



2026/1540

7.7.2026

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2026/1540 DE LA COMMISSION

du 6 juillet 2026

instituant un droit antidumping définitif sur les importations de pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types utilisés pour les voitures de tourisme, les autobus ou les camions, ayant un indice de charge inférieur ou égal à 121 (les «pneumatiques») originaires de la République populaire de Chine

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

après consultation des États membres,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

1.1. Ouverture

- (1) Le 21 mai 2025, la Commission européenne (ci-après la «Commission») a ouvert une enquête antidumping sur les importations de pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types utilisés pour les voitures de tourisme, les autobus ou les camions, ayant un indice de charge inférieur ou égal à 121, originaires de la République populaire de Chine (ci-après le «pays concerné», la «Chine» ou la «RPC») sur la base de l'article 5 du règlement de base. Elle a publié un avis d'ouverture au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾ (ci-après l'«avis d'ouverture»).
- (2) La Commission a ouvert l'enquête à la suite d'une plainte déposée le 7 avril 2025 par la Coalition contre les importations non équitables de pneumatiques (ci-après le «plaignant»). La plainte a été présentée au nom de l'industrie de l'Union des pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers au sens de l'article 5, paragraphe 4, du règlement de base. La plainte contenait suffisamment d'éléments de preuve de l'existence d'un dumping et d'un préjudice important en résultant pour justifier l'ouverture de l'enquête.

1.2. Enregistrement

- (3) Par son règlement d'exécution (UE) 2025/1538 (ci-après le «règlement relatif à l'enregistrement») ⁽³⁾, la Commission a soumis à enregistrement les importations du produit concerné.

1.3. Parties intéressées

- (4) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a invité les parties intéressées à prendre contact avec elle en vue de participer à l'enquête. En outre, la Commission a expressément informé le plaignant, d'autres producteurs de l'Union connus, les producteurs-exportateurs connus, les autorités chinoises, les importateurs, fournisseurs et utilisateurs connus, les négociants ainsi que les associations notoirement concernées de l'ouverture de l'enquête, et les a invités à y participer.
- (5) Les parties intéressées ont eu la possibilité de formuler des observations sur l'ouverture de l'enquête et de demander à être entendues par la Commission et/ou par le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales.

⁽¹⁾ JO L 176 du 30.6.2016, p. 21, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj>.

⁽²⁾ Avis d'ouverture d'une procédure antidumping concernant les importations de pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types utilisés pour les voitures de tourisme, les autobus ou les camions, ayant un indice de charge inférieur ou égal à 121, originaires de la République populaire de Chine (JO C, C/2025/2778, 21.5.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/2778/oj>).

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2025/1538 de la Commission du 25 juillet 2025 soumettant à enregistrement les importations de pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types utilisés pour les voitures de tourisme, les autobus ou les camions, ayant un indice de charge inférieur ou égal à 121, originaires de la République populaire de Chine (JO L, 2025/1538, 28.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1538/oj).

- (6) Des auditions ont eu lieu avec 4M Pro&Invest Sp. z o.o. (ci-après «4M Pro & Invest»), un opérateur commercial indépendant du produit soumis à l'enquête, ainsi qu'avec la Coalition des importateurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers (ci-après la «Coalition des importateurs de VP-VUL»), représentant deux importateurs indépendants du produit soumis à l'enquête, Deldo Autobanden NV (ci-après «Deldo») et Interpneu Handelsgesellschaft mbH (ci-après «Interpneu»).

1.4. Demande d'anonymat

- (7) Plusieurs producteurs de l'Union (plaignants ou sociétés ayant soutenu la plainte) ont présenté une demande d'anonymat couvrant l'ensemble de l'enquête en invoquant un risque d'effet négatif important sous la forme de mesures de rétorsion. La Commission a considéré que les parties avaient exposé des raisons valables au sens de l'article 19, paragraphe 1, du règlement de base et a accordé à ces sociétés le traitement confidentiel de leur identité.
- (8) Les autres producteurs de l'Union qui se sont fait connaître n'ont pas demandé l'anonymat. Toutefois, compte tenu du risque que les producteurs de l'Union auxquels l'anonymat a été accordé soient identifiés par déduction, l'anonymat a dû être étendu aux producteurs de l'Union qui se sont manifestés mais n'ont pas demandé l'anonymat.

