réorientation des ventes vers la catégorie 3, démontrant clairement la pression exercée sur les prix que subissent les producteurs de l'Union dans les catégories 1 et 2.
- (259) À cet égard, comme elle l'a indiqué aux considérants 210 et 211 du règlement provisoire et expliqué plus en détail dans la section 4.6 du présent règlement, la Commission a maintenu qu'il existe une forte interdépendance des catégories, qui s'accompagne d'un effet de cascade inversée. Contrairement aux observations de nombre de parties intéressées, il n'y a qu'un marché des pneumatiques du point de vue des producteurs de l'Union, qui le divisent en trois catégories, principalement pour des raisons de stratégie de commercialisation et de différences de qualité. Cela signifie que les producteurs de l'Union tiennent compte des évolutions que connaissent les trois catégories. Dès lors, la pression sur les prix et les volumes de la catégorie 3 a également une incidence directe sur les deux autres catégories, comme exposé aux considérants 234 et suivants. En outre, les consommateurs de pneumatiques font leur choix parmi les pneumatiques des trois catégories: ils cherchent un point d'équilibre entre leur disposition à payer un prix plus élevé et la durée de vie attendue des pneumatiques et les coûts liés. Le comportement des producteurs et des consommateurs confirme donc l'existence d'une forte interdépendance des différentes catégories. Il s'ensuit que la réorientation observée vers la catégorie 3 exerce aussi une pression permanente sur les deux autres catégories. À cet égard, la Commission a également noté que les importations faisant l'objet d'un dumping concernaient principalement la catégorie 3. Au vu de l'interdépendance des catégories entre elles et de l'importance croissante de la catégorie 3, la Commission a considéré que les tendances négatives déjà observées pour l'industrie de l'Union dans son ensemble ne pourraient que se poursuivre dans un proche avenir.
- (260) Par ailleurs, en dépit de l'invitation expresse à formuler des observations sur les considérants 213 et 214 du règlement provisoire, aucun des producteurs-exportateurs chinois n'a réfuté l'allégation de l'industrie de l'Union selon laquelle le préjudice risquait encore de s'aggraver. La Commission a donc admis que les capacités non utilisées en RPC représentaient environ 40 % des exportations chinoises actuelles.
- (261) Après la communication du document d'information finale, la CRIA et la CCCMC ont fait savoir qu'elles n'avaient pas à commenter les assertions relatives au niveau des capacités non utilisées en RPC, car ces assertions n'étaient pas pertinentes pour le dossier.
- (262) La Commission ne partage pas cet avis. Le préjudice risque même d'être aggravé, comme il ressort du 13^e plan quinquennal pour le développement de l'industrie chimique et pétrochimique en Chine, qui porte sur l'innovation technologique, l'ajustement structurel et le développement vert. Ce plan s'applique en effet au secteur des pneumatiques, et dans l'enquête antisubventions parallèle, la Commission a déjà constaté l'existence d'un nombre important de régimes de subventions. Ils confirment le fait que les producteurs-exportateurs chinois jouissent d'un avantage structurel qui leur permet de s'élever dans la chaîne de valeur tout en continuant d'avoir accès à des financements bon marché. Si les pneumatiques de qualité supérieure en provenance de la RPC entraient toujours plus en concurrence avec les pneumatiques de l'Union à des prix de dumping, cela réduirait les marges de l'industrie de l'Union et, partant, sa capacité à investir et à innover. Cette évolution risquerait, à son tour, de contraindre l'industrie de l'Union à s'appuyer sur des pneumatiques de qualité inférieure nécessitant un investissement limité en R & D, ce qui réduirait encore leur rechapabilité, et de causer ainsi un préjudice aux trois catégories.

- (263) En raison de la situation préjudiciable de la catégorie 3 et de l'effet de cascade inversée ressenti à présent sur les catégories 2 et 1, la Commission a maintenu sa conclusion selon laquelle l'industrie dans son ensemble subissait un préjudice important au sens de l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base.

5. LIEN DE CAUSALITÉ

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

- (264) Certaines parties intéressées ont soutenu, soit à titre individuel, soit conjointement, que la Commission n'avait pas démontré comment les niveaux de volume et de prix des importations de pneumatiques chinois avaient substantiellement affecté l'industrie de l'Union. Elles rappellent que bien que les importations des exportateurs chinois dans l'Union aient augmenté de 1 124 101 unités au cours de la période considérée, la consommation dans l'Union a également augmenté de 1 249 178 unités. Ainsi, l'augmentation des importations chinoises à des prix compétitifs n'a pas pu, à elle seule, compromettre les ventes de l'industrie de l'Union sur le marché. De plus, le fait que certains producteurs de l'Union ont dû sortir d'un segment du marché et que la fixation des prix a changé sur le marché de l'Union ne signifie pas nécessairement que les importations chinoises soient responsables d'un préjudice important pour l'industrie de l'Union. Le fait que les prix des exportateurs chinois étaient inférieurs à ceux des producteurs de l'Union et que ceux-ci n'ont pas su profiter de l'augmentation de la consommation et ont dû réduire leurs prix pour être plus compétitifs ne suffit pas à prouver que les importations chinoises soient responsables du préjudice subi par l'industrie de l'Union.
- (265) La Commission a de nouveau rappelé que les prix de dumping chinois avaient été largement inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union, dans toutes les catégories, durant la période d'enquête. En moyenne, ils ont été sensiblement inférieurs durant toute la période considérée. En outre, le fait que les prix des importations soient restés stables entre 2014 et 2015, aient chuté en 2016 et soient restés au même bas niveau durant la période d'enquête (voir le considérant 147 du règlement provisoire) ne peut s'expliquer par l'évolution des prix matières premières. Ces derniers ont en effet diminué au début de la période considérée, mais augmenté au cours de la période d'enquête. Or, les producteurs-exportateurs chinois n'ont pas revu leurs prix à la hausse, ce qui montre qu'ils entendaient gagner des parts de marché au détriment de l'industrie de l'Union.
- (266) Un producteur-exportateur a affirmé qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre les importations chinoises et le préjudice causé à l'industrie de l'Union, étant donné que les exportations chinoises interviennent principalement sur le marché de la catégorie 3, alors que la majorité des producteurs de l'Union vendent des produits des catégories 1 et 2. Cette affirmation est incorrecte dans les faits. Les produits relevant des catégories 1 et 2 représentent environ 35 % du total des importations chinoises. Qui plus est, comme expliqué précédemment à la section 4.7 concernant l'interdépendance des pneumatiques neufs et des pneumatiques rechapés et l'interdépendance des différentes catégories de qualité, il existe une relation de symbiose entre ces dernières. La pression exercée sur les prix et les volumes par les pneumatiques chinois bon marché de catégorie 3 faisant l'objet d'un dumping affecte également le prix des autres catégories. Cet argument a donc été rejeté.
- (267) Le même producteur-exportateur a affirmé que l'analyse du préjudice et, partant, l'analyse du lien de causalité, devait tenir compte du fait que les pneumatiques de catégorie 3 sont moins chers, puisqu'ils ont une durée de vie sensiblement plus courte que celle des pneumatiques des catégories 1 et 2. L'évaluation des parts de marché devrait se baser sur une comparaison des parts de marché en valeur, et non en volume. Dans ce cas, le recul de la part de marché de l'industrie de l'Union et l'accroissement de la part de marché du producteur-exportateur chinois sont beaucoup moins prononcés.
- (268) La Commission a reconnu que la durée de vie des pneumatiques était un aspect important de l'analyse, qui démontre l'interdépendance des différentes catégories. Toutefois, elle n'a pas accepté l'argument selon lequel cet aspect serait susceptible d'invalider la conclusion établissant un lien de causalité. Même s'il est vrai que la part de marché des pneumatiques chinois dans l'Union est moindre en valeur qu'en volume, en raison d'une «durée de vie plus courte», cela ne change rien au fait que c'est précisément en raison de l'attrait croissant exercé sur les consommateurs par des pneumatiques chinois à faible kilométrage, mais à bas prix, que l'industrie de l'Union s'est trouvée sous pression et a subi un préjudice important.
- (269) L'une des parties intéressées a affirmé que la baisse des prix des importations chinoises était liée à une évolution de l'assortiment de produits consécutive à l'essor de la demande pour des pneumatiques de plus petite taille. Aucun élément de preuve n'a été présenté à l'appui de cette affirmation. En tout état de cause, même si la taille avait eu une incidence sur l'évolution des prix moyens, les importations chinoises affichaient aussi des prix inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union pour les mêmes tailles de pneumatiques, la comparaison se faisant toujours type de produit par type de produit. Cette affirmation a donc été rejetée par la Commission.