1.5. Observations sur l'ouverture de l'enquête

- (9) De nombreuses parties ont présenté des observations sur la plainte et l'ouverture de l'enquête.
- (10) Deux importateurs indépendants, Deldo et Interpneu, ont affirmé que la version publique de la plainte était excessivement expurgée et ne permettait pas aux parties de procéder à une évaluation complète du préjudice allégué par les plaignants. À cet égard, ils ont demandé que la version publique de la plainte comprenne des fourchettes en plus des indices ainsi que la part en pourcentage du total des ventes et des bénéfices dans l'Union par catégorie. L'Association de l'industrie du caoutchouc en Chine (China Rubber Industry Association, ci-après la «CRIA») a affirmé que le traitement confidentiel excessif des données de l'industrie de l'Union, en particulier des macro-indicateurs (production, ventes et part de marché de l'Union), ne lui avait pas permis d'exercer pleinement ses droits de la défense.
- (11) La CRIA, Deldo, Interpneu et Giti Tyre Fujian Company Ltd. (ci-après le «groupe GITI»), un producteur-exportateur, ont fait valoir que la plainte ne démontrait pas à suffisance le préjudice subi par l'industrie de l'Union. Ces parties intéressées ont affirmé que le préjudice était inexistant dans les catégories 1 et 2, où la plupart des indicateurs, tels que les volumes des ventes de l'Union, la part de marché et la rentabilité, étaient restés stables, voire s'étaient améliorés, à la fin de la période d'enquête. En outre, étant donné qu'il n'y avait pratiquement pas d'importations de produits des catégories 1 et 2 en provenance de Chine, ces quatre parties intéressées ont affirmé que le préjudice, le cas échéant, ne pouvait pas être causé par des importations en provenance de Chine.
- (12) La CRIA et le groupe GITI ont en outre fait valoir qu'il n'existait pas d'interchangeabilité/de concurrence entre les catégories et que, par conséquent, les importations en provenance de Chine relevant de la catégorie 3 n'exerçaient pas de pression à la baisse sur les prix des catégories supérieures.
- (13) En ce qui concerne les informations disponibles dans la version non confidentielle de la plainte, la Commission a considéré que les chiffres indexés montraient les tendances des données fournies à titre confidentiel et satisfaisaient donc au critère de résumé significatif. En outre, la Commission a considéré que la plainte contenait des éléments de preuve suffisants du préjudice et du lien de causalité pour ouvrir une enquête couvrant les trois catégories. À cet égard, la plainte démontrait que le volume de production, les capacités et l'utilisation des capacités ainsi que le volume des ventes aux acheteurs indépendants des plaignants avaient diminué dans chaque catégorie, la catégorie 3 enregistrant la plus forte baisse. Même si les prix de vente ont augmenté, cette hausse a été inférieure au taux d'augmentation du coût de production, de sorte que la rentabilité a diminué pour chacune des trois catégories. En outre, la plainte démontrait également que cette détérioration significative de la situation économique des plaignants avait coïncidé avec une augmentation notable des volumes d'importations en provenance de Chine dont les prix étaient inférieurs à ceux des plaignants, tant pour l'ensemble de la définition du produit que pour la catégorie 3 séparément, où la plupart des importations en provenance de Chine étaient concentrées. La plainte expliquait également comment une concurrence intercatégorique s'était produite et comment les catégories supérieures étaient affectées par les importations et les prix des catégories inférieures. Les éléments de preuve susmentionnés ont été jugés suffisants au stade de l'ouverture et confirmés dans une très large mesure par l'enquête. Ces arguments ont donc été rejetés.

- (14) En outre, la CRIA, Deldo, Interpneu, le groupe Hankook et le groupe GITI ont formulé d'autres observations sur divers indicateurs de préjudice, l'absence de lien de causalité et l'intérêt de l'Union. Celles-ci sont détaillées et traitées respectivement dans les sections 4.6, 5 et 7.

1.6. Échantillonnage

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

Échantillonnage des producteurs de l'Union

- (16) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a annoncé qu'elle avait sélectionné un échantillon provisoire de producteurs de l'Union. La Commission a sélectionné l'échantillon sur la base de la représentativité du volume de production dans l'Union pour chaque segment de marché (catégories 1, 2 et 3) au cours de la période comprise entre le 1^{er} janvier et le 31 décembre 2024, ainsi que de la situation géographique. Cet échantillon se composait de trois producteurs de l'Union. Les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon représentaient plus de 14,5 % du volume total estimé de la production du produit similaire dans l'Union. La Commission a invité les parties intéressées à formuler des observations sur l'échantillon provisoire.
- (17) Aucune observation n'a été reçue et l'échantillon provisoire a donc été confirmé. L'échantillon était représentatif de l'industrie de l'Union.

Échantillonnage des importateurs indépendants

- (18) Afin de décider s'il était nécessaire de procéder par échantillonnage et, dans l'affirmative, de constituer un échantillon, la Commission a demandé aux importateurs indépendants de communiquer les informations spécifiées dans l'avis d'ouverture.
- (19) Quatre importateurs indépendants [Deldo, Delticon, AG (ci-après «Decticon»), Interpneu et 4M Pro&Invest] ont fourni les informations demandées et ont accepté d'être inclus dans l'échantillon. Conformément à l'article 17, paragraphe 1, du règlement de base, la Commission a sélectionné un échantillon composé de deux importateurs indépendants (Deldo et Delticon) sur la base du plus grand volume d'importations du produit concerné. Conformément à l'article 17, paragraphe 2, du règlement de base, tous les importateurs concernés connus ont été consultés au sujet de la constitution de l'échantillon.
- (20) Un producteur-exportateur, Triangle Tyre Co., Ltd. (ci-après «Triangle Tyre») et 4M Pro&Invest, ont présenté des observations sur l'échantillon proposé. Les deux parties ont fait valoir que les deux sociétés retenues dans l'échantillon n'étaient pas représentatives de la population plus large d'importateurs, étant donné qu'il s'agissait d'importateurs de grande taille qui opéraient avec des marges relativement plus faibles, car ils pouvaient bénéficier d'un pouvoir de négociation plus important et d'économies d'échelle. En outre, pour les deux sociétés, les marques privées constituaient une part importante de leur portefeuille de ventes. Triangle a également ajouté que l'échantillon n'était pas représentatif, car l'un des importateurs était principalement un distributeur en ligne. 4M Pro&Invest a également fait valoir que les deux importateurs étaient situés en Europe de l'Ouest, dans la zone euro, et ne reflétaient donc pas de manière adéquate la réalité économique de la diversité du marché de l'Union. 4M Pro&Invest a en outre allégué qu'elle aurait dû être incluse dans l'échantillon étant donné qu'elle était une petite et moyenne entreprise d'Europe de l'Est et qu'elle pratiquait des importations de «pneumatiques de niche».
- (21) En réponse à ces allégations, la Commission a considéré qu'elle ne pouvait sélectionner un échantillon que parmi le groupe disponible d'importateurs indépendants ayant répondu au questionnaire d'échantillonnage qui étaient tous (à l'exception de 4M Pro&Invest) assez similaires, c'est-à-dire de grands importateurs disposant d'un large portefeuille de produits, y compris des marques de distributeur, opérant en Europe de l'Ouest. Les deux importateurs présentant les volumes d'importation les plus importants ont été retenus dans l'échantillon car ils ont été considérés comme les plus représentatifs en termes de volume. En ce qui concerne la demande de 4M Pro&Invest d'être incluse dans l'échantillon, la Commission a estimé que, compte tenu du portefeuille de produits spécifique importé par cette société, qui se compose presque exclusivement de «pneumatiques de niche», ainsi que du volume global très limité des importations (correspondant à moins de 0,01 % du volume des importations en provenance de Chine en 2024), son inclusion n'améliorerait pas substantiellement la représentativité de l'échantillon et, en tout état de cause, n'aurait pas d'incidence (poids) notable sur les conclusions relatives aux importateurs indépendants.