5.2. Importations de pays tiers

- (270) Plusieurs parties intéressées ont suggéré que la Commission propose une analyse complémentaire de l'incidence des importations russes, qui affichaient le même niveau de prix que les importations chinoises.

- (271) La Commission a constaté une nette différence entre les volumes importés. Alors que les importations chinoises sont passées de 3,5 millions de pneumatiques en 2014 à 4,6 millions de pneumatiques durant la période d'enquête (soit 1 100 000 unités supplémentaires), les importations russes sont passées dans le même temps de 0,2 million à 0,3 million de pneumatiques (soit 100 000 unités supplémentaires seulement). Étant donné les quantités limitées importées de Russie à un prix similaire (qui ne représentent que 6 % du volume total des importations provenant de RPC et n'atteignent que 1,29 % de part de marché dans l'Union), ces importations ne sauraient remettre en cause le lien de causalité entre les importations chinoises et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.
- (272) D'autres parties intéressées ont fait valoir que des importations originaires d'autres pays, tels que le Japon, la Corée du Sud et la Turquie, arrivaient sur le marché de l'Union en quantités considérables et à des prix inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union. Par leur prix et leur volume, ces importations contrediraient la thèse d'un lien de causalité entre les importations chinoises et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.
- (273) La Commission a observé que les prix des importations originaires du Japon, de Corée du Sud et de Turquie étaient bien supérieurs aux prix des importations chinoises. En outre, il s'agit principalement de prix de transfert vers des importateurs liés. L'on ne saurait donc se baser sur les prix de ces importations pour procéder à une comparaison avec les prix pratiqués par l'industrie de l'Union. Enfin, ces pneumatiques japonais, coréens et turcs étaient vendus à un prix correspondant à leur catégorie respective sur le marché de l'Union. Ces importations ne pouvaient donc pas porter préjudice à l'industrie de l'Union. Quant aux quantités, leurs parts de marchés sont restées stables (le volume des importations a diminué de 50 000 unités pour la Corée du Sud, il est resté stable pour le Japon et il a augmenté de 170 000 unités pour la Turquie) et représentent environ la moitié du volume des importations originaires de la RPC. Cet argument a donc été rejeté.

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

- (274) Certaines parties intéressées ont déclaré que l'industrie de l'Union avait subi des pertes parce qu'elles avaient exporté à perte tout au long de la période considérée, ce qui a affecté le rendement de leurs investissements et leur capacité à investir. Or, comme indiqué au considérant 226 du règlement provisoire, les prix moyens à l'exportation sont affectés par les valeurs de transfert aux sociétés liées. En outre, les coûts de production repris au considérant 176 du règlement provisoire ont été calculés pour les ventes que les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon avaient facturées aux acheteurs indépendants. L'on ne saurait tirer de conclusions valables d'une comparaison de ces deux ensembles de données. En outre, les micro-indicateurs ont montré que les exportations des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon étaient rentables. Cet argument a donc été rejeté.
- (275) La Commission a rappelé que les volumes étaient restés stables au cours de la période considérée. En outre, ces prix sont des prix de transfert entre parties liées, et par conséquent, il est impossible de tirer une quelconque conclusion du fait que ces prix ont suivi une tendance à la baisse au cours de la période considérée. Ces arguments ont donc été rejetés. La Commission confirme ainsi que rien ne prouve que l'activité d'exportation de l'industrie de l'Union puisse atténuer le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et le préjudice constaté.

5.4. Évolution des coûts

- (276) Selon le groupe Giti, les pneumatiques neufs sont devenus moins chers du fait de la baisse des coûts, mais les rechapés n'ont pas pu profiter de cette baisse car les matières premières représentent une part nettement moins importante de leurs coûts de production que ce n'est le cas pour des pneumatiques neufs. Cela explique la perte qu'a subie la filiale de rechapage de la catégorie 3 et qui est due principalement à l'évolution des prix des matières premières, lesquels n'ont cessé de baisser à partir de 2012 et n'ont commencé à remonter qu'en 2017.
- (277) Comme indiqué au considérant 152, les prix des importations chinoises n'ont pas suivi l'évolution des cours des matières premières, contrairement aux coûts de production de l'industrie de l'Union, qui ont, eux, reflété cette évolution⁽⁵⁸⁾. Les pertes enregistrées étaient dues au fait que les prix des importations chinoises sont restés nettement inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union sur l'ensemble de la période considérée. Cet argument a donc été rejeté.

5.5. Autres facteurs connus

- (278) Le groupe Aeolus et Pirelli se sont plaints que la Commission n'avait pas pris en compte le fait que deux gros producteurs avaient investi lourdement dans leur activité de rechapage, ce qui pourrait à leur sens expliquer pourquoi d'autres producteurs de l'Union ont dû abandonner le segment de marché de la catégorie 3. Selon ces parties, la crise économique a poussé deux majors du pneumatique (Goodyear et Continental) à investir dans leur activité de rechapage et à ouvrir leurs propres usines de rechapage. Sur la base des informations disponibles, la capacité de production de chacune de ces usines équivaut à la production annuelle de dix petits rechapés. Le groupe Aeolus pense que ces investissements ont abouti à un préjudice auto-infligé. Ils auraient en effet créé des

⁽⁵⁸⁾ Considérants 176 à 182 du règlement provisoire.

surcapacités et augmenté artificiellement les coûts, entraînant ainsi une baisse des bénéfices. L'effet de ces investissements sur l'ensemble de l'industrie de l'Union serait suffisant, même indépendamment des autres facteurs connus, pour atténuer tout lien de causalité potentiel entre les importations chinoises faisant l'objet d'un dumping et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.

- (279) Or, d'après les informations fournies par l'ETRMA et par certains grands fabricants (voir les considérants 189 à 191), la production des grands fabricants (qui utilisent essentiellement le procédé de rechapage par vulcanisation à chaud) a en fait reculé au cours de la période considérée (elle est passée d'environ 2,4 millions en 2014 à 2,2 millions au cours de la période d'enquête). Ces chiffres ne confirment donc pas la thèse selon laquelle les investissements de ces deux gros producteurs ont produit une surcapacité. Par conséquent, l'argument du préjudice auto-infligé a été rejeté.
- (280) Certaines parties intéressées ont suggéré qu'une demande croissante en pneumatiques de plus petites dimensions avait probablement affecté l'assortiment de produits sur plusieurs années, au point que ces pneumatiques représentaient une proportion plus importante des ventes vers la fin de la période d'enquête. En raison des restrictions de poids et de taille imposées aux véhicules en centre-ville et de l'essor du commerce en ligne (qui nécessite que les chargements soient fractionnés en plus petites quantités, ce qui demande un plus grand nombre de camions légers et de camionnettes commerciales légères), la demande s'est tournée de plus en plus vers les pneumatiques de petites dimensions. Cette observation ne s'appliquait pas uniquement aux ventes des producteurs de l'Union: les importations chinoises répondaient aussi à cette demande croissante en pneumatiques de plus petites dimensions, ce qui explique (en partie) la baisse des prix de vente de ces importations.
- (281) S'agissant de l'argument concernant l'évolution de l'assortiment de produits, les informations recueillies par la Commission concernant les différentes dimensions commercialisées sur le marché de l'Union au cours de la période considérée ne confirment pas que la baisse des prix et des coûts soit due au renforcement relatif de la présence de pneumatiques plus petits sur le marché ⁽⁵⁹⁾. Les données pour la période d'enquête montrent plutôt que l'assortiment de produits sur le marché est resté stable et concentré sur les dimensions les plus courantes. Qui plus est, les données d'Eurostat sur les importations chinoises ne rendent compte d'aucune réduction de la dimension moyenne du produit et révèlent au contraire que le poids des pneumatiques importés de Chine a augmenté de 3 % entre 2014 et la période d'enquête ⁽⁶⁰⁾. En revanche, la Commission a constaté que l'industrie avait procédé à des adaptations structurelles générales pour réduire les coûts, au vu des répercussions sur les différentes catégories en jeu. Cet argument a donc été rejeté.

5.6. Conclusion sur le lien de causalité

- (282) Ni les importations russes (en raison de leur faible volume) ni les importations originaires du Japon, de Corée du Sud et de Turquie (dont les prix de transfert étaient même plus élevés que les prix chinois) n'ont été la cause principale du préjudice subi par l'industrie de l'Union. Les résultats à l'exportation de l'Union et l'évolution de ses coûts n'ont pas non plus été à l'origine de la situation préjudiciable de l'Union. Cette situation ne peut pas non plus s'expliquer par d'autres facteurs tels que les investissements de deux gros producteurs dans une activité de rechapage et l'évolution de l'assortiment de produits.
- (283) La Commission a donc confirmé les conclusions tirées aux considérants 229 et 232 du règlement provisoire selon lesquelles le préjudice important subi par l'industrie de l'Union a été causé par les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC et que les autres facteurs, qu'ils soient considérés individuellement ou collectivement, n'ont pas atténué le lien de causalité entre ces importations et ce préjudice.

6. INTÉRÊT DE L'UNION

6.1. Intérêt de l'industrie de l'Union

- (284) La Commission a confirmé ses conclusions provisoires exposées aux considérants 234 et 235 du règlement provisoire, à savoir que l'institution de mesures serait dans l'intérêt des fabricants de l'Union.
- (285) Le groupe Aeolus et Pirelli, d'une part, et le groupe Giti et Kirkby, d'autre part, ont considéré que la filière de rechapage dans l'Union serait pénalisée par une réduction de l'offre et une hausse des prix des carcasses. À leur avis, les mesures antidumping concernant les pneumatiques des catégories 1 et 2 auraient une incidence négative sur les recapeurs indépendants de l'Union, qui utilisent les carcasses de ces catégories sur leurs lignes de production. Le groupe Giti a de nouveau invoqué des arguments similaires après la communication du document d'information finale.

⁽⁵⁹⁾ Analyse des dimensions vendues sur le marché, basée sur les données de l'Europool de l'ETRMA. Données de tiers résumées dans la version publique des observations de la coalition sur le règlement provisoire.

⁽⁶⁰⁾ Le calcul poids/unité repose sur les données d'Eurostat et est détaillé dans la fiche «Var. Imports Weight» (Var. Poids Importations) de la version publique de l'annexe 2 du document de réfutation par la Coalition des arguments des exportateurs et des importateurs (référence: t18.007295).

- (286) La Commission a contesté cette appréciation. En dépit du fait que les gros producteurs de l'Union ont une fonction de rechapage intégrée, un grand nombre de leurs carcasses sont encore rechapées par des rechapeurs indépendants de l'Union. De plus, les rechapeurs indépendants de l'Union ont indiqué à la Commission que l'offre de carcasses était actuellement excédentaire. D'après eux, de nombreux clients trouvent plus avantageux d'acheter des pneumatiques chinois de catégorie inférieure que de faire rechaper des pneumatiques existants. Cela signifie que de nombreuses carcasses qui auraient pu être rechapées ont dû être mises au rebut. Mais surtout, les mesures en question, que les rechapeurs indépendants et les associations ont soutenues, n'ont été contestées par aucun rechapteur de l'Union, ce qui montre qu'elles sont dans l'intérêt de la filière de rechapage de l'Union.
- (287) À la suite de la publication du document d'information finale, la CRIA et la CCCMC ont prétendu qu'un rechapteur de l'Union avait déclaré que les mesures n'étaient pas dans son intérêt. Toutefois, faute de preuve à l'appui de cet argument, celui-ci a été écarté.