- (22) À la suite de la notification reçue de Delticon indiquant que cette dernière ne fournirait pas de réponse au questionnaire, la Commission a informé les parties qu'elle avait décidé de remplacer cet importateur par le deuxième plus grand importateur en termes de volume d'importation du produit concerné, Interpneu. Par la suite, Deldo et Interpneu ont toutes deux informé la Commission qu'elles ne fourniraient pas de réponse au questionnaire.
- (23) Comme indiqué au considérant 21, 4M Pro&Invest n'a pas été considérée comme un importateur représentatif. Par conséquent, la Commission n'a pas demandé à la société de répondre au questionnaire.

Échantillonnage des producteurs-exportateurs

- (24) Afin de décider s'il était nécessaire de procéder par échantillonnage et, dans l'affirmative, de déterminer la composition de l'échantillon, la Commission a demandé à tous les producteurs-exportateurs de la RPC de fournir les informations spécifiées dans l'avis d'ouverture. En outre, la Commission a demandé à la mission de la République populaire de Chine auprès de l'Union européenne d'identifier et/ou de contacter d'éventuels autres producteurs-exportateurs susceptibles de souhaiter participer à l'enquête.
- (25) Au total, 51 producteurs-exportateurs/groupes de producteurs du pays concerné ont fourni les informations demandées et ont accepté d'être inclus dans l'échantillon. Conformément à l'article 17, paragraphe 1, du règlement de base, la Commission a constitué un échantillon de deux groupes sur la base du plus grand volume représentatif d'exportations vers l'Union sur lequel l'enquête pouvait raisonnablement porter compte tenu du temps disponible. Conformément à l'article 17, paragraphe 2, du règlement de base, tous les producteurs-exportateurs concernés connus ainsi que les autorités du pays concerné ont été consultés au sujet de la constitution de l'échantillon.
- (26) L'échantillon était composé de Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd (ci-après «Shandong Yongsheng») et du groupe Hankook, représentant 21,7 % de la quantité totale estimée des exportations de pneumatiques de la RPC vers l'Union au cours de la période d'enquête, sur la base des informations reçues au stade de l'échantillonnage. Des observations sur l'échantillon ont été reçues du plaignant, de la CRIA et de six producteurs-exportateurs ou groupes de producteurs-exportateurs – les sociétés Cheng Shin Tire and Rubber Co., Ltd. et Cheng Shin Rubber Ind., Ltd. (ci-après le «groupe Cheng Shin»), le groupe GITI, le groupe Hankook, Kumho Tire Co., Inc. (ci-après «Kumho»), Qingdao Nexen Tire Corporation (ci-après «Nexen») et Triangle Tyre.
- (27) Les parties intéressées ont principalement formulé des observations sur la représentativité de l'échantillon en ce qui concerne la division du marché en différents segments ⁽⁴⁾ («catégories»), et cinq groupes de producteurs-exportateurs non retenus dans l'échantillon ont demandé à être ajoutés à l'échantillon ou à bénéficier d'un examen individuel.
- (28) Le plaignant a fait valoir que plus de 90 % des importations en provenance de Chine dans l'Union étaient des pneumatiques de la catégorie 3 (segment des pneumatiques économiques) et que moins de 10 % seulement étaient des pneumatiques des catégories 1 ou 2 produits par le groupe Hankook ⁽⁵⁾. Il a soutenu qu'étant donné que le poids de Hankook dans l'échantillon était compris entre 50 % et 60 %, les importations des catégories 1 ou 2 étaient surreprésentées et que, par conséquent, l'échantillon n'était pas représentatif de l'ensemble des importations en provenance de Chine sur le plan des segments de marché et du prix moyen. Le plaignant a également fait valoir que, conformément à l'arrêt de la Cour dans l'affaire *Fliesen-Zentrum*, les prix moyens à l'importation constatés pour chaque type de produit doivent être aussi proches que possible du prix moyen des importations dans l'Union du produit concerné et les importations devraient refléter le plus exactement possible la pression sur les prix subie par l'industrie de l'Union ⁽⁶⁾. Il a affirmé que les marges de préjudice et de dumping fondées sur l'échantillon actuel n'élimineraient pas le préjudice causé à l'industrie de l'Union. Il a demandé que le groupe Hankook soit retiré de l'échantillon et remplacé par un autre producteur. En outre, le plaignant a constaté que les données communiquées sur le volume des importations, la production et les ventes intérieures de Shandong Yongsheng pourraient avoir été déclarées de manière incorrecte et que, si tel était le cas, la Commission devrait exclure la société de l'échantillon.

⁽⁴⁾ Voir la section 2.4.1 sur la segmentation du marché de l'Union.

⁽⁵⁾ L'enquête a établi que les pneumatiques du groupe Hankook relevaient des catégories 2 et 3 (voir la section 2.4.2 ci-dessous).