6.2. Intérêt des utilisateurs et des importateurs de l'Union

- (288) Le groupe Aeolus et Pirelli, d'une part, le groupe Giti, d'autre part, et enfin Heuver ont fait valoir que si des mesures étaient adoptées, on assisterait à une baisse des importations chinoises qui entraînerait une réduction générale de l'offre, ce qui provoquerait une hausse des prix spéculative, au détriment de l'utilisateur final. Des mesures de protection de l'industrie de l'Union se traduiraient aussi par un choix plus limité de produits pour le consommateur final.
- (289) La Commission a considéré que les capacités globales de l'Union étaient suffisantes pour approvisionner le marché intérieur, comme il ressort du tableau 4. De plus, nombreux sont les producteurs implantés dans des pays tiers (Turquie, Corée du Sud, Japon, Russie, Thaïlande et nombre d'autres pays) qui vendent déjà sur le marché de l'Union. Leurs volumes de ventes combinés ont été relativement stables sur la période considérée, avec une part de marché d'environ 10 %. La Commission a rappelé que les prix chinois étaient très inférieurs aux prix de tous les autres principaux pays importateurs. Selon Eurostat, le prix moyen à l'importation des pneumatiques importés de République populaire de Chine sur la période d'enquête était de 128,8 EUR/unité (comme indiqué dans le tableau 3 du règlement provisoire), contre 189 EUR/unité en moyenne pour tous les autres pays (comme indiqué dans le tableau 18 du règlement provisoire). Par conséquent, on peut raisonnablement s'attendre à ce que, une fois des conditions de concurrence égales restaurées sur le marché de l'Union, les importations de l'ensemble des pays assurent l'approvisionnement nécessaire.
- (290) La Commission a également rappelé que le marché de l'Union était un marché concurrentiel sur lequel de nombreux producteurs actifs dans toutes les catégories se livraient une concurrence féroce. Des importations à un niveau de prix équitable continueront donc d'exercer une pression concurrentielle supplémentaire sur les prix de l'industrie de l'Union.
- (291) Plusieurs importateurs ont indiqué qu'ils pourraient se retirer complètement du marché si les mesures étaient instituées. La Commission a rappelé que l'institution de mesures antidumping avait pour objet de restaurer des conditions de concurrence égales de sorte que les producteurs de l'Union et les productions de pays tiers puissent se faire concurrence selon des règles du jeu équitables. Par conséquent, les droits sont seulement fixés à un niveau qui permettra toujours aux exportateurs chinois de continuer à concurrencer les producteurs de l'Union, mais à des prix équitables. Par ailleurs, étant donné que l'écart important entre les prix chinois faisant l'objet d'un dumping et les prix des importations de tous les autres pays sera réduit par les mesures, les importateurs auront plus d'opportunités de vendre des pneumatiques pour autobus et camions originaires d'autres pays.
- (292) À la suite de la publication du document d'information finale, la Retread Manufacturing Association a estimé que l'approvisionnement était assuré. Selon elle, il n'y a pas de pénurie, les statistiques commerciales montrant que les fabricants se détournent actuellement de la République populaire de Chine pour s'approvisionner auprès d'autres pays comme la Corée du Sud. Elle a indiqué que depuis l'annonce des droits provisoires, la demande locale avait connu une augmentation allant de 5 % à 10 %.
- (293) La Commission en a conclu que les mesures ne seraient pas dans l'intérêt des importateurs qui dépendent principalement des importations de pneumatiques chinois très bon marché, mais qu'en revanche, les importateurs ayant un portefeuille plus large n'étaient pas susceptibles d'être sérieusement affectés par le rétablissement d'une concurrence équitable.

6.3. Intérêt des fournisseurs

- (294) En l'absence de toute observation sur la question, la Commission a confirmé ses conclusions exposées au considérant 242 du règlement provisoire, à savoir que les mesures sont dans l'intérêt des fournisseurs de bandes de roulement.

6.4. Autres intérêts

- (295) Aucune observation contraire ne lui étant parvenue dans le délai imparti pour commenter le document d'information finale ⁽⁶¹⁾, la Commission a confirmé ses conclusions exposées aux considérants 243 à 249 du règlement provisoire, à savoir que les mesures sont dans l'intérêt de la politique de l'Union sur la réduction des déchets et la gestion durable des matières premières. En outre, étant donné que l'activité de rechapage est surtout exercée par des PME, l'institution de mesures servirait aussi cet objectif important de la Commission que constitue le soutien aux PME.

6.5. Conclusion concernant l'intérêt de l'Union

- (296) En conséquence, la Commission a confirmé ses conclusions exposées aux considérants 234 à 249 du règlement provisoire. Il n'y a aucune raison impérieuse de conclure, en vertu de l'article 21 du règlement de base, que l'institution de ces mesures ne serait pas dans l'intérêt de l'Union.

7. EXAMEN DE L'APPLICATION RÉTROACTIVE DES MESURES

- (297) Comme indiqué au considérant 4, les importations du produit concerné ont été soumises à enregistrement du 3 février 2018 jusqu'à la date d'entrée en vigueur des mesures provisoires, à savoir le 8 mai 2018, dans l'optique d'une éventuelle perception rétroactive des droits institués sur les importations enregistrées.
- (298) Au stade définitif de l'enquête, les données recueillies dans le cadre de l'enregistrement ont été évaluées. La Commission a déterminé si les critères fixés à l'article 10, paragraphe 4, du règlement de base étaient remplis pour la perception rétroactive des droits définitifs.
- (299) Les données disponibles au moment de l'enregistrement montraient une augmentation substantielle des importations au niveau du code NC. Cependant, des données plus récentes montrent qu'il n'y a pas eu de nouvelle augmentation substantielle des importations par rapport au niveau des importations de la période d'enquête. Par conséquent, cette condition, prévue par l'article 10, paragraphe 4, point d), du règlement de base, n'est pas remplie.
- (300) La Commission en a conclu que la perception rétroactive des droits définitifs ne se justifiait pas en l'espèce.

8. MESURES ANTIDUMPING DÉFINITIVES

8.1. Niveau d'élimination du préjudice (marge de préjudice)

- (301) À la suite de la communication du document d'information provisoire, plusieurs parties intéressées ont reconnu que la segmentation du marché de l'Union en trois catégories faisait largement consensus et que le règlement provisoire contenait des analyses approfondies et des données par segment. Toutefois, l'approche adoptée au stade provisoire, à savoir un seul et même bénéfice cible pour toutes les catégories, a eu pour effet, selon elles, de surprotéger les producteurs de l'Union contre les importations de pneumatiques de catégorie 3 faisant l'objet d'un dumping, qui ne pouvaient atteindre le bénéfice cible arrêté pour l'ensemble de l'industrie. Elles considéraient donc que la Commission devait se baser sur la rentabilité de chaque catégorie pour calculer le prix non préjudiciable et les marges de préjudice et appliquer correctement la règle du droit moindre.
- (302) La Commission a accepté cet argument. Elle a considéré qu'en l'espèce, il était plus indiqué de calculer des bénéfices cibles par catégorie, car les mesures prennent la forme d'un droit fixe par pneumatique, basé sur une marge de préjudice elle-même établie à partir d'un numéro de contrôle des produits attribué à chaque catégorie. Elle a donc révisé le bénéfice cible et l'a fixé à 17,9 % pour la catégorie 1, à 17,9 % pour la catégorie 2 et à 6,1 % pour la catégorie 3.
- (303) Après la communication du document d'information finale, le groupe Giti a fait valoir que l'année 2014, qui sert de référence pour le bénéfice cible, était une année atypique puisque la rentabilité était la même pour les catégories 1 et 2, alors qu'elle a été différente les deux années suivantes.
- (304) La Commission a rappelé qu'elle était tenue de définir un bénéfice cible en se basant sur l'année qui s'apparente le plus à des conditions de concurrence normales, non faussées par des importations faisant l'objet d'un dumping. À l'aune de ce critère, l'année 2014 est celle où les importations faisant l'objet d'un dumping ont enregistré les volumes et les parts de marché les plus faibles, si on la compare aux années 2015 et 2016, lesquelles devraient donc être exclues. De même, la Commission ne pouvait pas se baser sur des années antérieures à 2014, puisqu'il n'existait pas d'informations vérifiées sur celles-ci. Cet argument a donc été rejeté.

⁽⁶¹⁾ L'Association nationale des transporteurs routiers lituaniens a transmis, bien après le délai, des observations sur le document d'information finale où elle indique que les importations chinoises représentent 37 % du marché lituanien des importations de pneus et que les transporteurs lituaniens subiront donc des conséquences disproportionnées par rapport aux autres entreprises de l'Union, du fait de la dépendance totale du marché lituanien des pneumatiques à l'égard des importations. La Commission a constaté que ces observations avaient été transmises hors délai et n'étaient étayées par aucun élément de preuve. Cet argument n'a dès lors pas été pris en considération.

- (305) Certaines parties intéressées (le plaignant, Tyre Specialists of Finland, l'association des rechapeurs italiens, Bipaver, VIPAL, l'association des rechapeurs portugais, l'association des rechapeurs allemands) ont estimé que le bénéfice cible de 6,1 % retenu pour la catégorie 3 dans le document d'information finale était trop bas pour pallier le préjudice subi par les rechapeurs et qu'il serait justifié de considérer qu'un taux de 10 % de bénéfice avait été atteint avant l'afflux d'importations.
- (306) La Commission a rappelé que le marché des pneumatiques de catégorie 3 était un marché identifiable par la présence concomitante de pneumatiques neufs et rechapés, qui se concurrencent activement pour gagner des parts de marché. Comme établi à titre préliminaire au considérant 209 du règlement provisoire, des niveaux insoutenables de pertes dans l'industrie du rechapage ont mis en péril la survie de toute l'industrie du rechapage dans l'Union. Comme établi également à titre préliminaire au considérant 230 du règlement provisoire, ces pertes ont aussi influé sur la rentabilité potentielle des sociétés actives dans les catégories 1 et 2. Ces conclusions doivent être examinées à la lumière de l'intérêt manifeste que présente pour l'Union l'existence d'une solide industrie du rechapage, comme indiqué aux considérants 243 à 249 du règlement provisoire et au considérant 232 du document d'information finale.
- (307) La Commission a donc décidé d'examiner l'allégation selon laquelle la rentabilité de 6,1 % atteinte en 2014 dans la catégorie 3, selon le document d'information finale, ne suffirait pas pour garantir la survie de l'activité de rechapage dans l'Union.
- (308) Pour ce faire, elle a décidé d'examiner les niveaux de rentabilité atteints en 2014 par les entreprises actives dans cette catégorie, sur la base des données contenues dans les réponses vérifiées au questionnaire. Pour les grandes entreprises de l'échantillon actives dans le rechapage de catégorie 3, la rentabilité était de - 6,04 % en 2014. Pour les PME de l'échantillon, elle était de 2,71 %. Ces chiffres montrent que l'industrie du rechapage, qui représente une part importante de l'industrie de l'Union dans son ensemble, était déjà pénalisée par les importations chinoises en 2014.
- (309) La Commission a donc cherché à savoir quel bénéfice cible les producteurs de l'Union de la catégorie 3, et plus particulièrement les rechapeurs, devraient atteindre dans des conditions de concurrence normales. A cette fin, elle a aussi utilisé les informations disponibles dans le dossier. Dans la plainte, le bénéfice cible pour les producteurs du produit concerné dans la catégorie 3 a été fixé à 9,2 % ce qui, selon les plaignants, garantirait un niveau d'activité suffisant pour tous les producteurs opérant dans cette catégorie (y compris les rechapeurs du produit concerné). Ce chiffre correspondait aussi aux observations transmises par les rechapeurs du produit concerné en réponse au document d'information finale, selon lesquelles la Commission devait envisager des niveaux de rentabilité de l'ordre de 9 % pour les producteurs de catégorie 3. Leur argumentation s'appuyait principalement sur des chiffres de 2014 qui montraient déjà une dégradation de la situation de l'industrie du rechapage dans l'Union. De même, la Commission a tenu compte des données soumises par les rechapeurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour les années 2006 et 2007 qui, selon les rechapeurs de l'Union, étaient les dernières années présentant des conditions de concurrence normales. Pour ces années, les rechapeurs de l'Union ont enregistré une rentabilité de 9,4 %.
- (310) La Commission a comparé ces chiffres avec les chiffres agrégés de rentabilité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour la catégorie 3 en 2014. Sans tenir compte du poids des résultats des PME dans l'industrie de l'Union en général, la rentabilité de la catégorie 3 s'élevait cette année-là à 9,2 %. Ce chiffre non pondéré était plus approprié que le chiffre pondéré de 6,1 % utilisé précédemment. Les PME de catégorie 3 étant déjà lourdement pénalisées par les importations chinoises en 2014, les chiffres pondérés calculés pour cette année-là ne correspondent pas complètement à des conditions normales de concurrence dans l'industrie du rechapage.
- (311) De ce fait, la Commission a jugé plus indiqué de calculer le bénéfice cible de l'année 2014 d'une manière qui atténue l'impact préjudiciable des importations chinoises déjà également constaté, pour cette année, sur l'industrie du rechapage de l'Union. À la lumière de ce qui précède, la Commission a décidé de fixer à 9,2 % le bénéfice cible pour les producteurs du produit concerné relevant de la catégorie 3. Ce chiffre correspond au prix non préjudiciable minimal que les producteurs de l'Union de catégorie 3 doivent obtenir dans des conditions normales de concurrence, et tient dûment compte des besoins de l'industrie du rechapage.
- (312) Comme indiqué au considérant 16, la Commission a publié cette conclusion supplémentaire et invité les parties intéressées à lui faire part de leurs observations.
- (313) Heuver a répondu que la Commission ne pouvait pas distinguer les pneumatiques rechapés des pneumatiques neufs, puisqu'étant interchangeables, ils avaient toujours été considérés comme un seul et même produit. D'ailleurs, aucune distinction, quelle qu'elle soit, n'avait été faite lors de l'analyse du préjudice et du lien de causalité.