⁽⁶⁾ Arrêt de la Cour de justice du 10 septembre 2015 (demande de décision préjudicielle), *Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg*, C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, point 88.

- (29) La CRIA a fait valoir que, compte tenu de la diversité des pneumatiques fabriqués et exportés par les producteurs chinois, des canaux de vente distincts et de la segmentation du marché, un échantillon de seulement deux sociétés sur les 56 producteurs-exportateurs chinois ayant présenté des formulaires d'échantillonnage n'était pas représentatif. Elle a allégué qu'un échantillon ne représentant que 21,7 % du volume total des exportations n'était pas suffisamment représentatif de la situation des producteurs-exportateurs chinois et que la Commission devait élargir l'échantillon en ajoutant deux sociétés. Elle a fait valoir que la Commission disposait de suffisamment de temps pour élargir l'échantillon et qu'elle devrait également examiner et accepter les demandes de marge de dumping individuelle.
- (30) Le groupe Cheng Shin a estimé qu'un échantillon représentant 21,7 % du volume total estimé des exportations était trop faible, disproportionné et non représentatif des importations en provenance de Chine dans l'Union. Il a fait valoir que, selon lui, l'inclusion du groupe Cheng Shin à ce stade de la procédure, alors que la Commission disposait de suffisamment de temps et de personnel pour examiner une société supplémentaire, augmenterait la représentativité de l'échantillon. Contrairement à la plupart des producteurs chinois, le groupe Cheng Shin i) produisait sous ses propres marques (Maxxis et CST); ii) approvisionnait le marché des fabricants de l'équipement d'origine (ci-après les «FEO»), y compris des sociétés telles que BMW, Volkswagen et PSA; iii) investissait des ressources considérables dans la recherche et le développement (ci-après la «R&D»); et iv) achetait le caoutchouc naturel et synthétique directement auprès de sources situées en dehors de la Chine, de sorte que ses intrants de production n'étaient pas affectés par des distorsions. Il a également fait valoir que son inclusion dans l'échantillon améliorerait la couverture du segment, étant donné qu'il produisait des pneumatiques qui étaient largement reconnus comme appartenant à un segment de catégorie supérieure.
- (31) Le groupe GITI a considéré qu'en tant que l'un des producteurs chinois de catégorie 2 les plus importants, si ce n'est le plus important, il aurait dû être inclus dans l'échantillon des producteurs-exportateurs. Il desservait à la fois les segments du marché FEO et de l'après-vente (remplacement), achetait une part importante de ses intrants sur les marchés internationaux, respectait le règlement sur la déforestation et avait déjà coopéré dans l'affaire de *certaines pneumatiques pour autobus ou camions* ⁽⁷⁾, ce qui faciliterait l'administration actuelle et réduirait au minimum la charge administrative de la Commission. Le groupe GITI a également fait référence à l'affaire *Fliesen-Zentrum*, faisant valoir que la Commission devait sélectionner un échantillon garantissant que les prix moyens à l'importation pour chaque type de produit étaient aussi proches que possible de la moyenne réelle et qu'en l'espèce, l'échantillon ne contenait pas de sociétés de la catégorie 2. Il a également évoqué l'enquête sur les *panneaux solaires* ⁽⁸⁾, dans laquelle la Commission a explicitement inclus dans l'échantillon des exportateurs les plus grands producteurs de chaque type du produit concerné, et celle sur le *biodiesel* ⁽⁹⁾, dans laquelle la Commission a inclus une société supplémentaire afin d'améliorer la représentativité des importations en provenance de Chine par rapport à la gamme de produits de l'industrie de l'Union et de faciliter la comparaison entre les prix à l'importation et les prix de l'Union. Le groupe GITI a également fait valoir qu'en excluant les sociétés de la catégorie 2, la Commission n'a pu établir ni la sous-cotation du prix ni la sous-cotation des prix indicatifs par segment de marché, et qu'étant donné qu'environ 25 % de l'industrie de l'Union se trouvait dans la catégorie 2, toute conclusion concernant la situation de l'industrie de l'Union et l'incidence des importations en provenance de Chine serait irrémédiablement compromise.
- (32) Le groupe Hankook a estimé que l'échantillon reflétait dûment la segmentation du marché. Il a contesté les arguments du plaignant selon lesquels il devrait être exclu de l'échantillon. Il a fait valoir que le règlement de base exigeait que l'échantillon, pris dans son ensemble, reflète les conditions économiques et commerciales des producteurs-exportateurs, mais pas que chaque société individuelle reflète fidèlement la réalité du marché des exportateurs chinois de pneumatiques VP-VUL. Par conséquent, l'inclusion du groupe Hankook dans l'échantillon reflétait fidèlement la réalité du marché. Ensuite, étant donné que la définition du produit incluait les catégories 1,

(7) Règlement d'exécution (UE) 2018/1690 de la Commission du 9 novembre 2018 instituant un droit compensateur définitif 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 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/1579 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 (JO L 283 du 12.11.2018, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1690/oj).

(8) Règlement d'exécution (UE) n° 1239/2013 du Conseil du 2 décembre 2013 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de modules photovoltaïques en silicium cristallin et leurs composants essentiels (cellules) originaires ou en provenance de la République populaire de Chine (JO L 325 du 5.12.2013, p. 66, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/1239/oj), considérant 12.

(9) Règlement d'exécution (UE) 2024/2163 de la Commission du 14 août 2024 instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de biodiesel originaire de la République populaire de Chine (JO L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), considérant 14.