- (314) Cette partie a également fait valoir que la Commission n'avait pas fourni de raison valable de s'écarter de la période considérée dans cette enquête et que l'industrie de l'Union dans son ensemble pâtissait déjà des importations chinoises en 2014. Enfin, selon elle, le fait qu'elle n'avait pas atteint ce niveau de bénéfice cible durant la période où les importations en provenance de la RPC ne pesaient pas sur l'industrie de l'Union (2008-2014) signifiait manifestement qu'il existait d'autres causes de préjudice.
- (315) Hämmerling a aussi fait valoir que le délai de trois jours imparti pour commenter les modifications substantielles apportées au document et les conclusions finales de la Commission était trop court et constituait de ce fait une violation des droits de la défense.
- (316) Le groupe Xingyuan a affirmé que le bénéfice cible de 9,2 % était inapproprié car il n'était pas vérifié. Les années 2006 et 2007 étaient trop éloignées de la situation actuelle et rien ne prouvait que l'industrie de l'Union subissait un préjudice en 2014. En outre, ce groupe a fait valoir que le bénéfice cible n'avait pas pour objet de garantir la survie de l'industrie, mais d'éliminer les effets du dumping préjudiciable. Selon lui, l'application d'un taux de rentabilité non pondéré n'était pas appropriée.
- (317) Le groupe Aeolus a affirmé que la Commission n'avait pas analysé le lien de causalité entre les importations chinoises et les résultats de l'industrie du rechapage de l'Union. De plus, il a fait valoir que la marge bénéficiaire ne devait pas dépasser celle que l'industrie de l'Union pouvait raisonnablement escompter dans des conditions de concurrence normales sur le marché. La Commission ne devait pas, selon lui, établir de distinction entre les pneumatiques neufs et pneumatiques rechapés pour évaluer le bénéfice cible à appliquer à la catégorie 3. Enfin, il a allégué que la Commission n'avait pas expliqué pourquoi elle avait fixé à 9,2 % le bénéfice cible de la catégorie 3.
- (318) La CCCMC et la CRIA ont affirmé qu'un bénéfice cible de 9,2 % pour la catégorie 3 ne correspondait pas à des conditions normales de concurrence et que les années 2006 et 2007 n'étaient pas des références valables pour déterminer l'existence d'un préjudice. La Commission ayant accordé trop d'attention aux rechapés de la catégorie 3, cela avait aussi, selon elles, faussé son analyse du préjudice pour l'industrie de l'Union dans son ensemble.
- (319) Prometeon a fait valoir que le calcul de la marge de préjudice révisée renforçait la conclusion selon laquelle le préjudice allégué était marginal. Le total des pertes imputables à la catégorie 3 serait d'environ 54 millions d'EUR, ce qui représente 91 % du préjudice total subi par l'industrie de l'Union, les pneumatiques des catégories 1 et 2 n'étant pas touchés. Prometeon a également redemandé qu'une autre forme de mesure soit appliquée.
- (320) La Commission a rejeté ces arguments pour les raisons suivantes.
- (321) Premièrement, la fixation à 9,2 % du bénéfice cible de la catégorie 3 est basée sur la rentabilité enregistrée en 2014 par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, avant toute pondération des entreprises par catégorie de qualité. Dans cette optique, il n'est pas abusif d'utiliser ces chiffres sans pondération, afin de réduire l'impact des résultats des PME déjà touchées par le niveau élevé des importations chinoises.
- (322) Deuxièmement, la référence faite par la Commission aux années 2006-2007 ne change rien à cette appréciation. Elle confirme au contraire que les conclusions basées sur les chiffres non pondérés de 2014 constituent un point de référence raisonnable. Aucune des parties intéressées n'a prétendu que les conditions de concurrence étaient faussées dans les années 2006-2007. Les rechapés retenus dans l'échantillon ont produit des états financiers montrant que leur rentabilité normale se situait en moyenne entre 9 et 10 % sur la période 2006-2007.
- (323) Troisièmement, le bénéfice cible obtenu pour la catégorie 3 sur la base de chiffres non pondérés pour 2014 correspond aussi au niveau de bénéfice cible suggéré dans la plainte. L'industrie de l'Union avait déjà considéré ce chiffre (de 9,2 %) comme un bénéfice cible approprié durant la phase initiale, c'est-à-dire longtemps avant que la Commission n'applique de pondération.
- (324) Par conséquent, la Commission a rejeté ces arguments et réaffirmé son choix d'un bénéfice cible de 9,2 % pour les pneumatiques de catégorie 3.
- (325) Enfin, conformément à l'article 20, paragraphe 5, du règlement de base, les parties concernées devraient disposer de dix jours pour adresser leurs observations sur l'information finale. En l'espèce, la Commission leur a accordé deux semaines complètes pour le faire. Si une information finale supplémentaire est nécessaire, une période plus courte peut être fixée. Contrairement à ce que prétend Hämmerling, l'information finale supplémentaire n'était ni complexe ni fondamentale. Elle ne portait en effet que sur un aspect particulier, à savoir le bénéfice cible, expliqué dans un document de deux pages. Dans ces conditions, les trois jours accordés pour formuler des observations étaient suffisants pour que toutes les parties exercent leurs droits de la défense.

8.2. Mesures antidumping définitives

- (326) Des mesures antidumping définitives devraient être instituées sur les importations du produit concerné originaire de la RPC conformément à la règle du droit moindre énoncée à l'article 7, paragraphe 2, du règlement de base. La Commission a comparé les marges de préjudice et les marges de dumping. Le montant des droits devrait être fixé au niveau de la plus faible des deux marges.
- (327) Par conséquent, les taux de droits antidumping définitifs, exprimés en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, devraient être les suivants:

Tableau 11

Taux de droit antidumping définitif

Société	Marge de dumping (en %)	Marge de préjudice (en %)	Droit antidumping définitif (en %)
Groupe Xingyuan	106,7	55,07	55,07
Groupe Giti	56,8	29,56	29,56
Groupe Aeolus et Pirelli	85	37,29	37,29
Groupe Hankook	60,1	23,41	23,41
Autres sociétés ayant coopéré	71,5	32,39	32,39
Toutes les autres sociétés	106,7	55,07	55,07

- (328) Les taux de droit antidumping individuels indiqués dans le présent règlement ont été établis sur la base des conclusions de la présente enquête. Ils reflètent donc la situation observée durant l'enquête pour les sociétés concernées. Ces taux de droit antidumping individuels (par opposition au droit applicable à «toutes les autres sociétés» à l'échelle nationale) s'appliquent ainsi exclusivement aux importations du produit concerné originaires du pays concerné et produites par les entités juridiques citées. Les importations du produit concerné produites par toute autre société dont le nom n'est pas spécifiquement mentionné dans le dispositif du présent règlement, y compris des entités liées aux sociétés spécifiquement mentionnées, devraient être soumises au taux de droit applicable à «toutes les autres sociétés». Ces importations ne devraient pas être soumises à l'un des taux de droit antidumping individuels.
- (329) Les sociétés changeant ultérieurement de raison sociale peuvent solliciter l'application de ces taux de droit antidumping individuels. La demande doit être adressée à la Commission. Elle doit contenir toutes les informations nécessaires permettant de démontrer que ce changement n'affecte pas le droit de la société à bénéficier du taux qui lui est applicable. Si le changement de nom de la société n'affecte pas le droit de celle-ci à bénéficier du taux de droit qui lui est applicable, un avis signalant le changement de raison sociale sera publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (330) Afin de réduire au minimum les risques de contournement liés à la grande différence existant entre les taux de droit, des mesures spéciales sont nécessaires pour garantir l'application des droits antidumping individuels. Les sociétés soumises à des droits antidumping individuels doivent présenter une facture commerciale en bonne et due forme aux autorités douanières des États membres. La facture doit être conforme aux exigences énoncées à l'article 1^{er}, paragraphe 3. Les importations non accompagnées d'une telle facture doivent être soumises au droit antidumping applicable à «toutes les autres sociétés».
- (331) Afin d'assurer l'application correcte des droits antidumping, le droit antidumping applicable à toutes les autres sociétés doit s'appliquer non seulement aux producteurs-exportateurs n'ayant pas coopéré à la présente enquête, mais également aux producteurs qui n'ont effectué aucune exportation vers l'Union au cours de la période d'enquête.
- (332) Compte tenu de la jurisprudence récente de la Cour de justice ⁽⁶²⁾, il convient de spécifier le taux d'intérêt de retard à payer en cas de remboursement de droits définitifs, étant donné que les dispositions en vigueur pertinentes en matière de droits de douane ne prévoient pas un tel taux d'intérêt et que l'application des règles nationales entraînerait des distorsions indues entre les opérateurs économiques, en fonction de l'État membre choisi pour le dédouanement.

⁽⁶²⁾ Arrêt de la Cour du 18 janvier 2017, Wortmann/Hauptzollamt Bielefeld, C-365/15, EU:C:2017:19, points 35 à 39.

- (333) Comme indiqué au considérant 263 du règlement provisoire, il existe un risque que les opérateurs recourent à l'importation de roues équipées de pneumatiques chinois pour contourner les mesures. Par conséquent, la Commission a jugé approprié, pour minimiser ce risque, de surveiller les importations de roues et de roues de remorques et semi-remorques équipées de pneumatiques, neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, et ayant un indice de charge supérieur à 121.
- (334) Hämmerling a fait valoir que le règlement de base ne fournissait pas de base juridique à la Commission pour classer des marchandises à des fins douanières et que l'article 1^{er}, paragraphe 5, du règlement provisoire était donc illégal. Comme indiqué au considérant 263 du règlement provisoire, selon les notes explicatives du système harmonisé (NESH) des positions 8708 et 8716, les roues et les roues de remorques et semi-remorques équipées de pneumatiques doivent être classées dans les positions 8708 et 8716. Ce considérant expliquait que l'intention de la Commission était de surveiller les importations de pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions et ayant un indice de charge supérieur à 121 qui ont été montés sur une roue et sont correctement classés, conformément à la législation douanière, au chapitre 87 de la nomenclature combinée ⁽⁶³⁾. L'article correspondant du présent règlement, à savoir l'article 1^{er}, paragraphe 4, a donc été formulé de manière à ce qu'il soit clair que la Commission n'avait pas l'intention de classer des marchandises à des fins douanières en se fondant sur le règlement de base, mais de surveiller des importations.

8.3. Forme des mesures

- (335) Selon le groupe Aeolus, la mesure antidumping devrait prendre la forme d'un droit ad valorem. De son point de vue, un droit fixe violerait l'article 7, paragraphe 2, et l'article 9, paragraphe 4, du règlement de base, qui exigent que les droits antidumping provisoires et définitifs n'excèdent pas la marge nécessaire pour éliminer le préjudice subi par l'industrie de l'Union. La solution la plus appropriée serait donc que la Commission applique différents droits ad valorem basés sur la segmentation du marché, c'est-à-dire sur les catégories 1, 2 et 3. Le groupe Aeolus a fait valoir que cela serait conforme aux considérations de la Commission sur l'importance d'éviter l'institution de mesures disproportionnées pour les pneumatiques de qualité supérieure et sur la nécessité d'éliminer le préjudice causé à l'industrie de l'Union pour des pneumatiques aux caractéristiques physiques différentes, ce qui se traduirait par un marché beaucoup plus sain.
- (336) Comme indiqué au considérant 302, la Commission a révisé la marge de préjudice et établi un bénéfice cible par catégorie de qualité. Par conséquent, elle a considéré que le droit fixe qui en résultait éliminait bien le préjudice subi par l'industrie de l'Union tout en s'appliquant de manière proportionnée aux différentes catégories.
- (337) La CRIA et la CCCMC ont affirmé que les droits fixes étaient inadaptés, en particulier pour la catégorie 3, et proposé que la Commission envisage d'imposer des droits ad valorem ou, à défaut, des droits fixes pour les produits de qualité supérieure et des droits ad valorem pour les autres. Certaines parties ont en outre estimé que la Commission devait tenir compte de la taille des pneumatiques, puisqu'elle influe sur leur prix. La CRIA et la CCCMC ont elles aussi affirmé qu'un droit ad valorem serait plus approprié.
- (338) Selon le groupe Giti et Prometeon, le droit devrait prendre la forme d'un droit variable, de manière que les pneumatiques dépassant un certain prix minimal à l'importation (PMI) ou un PMI par catégorie ne soient soumis à aucun droit. Le groupe Giti a par ailleurs demandé que les producteurs n'ayant pas coopéré restent soumis au droit ad valorem résiduel, afin d'exclure les catégories 1 et 2 du champ d'application des mesures définitives.
- (339) Comme indiqué au considérant 302, la Commission a révisé la marge de préjudice et établi un bénéfice cible par catégorie de qualité. Par conséquent, elle a considéré que le droit fixe qui en résultait éliminait bien le préjudice subi par l'industrie de l'Union tout en s'appliquant de manière proportionnée aux différentes catégories.
- (340) En ce qui concerne les allégations selon lesquelles un PMI pour toutes les catégories, ou un PMI par catégorie, serait plus efficace pour éliminer le préjudice causé par les importations faisant l'objet d'un dumping, la Commission s'est basée sur les considérations suivantes:
- il n'existe pas de définition satisfaisante des différences de qualité découlant uniquement de caractéristiques physiques; les différences entre catégories découlent aussi de la valorisation de la marque, de la perception des clients et de la rechapabilité des pneumatiques; il n'est donc pas possible de tracer une ligne de démarcation utilisable par les douanes;
 - la distribution des pneumatiques importés, qui est assurée essentiellement par des filiales, ou par des importateurs indépendants, mais avec lesquels la relation commerciale est ancienne et très étroite, est un aspect très complexe; il est pratiquement impossible de surveiller ce vaste réseau d'activités;

⁽⁶³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2017/1925 de la Commission du 12 octobre 2017 modifiant l'annexe I du règlement (CEE) n° 2658/87 du Conseil relatif à la nomenclature tarifaire et statistique et au tarif douanier commun (JO L 282 du 31.10.2017, p. 1).