2 et 3, le groupe Hankook a estimé qu'il était justifié que la Commission choisisse des producteurs qui vendaient des pneumatiques dans des segments autres que la catégorie 3, sans quoi la définition du produit aurait été limitée à la catégorie 3. Enfin, le groupe Hankook a estimé que Kumho et le groupe GITI exportaient vers l'Union des pneumatiques de catégorie 2 et que, par conséquent, la part de la catégorie 2 était supérieure à 20 % des importations totales. En outre, le groupe Hankook a fait valoir que la déclaration de la Cour dans l'affaire Fliesen-Zentrum selon laquelle l'échantillon devrait «[réfléter] le plus exactement possible la pression sur les prix subie par l'industrie de l'Union» ne signifiait pas que seules les sociétés ayant les prix les plus bas devraient être sélectionnées, comme l'affirme le plaignant, car en excluant les prix plus élevés, la pression sur les prix serait artificiellement accrue. Par conséquent, le groupe Hankook a fait valoir qu'il devait rester dans l'échantillon.

- (33) Kumho a fait valoir que l'échantillon ne représentait pas le plus grand volume d'exportations représentatif sur lequel l'enquête pouvait raisonnablement porter compte tenu du temps disponible, ni les caractéristiques du marché des pneumatiques, qui était fragmenté. De son point de vue, l'échantillon doit notamment tenir compte des segments de marché (catégories) et des différences de prix. Kumho a souligné que, dans l'affaire de *certaines pneumatiques pour autobus et camions*, l'échantillon représentait 37 % des exportations. Elle a également considéré que la part de 21,7 % des importations des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon pouvait être surestimée, étant donné que les sociétés retenues dans l'échantillon auraient pu gonfler leurs exportations. Se référant à l'arrêt rendu dans l'affaire Fliesen-Zentrum, elle a fait valoir que l'échantillon définitif devrait comprendre les importations à des prix reflétant les prix moyens à l'importation. L'échantillon devrait donc être élargi pour refléter les réalités du marché et établir avec précision le droit antidumping de «tous les autres». Kumho a également estimé qu'elle constituait une société appropriée à ajouter à l'échantillon représentant la catégorie 2, étant donné que sa politique tarifaire différait à la fois de celle du groupe Hankook et de celle de Shandong Yongsheng. Elle a estimé que son inclusion dans l'échantillon augmenterait la représentativité et n'entraînerait pas de charge supplémentaire compte tenu de la structure sociale simple de Kumho.
- (34) Nexen a fait valoir que l'échantillon proposé ne reflétait pas suffisamment la division du marché en catégories et qu'il existait des différences importantes entre les segments sur le plan du développement de produits, des procédés de fabrication, du contrôle de la qualité, des stratégies de commercialisation et des prix. La société a soutenu qu'elle devait être incluse dans l'échantillon car elle était l'un des 20 plus grands fabricants mondiaux de pneumatiques et qu'elle desservait à la fois le marché FEO et le marché de la seconde monte. En tant que membre de l'Association européenne des fabricants de pneumatiques et de caoutchouc (ci-après l'«ETRMA»), et parce qu'elle disposait d'installations de production dans l'Union, elle n'avait aucun intérêt à agir contre l'intérêt de l'Union et à revoir constamment sa stratégie tarifaire afin de s'assurer de l'absence de distorsions du marché ou de dumping.
- (35) Triangle Tyre a fait valoir que chacune des sociétés retenues dans l'échantillon avait un modèle économique différent et que, dans d'autres enquêtes, la Commission avait retenu trois sociétés dans l'échantillon. Triangle a également souligné que le marché du produit concerné était un marché unique comportant différents segments de marché (catégories) et que, étant donné que son modèle économique était distinct de celui des sociétés retenues dans l'échantillon, et afin de rendre l'échantillon plus représentatif, elle devait être ajoutée à l'échantillon.
- (36) La Commission a examiné toutes les observations présentées par les différentes parties.
- (37) Premièrement, la Commission a rappelé que, comme annoncé aux parties dans la note du 3 juin 2025, le critère de sélection de l'échantillon était la taille des exportations vers l'Union. En retenant les deux sociétés qui exportent le plus vers l'Union, à savoir le groupe Hankook et Shandong Yongsheng, l'échantillon couvrait toutefois deux segments de marché, puisque le groupe Hankook est présent à la fois dans la catégorie 2 et dans la catégorie 3. Étant donné que, sur la base des informations contenues dans la plainte et comme cela a été confirmé au cours de l'enquête, il n'y a pas eu d'importations de pneumatiques de catégorie 1 dans l'Union, l'échantillon couvrait donc les différentes catégories de manière aussi exhaustive que possible.
- (38) Deuxièmement, les deux sociétés, dont l'une était un grand groupe, représentaient un nombre maximal de sociétés sur lesquelles la Commission pouvait enquêter dans le délai imparti. Par conséquent, la Commission a réaffirmé que les critères utilisés pour la constitution de l'échantillon étaient fondés sur le plus grand volume représentatif d'exportations vers l'Union au cours de la période d'enquête sur lequel l'enquête pouvait raisonnablement porter compte tenu du temps disponible, conformément à l'article 17, paragraphe 1 du règlement de base.
- (39) Enfin, la Commission a rappelé que la décision finale quant au choix du nombre de sociétés devant faire l'objet de l'enquête et à la couverture des types de produits restait à l'appréciation de la Commission, compte tenu des circonstances de l'espèce. Par conséquent, le fait qu'un échantillon plus important ait été constitué dans le cadre d'autres enquêtes n'était pas pertinent en l'espèce.