— généralement, les importateurs importent aussi d'autres pneumatiques qui ne relèvent pas de l'enquête (par exemple des pneus de voiture); les risques de rétrocommissions et d'accords de compensation sont importants.

- (341) En ce qui concerne les arguments en faveur de mesures ad valorem, la Commission a répété qu'un droit ad valorem serait une incitation à poursuivre l'importation des produits les plus bas de gamme, comme elle l'a expliqué aux considérants 270 et 271 du règlement provisoire. En ce qui concerne les tailles, la Commission a constaté que les pneumatiques de petites dimensions représentaient environ 15 % du volume des exportations des producteurs chinois retenus dans l'échantillon, et que les importateurs importent habituellement toutes les tailles. Elle en a conclu que cette considération ne justifiait pas de renoncer aux avantages d'un droit fixe.
- (342) Par conséquent, la Commission a maintenu les droits fixes en tant que mesures définitives.
- (343) Le groupe Xingyuan a argué que le prix à l'importation utilisé comme base de calcul du droit fixe incluait, à tort, des coûts postérieurs à l'importation. La Commission a accepté cet argument et ajusté les calculs en conséquence.

8.4. Perception définitive des droits provisoires

- (344) Compte tenu des marges de dumping constatées et de l'importance du préjudice causé à l'industrie de l'Union, il convient de percevoir définitivement les montants déposés au titre du droit antidumping provisoire institué par le règlement provisoire. Il convient de libérer les montants déposés au titre des droits de dumping provisoires qui dépassent le taux de droit définitif fixé à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du présent règlement.
- (345) La Commission a été informée que la société Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd. (code additionnel TARIC C333) avait été rebaptisée Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. le 13 août 2018. Par conséquent, toute mesure s'appliquant à titre provisoire à Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd. s'applique désormais à Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.
- (346) Le comité établi à l'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/1036 n'a pas émis d'avis,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Un droit antidumping définitif est institué sur les importations de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121, relevant actuellement des codes NC 4011 20 90 et ex 4012 12 00 (code TARIC 4012 12 00 10) et originaires de la République populaire de Chine.

2. Les droits antidumping définitifs applicables, exprimés en EUR par unité du produit décrit au paragraphe 1 et fabriqué par les sociétés énumérées ci-après, s'établissent comme suit:

Société	Droit antidumping définitif (en EUR/unité)	Code additionnel TARIC
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	61,76	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company Ltd.; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	47,96	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd.; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd.; Pirelli Tyre Co., Ltd.	49,44	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	42,73	C334
Autres sociétés ayant coopéré énumérées en annexe	49,31	
Toutes les autres sociétés	61,76	C999

3. L'application des taux de droit individuels précisés pour les sociétés énumérées au paragraphe 2 ou en annexe est subordonnée à la présentation aux autorités douanières des États membres d'une facture commerciale en bonne et due forme, sur laquelle doit apparaître une déclaration datée et signée par un représentant de l'entité délivrant une telle facture, identifié par son nom et sa fonction, et rédigée comme suit: «Je, soussigné(e), certifie que les (nombre d'unités) de (produit concerné) vendus à l'exportation vers l'Union européenne et couverts par la présente facture ont été produits par (raison sociale et adresse de la société) (code additionnel TARIC) en République populaire de Chine. Je déclare que les informations fournies dans la présente facture sont complètes et correctes». Faute de présentation d'une telle facture, le droit applicable à «toutes les autres sociétés» s'applique.

4. La Commission surveille les importations de roues et de roues de remorques et semi-remorques équipées de pneumatiques, neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121, des codes TARIC 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 et 8716 90 90 80.

5. Sauf indication contraire, les dispositions pertinentes en vigueur en matière de droits de douane sont applicables. Le taux d'intérêt de retard applicable en cas de remboursement donnant lieu au paiement d'intérêts de retard est le taux appliqué par la Banque centrale européenne à ses principales opérations de refinancement, tel que publié au *Journal officiel de l'Union européenne*, série C, et en vigueur le premier jour civil du mois de l'échéance, majoré de trois points et demi de pourcentage.

6. En cas de dommage avant la mise en libre pratique des marchandises et, par conséquent, lorsque le prix réellement payé ou à payer est calculé proportionnellement aux fins de la détermination de la valeur en douane conformément à l'article 131 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447, le montant du droit antidumping visé au paragraphe 2 est réduit au prorata du prix réellement payé ou à payer.

Article 2

Lorsqu'un nouveau producteur-exportateur de la République populaire de Chine fournit à la Commission des éléments de preuve suffisants pour établir:

- qu'il n'a pas exporté vers l'Union le produit décrit à l'article 1^{er}, paragraphe 1, au cours de la période du 1^{er} juillet 2016 au 30 juin 2017,
- qu'il n'est lié à aucun des exportateurs ou des producteurs de la République populaire de Chine soumis aux mesures antidumping instituées par le présent règlement,
- qu'il a effectivement exporté vers l'Union le produit concerné après la période d'enquête sur laquelle les mesures sont fondées ou qu'il s'est engagé d'une manière irrévocable par contrat à exporter une quantité importante du produit vers l'Union,

la Commission peut modifier l'article 1^{er}, paragraphe 2, en ajoutant le nouveau producteur-exportateur aux sociétés ayant coopéré qui n'ont pas été retenues dans l'échantillon et sont donc soumises à un droit moyen pondéré n'excédant pas 49,31 EUR par unité.

Article 3

Les montants déposés au titre des droits antidumping provisoires conformément au règlement d'exécution (UE) 2018/683 sont définitivement perçus. Il convient de libérer les montants déposés qui dépassent le montant définitif en EUR par unité des droits antidumping fixés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du présent règlement.

Article 4

Le règlement d'exécution (UE) 2018/163 est abrogé.

Article 5

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

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

Fait à Bruxelles, le 18 octobre 2018.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

Producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré non retenus dans l'échantillon:

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

Dénomination de la société	Code additionnel TARIC
Shandong Vheal Group Co., Ltd.	C365
Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd.	C366
Shandong Wosen Rubber Co., Ltd.	C367
Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd.	C368
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd.; Shandong Santai Rubber Co., Ltd.	C369
Shandong Yongtai Group Co., Ltd.	C370
Shanghai Huayi Group Corp. Ltd.; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd.	C371
Shengtai Group Co., Ltd.	C372
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd.	C373
Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd.	C374
Triangle Tyre Co., Ltd.	C375
Weifang Goldshield Tire Co., Ltd.	C376
Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd.	C377
Xuzhou Armour Rubber Company Ltd.	C378
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	C379