- (40) Sur la base des informations contenues dans la plainte, l'industrie de l'Union est présente dans toutes les catégories, avec davantage de ventes réalisées dans la catégorie 1 que dans les catégories 2 et 3 combinées. L'échantillon proposé couvrirait les deux catégories produites et exportées par la Chine vers l'Union et tenait donc compte, dans toute la mesure du possible, des importations qui étaient en concurrence étroite avec les pneumatiques produits et vendus par l'industrie de l'Union. Par conséquent, la Commission a conclu que l'échantillon reflétait suffisamment les différents types de produits exportés vers l'Union et la segmentation du marché en catégories.
- (41) En ce qui concerne la référence à l'affaire Fliesen-Zentrum et les arguments selon lesquels l'échantillon doit refléter le prix moyen des importations dans l'Union, la Commission a rappelé, tout d'abord, que la référence aux prix moyens concernait la comparaison des prix moyens du même type de produits et non une moyenne entre les produits (et les catégories, en l'espèce). Cela signifie que toute comparaison aux fins du calcul de la sous-cotation des prix et des prix indicatifs reflète le type de produit et la catégorie. Néanmoins, sur la base des informations communiquées dans les réponses au questionnaire d'échantillonnage, les prix moyens des sociétés retenues dans l'échantillon étaient proches du prix moyen des importations dans l'Union.
- (42) La Commission a par ailleurs rappelé que le point de savoir si elle disposait ou non du temps suffisant pour intégrer un autre producteur-exportateur dans l'échantillon devait être apprécié à la lumière des circonstances spécifiques de chaque enquête. En l'espèce, l'une des deux sociétés retenues dans l'échantillon, à savoir le groupe Hankook, était un groupe composé de trois entités de production et d'un grand nombre de parties liées. Par conséquent, compte tenu de la taille des sociétés et du nombre de parties liées devant faire l'objet de l'enquête, la Commission ne disposait pas du temps suffisant pour intégrer un autre producteur-exportateur ou un groupe de producteurs-exportateurs dans l'échantillon. Étant donné que l'échantillon couvrait, sur la base des informations disponibles au stade de l'échantillonnage, 21,7 % du volume des importations dans l'Union, il couvrait un volume représentatif des importations dans l'Union. La Commission a donc considéré qu'il n'était pas nécessaire d'ajouter une troisième société à l'échantillon.
- (43) Sur la base de ce qui précède, la Commission a rejeté les arguments et confirmé l'échantillon proposé.

1.7. Examen individuel

- (44) Six (groupes de) producteurs-exportateurs de la RPC ont demandé un examen individuel au titre de l'article 17, paragraphe 3, du règlement de base. La Commission a examiné les demandes et a conclu qu'elles ne pouvaient pas être acceptées – l'examen des deux seules sociétés retenues dans l'échantillon comprenait déjà une évaluation/des vérifications de quatre entités de production et de plus de quinze sociétés liées dans l'Union. Étant donné que certains de ces producteurs ou groupes de producteurs supplémentaires sont composés de plusieurs producteurs et d'un grand nombre de parties liées participant à la production et à la vente du produit soumis à l'enquête, le nombre de sociétés à vérifier s'élèverait à une trentaine. Par conséquent, l'inclusion des six (groupes de) sociétés qui demandaient un examen individuel n'aurait pas été possible dans le délai imparti. Les demandes n'ont donc pas pu être satisfaites.
- (45) À la suite de l'information finale, le groupe Cheng Shin a fait valoir que la Commission avait disposé de suffisamment de temps, entre la communication de la non-institution de mesures provisoires et l'information finale, pour examiner les sociétés ayant demandé un examen individuel. La Commission a confirmé que, compte tenu des éléments rappelés au considérant 44, que le groupe Cheng Shin n'a pas contestés, et du travail d'enquête considérable accompli entre la communication de la non-institution de mesures provisoires et l'information finale, l'examen individuel des producteurs-exportateurs non retenus dans l'échantillon compliquerait indûment la tâche et empêcherait d'achever l'enquête en temps utile. Cet argument a donc été rejeté.

1.8. Réponses aux questionnaires et visites de vérification

- (46) La Commission a envoyé aux pouvoirs publics de la RCP (ci-après les «pouvoirs publics chinois») un questionnaire concernant l'existence de distorsions significatives en RPC au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), du règlement de base.

- (47) En outre, le plaignant a fourni dans sa plainte suffisamment d'éléments de preuve attestant l'existence de distorsions du marché des matières premières en RPC pour ce qui est du produit concerné. Dès lors, comme annoncé dans l'avis d'ouverture, l'enquête a examiné ces distorsions affectant les matières premières afin de déterminer s'il convenait d'appliquer les dispositions de l'article 7, paragraphes 2 bis et 2 ter, du règlement de base en ce qui concerne la RPC. C'est pourquoi la Commission a envoyé des questionnaires supplémentaires à cet égard aux pouvoirs publics chinois.
- (48) La Commission a envoyé des questionnaires aux deux groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et aux trois producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Tous les questionnaires ont également été mis à disposition en ligne ⁽¹⁰⁾ le jour de l'ouverture de l'enquête. Plusieurs utilisateurs se sont manifestés au cours de l'enquête, mais un seul d'entre eux, Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o (ci-après «Hyundai»), a présenté des observations écrites. Aucun utilisateur ou importateur n'a répondu au questionnaire.
- (49) La Commission a recherché et vérifié toutes les informations jugées nécessaires aux fins de la détermination de l'existence du dumping, du préjudice en résultant et de l'intérêt de l'Union. Conformément à l'article 16 du règlement de base, des visites de vérification ont été effectuées dans les locaux des sociétés suivantes:

Producteurs de l'Union:

- Société G,
- Société I,
- Société T;

Producteurs-exportateurs de la RPC:

- Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd,
- Groupe Hankook, composé de:
 - Chongqing Hankook Tire Co., Ltd (ci-après «CHKT»),
 - Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (ci-après «JHKT»),
 - Hankook Tire China Co., Ltd (ci-après «HKTC»),

Siège du groupe Hankook en Corée:

- Hankook Tire and Technology Co., Ltd,

Opérateurs économiques en Europe:

- Hankook España S.A. (ci-après «HES»),
- Hankook France S.A.R.L. (ci-après «HSF»),
- Hankook Reifen Deutschland GmbH (ci-après «HKRD»),
- Hankook Tire Italia S.R.L. (ci-après «HIS»).

1.9. Période d'enquête et période considérée

- (50) L'enquête relative au dumping et au préjudice a porté sur la période comprise entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2024 (ci-après la «période d'enquête»). L'analyse des tendances utiles pour la détermination du préjudice a porté sur la période comprise entre le 1^{er} janvier 2021 et la fin de la période d'enquête (ci-après la «période considérée»).

⁽¹⁰⁾ <https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2799>.

1.10. Non-institution de mesures provisoires

- (51) Conformément à l'article 7, paragraphe 1, du règlement de base, la date limite pour l'institution de mesures provisoires était le 20 janvier 2026. Le 18 décembre 2025, conformément à l'article 19 bis, paragraphe 2, du règlement de base, la Commission a informé les parties intéressées de son intention de ne pas instituer de mesures provisoires.

1.11. Suite de la procédure

- (52) La Commission a continué de rechercher et de vérifier toutes les informations jugées nécessaires à l'établissement de ses conclusions définitives.
- (53) Le 27 avril 2026, la Commission a informé toutes les parties des faits et considérations essentiels sur la base desquels elle envisageait d'instituer un droit antidumping définitif (ci-après l'«information finale»). Toutes les parties se sont vu accorder un délai pour formuler des observations sur l'information finale.
- (54) Le 30 avril 2026, la CRIA a demandé l'intervention du conseiller-auditeur afin d'obtenir une prolongation du délai imparti pour présenter des observations sur le document d'information générale. Le conseiller-auditeur a examiné la demande sans tarder et a informé la CRIA de sa décision de la rejeter. Le conseiller-auditeur a tenu compte des délais légaux pour mener à bien la présente enquête et a mis en balance les étapes encore nécessaires à la conclusion de l'enquête et tous les autres éléments soulevés par la CRIA, qui ne constituaient pas des circonstances exceptionnelles ou une raison valable.
- (55) Étant donné que certaines des observations reçues à la suite de l'information finale ont abouti à la correction d'erreurs matérielles dans le calcul des prix CIF et des données relatives aux coûts des producteurs de l'Union, et que la Commission a révisé le taux des frais VAG afin de déterminer des frais VAG et une marge bénéficiaire non faussés et raisonnables ayant une incidence sur les marges de dumping, de sous-cotation et de préjudice, la Commission a adressé, le 26 mai 2026, une information finale additionnelle (ci-après l'«information finale additionnelle») à toutes les parties intéressées.
- (56) À la suite de l'information finale, des observations ont été reçues du groupe Cheng Shin, de la CRIA, du groupe GITI, du groupe Hankook, de Kumho, de Shandong Yongsheng, du plaignant, ainsi que d'importateurs/distributeurs: Vannetukku Oy (ci-après «Vannetukku»), Otto Just GmbH & Co (ci-après «Otto Just»), la Coalition des importateurs de voitures particulières et de véhicules utilitaires légers (ci-après la «Coalition des importateurs de VP-VUL»), Mileage Tyres et l'Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos (ci-après l'«Adine»), une association d'importateurs et de distributeurs de pneumatiques en Espagne, ainsi que Hyundai. À la suite de l'information finale additionnelle, des observations ont été reçues du groupe Hankook, de Kumho, de Shandong Yongsheng et du plaignant. La Commission répond à leurs observations dans les sections pertinentes ci-après.
- (57) La Commission a tenu des auditions avec la CRIA, le plaignant, le groupe GITI, le groupe Hankook, Kumho, Shandong Yongsheng et Vannetukku. À la suite de l'information finale additionnelle, une audition a eu lieu avec Shandong Yongsheng.
- (58) Dans ses observations sur l'information finale, la CRIA a fait valoir que le délai accordé pour présenter des observations sur les conclusions définitives n'était pas suffisant pour formuler des observations utiles. La Commission a renvoyé aux conclusions du conseiller-auditeur sur ce point et a rappelé que, compte tenu du calendrier de la procédure, aucune prolongation ne pouvait être accordée. Le délai de 10 jours respectait également l'article 20, paragraphe 5, du règlement de base. La Commission a donc rejeté cet argument.
- (59) Dans ses observations faisant suite à l'information finale additionnelle, Shandong Yongsheng a fait valoir que la Commission avait enfreint l'article 20, paragraphe 5, du règlement de base ainsi que ses droits de la défense, au motif qu'elle n'avait pas répondu à toutes les observations des parties intéressées présentées à la suite de l'information finale. Au cours de l'audition, Shandong Yongsheng a ajouté que la Commission aurait dû publier une nouvelle information additionnelle portant sur l'analyse du lien de causalité, le choix du pays représentatif et l'hyperinflation turque. La Commission a rappelé que l'information finale additionnelle ne concernait que les modifications ayant une incidence sur les calculs du dumping et du préjudice, mais que, comme exposé en détail dans les sections pertinentes ci-après, elle avait dûment pris en considération et examiné, dans ses considérations finales, les observations présentées après l'information finale et l'information finale additionnelle. Cet argument a par conséquent été rejeté.

2. PRODUIT SOUMIS À L'ENQUÊTE, PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

2.1. Produit soumis à l'enquête

- (60) Le produit soumis à l'enquête correspond aux pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types utilisés pour les voitures de tourisme (y compris les voitures du type «break» et les voitures de course) et pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge inférieur ou égal à 121, relevant actuellement des codes NC 4011 10 00 et 4011 20 10 (ci-après le «produit soumis à l'enquête»). Ces produits sont communément appelés «pneumatiques pour voitures particulières» et «pneumatiques pour véhicules utilitaires légers», respectivement.
- (61) Les pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers («VP-VUL») sont fabriqués à partir des mêmes matériaux de base, à savoir: caoutchouc naturel et synthétique, noir de carbone, huile de dilution, divers produits chimiques (antioxydants, accélérateurs), acier (pour courroies et fils en acier du talon) et textiles (fibres de rayonne, de nylon, de polyester et d'aramide).
- (62) Les principales étapes du processus de fabrication sont les suivantes: i) mixage des principales matières premières; ii) extrusion et calandrage; iii) confection écologique du pneumatique; iv) cuisson (vulcanisation); et v) inspection finale (mesure, essai).
- (63) Le produit soumis à l'enquête englobe des pneumatiques très variés, tant en ce qui concerne les types que les dimensions, tous ayant un indice de charge inférieur à 121. Ils sont normalement montés sur de petits véhicules tels que des voitures particulières, des véhicules utilitaires légers ou des remorques.

2.2. Produit concerné

- (64) Le produit concerné est le produit soumis à l'enquête, originaire de Chine, relevant actuellement des codes NC 4011 10 00 et 4011 20 10.

2.3. Produit similaire

- (65) L'enquête a mis en évidence que les produits suivants présentaient les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles et étaient destinés aux mêmes utilisations de base:
- le produit concerné exporté vers l'Union,
 - le produit soumis à l'enquête produit et vendu sur le marché intérieur de la RPC, et
 - le produit soumis à l'enquête produit et vendu dans l'Union par l'industrie de l'Union.
- (66) La Commission a décidé que ces produits constituaient donc des produits similaires au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 4, du règlement de base.

2.4. Arguments relatifs à la définition du produit

- (67) De nombreuses parties ont présenté des observations demandant l'exclusion de différents types de pneumatiques.
- (68) 4M Pro&Invest a fait valoir que les pneumatiques temporaires (également appelés pneumatiques «space-saver» ou «compacts») et les pneumatiques pour remorques devraient être exclus de la définition du produit, étant donné qu'ils présentent des différences fondamentales tant en ce qui concerne leurs caractéristiques physiques et techniques que leur utilisation prévue par rapport aux pneumatiques standard pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers. En particulier, 4M Pro&Invest a affirmé que les pneumatiques temporaires relevaient d'exigences d'étiquetage différentes, étaient de plus petite taille, avec une largeur plus étroite et une bande de roulement moins profonde, et présentaient souvent des limites maximales de distance et de vitesse (généralement 80 km/h). En ce qui concerne les pneumatiques pour remorques, elle a fait valoir que, contrairement au produit soumis à l'enquête, les pneumatiques pour remorques avaient un diamètre de jante plus petit (inférieur à 15 pouces), ainsi qu'une profondeur et un profil de bande de roulement, des inscriptions spécifiques, des indices de

vitesse (au maximum 140 km/h ou compris entre 80 et 100 km/h) et une pression de gonflage différents. 4M Pro&Invest a également affirmé que ces différences répondaient à des finalités spécifiques et que, par conséquent, tant les pneumatiques temporaires que les pneumatiques pour remorque n'étaient pas interchangeables avec les pneumatiques standard VP-VUL. En outre, 4M Pro&Invest a également ajouté que ces pneumatiques n'étaient pas produits par l'industrie de l'Union ou, à tout le moins, pas dans les quantités requises, en particulier sur le marché de la seconde monte. Enfin, 4M Pro&Invest a également ajouté que, pour les *roues* ⁽¹¹⁾, celles de moins de 16 pouces non produites par l'industrie de l'Union étaient exclues de la définition du produit.

- (69) Hyundai a demandé que les pneumatiques temporaires fabriqués à l'aide de la technologie «bias» soient retirés de la définition du produit. Selon Hyundai, ces produits n'étaient pas fabriqués par l'industrie de l'Union et ne pouvaient donc pas lui causer de préjudice. Ainsi, les droits nuiraient indûment aux constructeurs automobiles et aux utilisateurs finaux.
- (70) Le groupe Hankook a également plaidé en faveur de l'exclusion des pneumatiques temporaires au motif que ces pneumatiques étaient visiblement différents des pneumatiques standard [plus petits, plus légers, ayant une traction limitée, une conception plus simple de la bande de roulement, des limitations de vitesse inférieures (au maximum 30-50 mph) et destinés à de courtes distances (entre 50 et 100 miles)]. Le groupe Hankook a ajouté que ces pneumatiques présentaient des marquages différents et que leur coût de production était généralement inférieur à celui des pneumatiques standard pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers. Sur la base de ces caractéristiques, le groupe Hankook a affirmé que les pneumatiques temporaires n'étaient pas interchangeables avec les pneumatiques standard pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers.
- (71) Otto Just GmbH & Co (ci-après «Otto Just»), un importateur indépendant spécialisé dans la fourniture de produits aux fabricants d'équipements d'origine du secteur des remorques, a fait valoir que les pneumatiques pour remorques devaient être exclus. Otto Just a souligné que lesdits pneumatiques étaient généralement plus petits (de 8 à 15 pouces) et présentaient un indice de charge élevé, et que l'industrie de l'Union ne disposait pas de capacités suffisantes pour satisfaire ce segment de marché. Des mesures antidumping entraîneraient donc des pénuries d'approvisionnement et porteraient préjudice aux fabricants de remorques, qui sont pour la plupart des petites et moyennes entreprises.
- (72) Vannetukku a fait valoir que les «pneumatiques à flancs blancs» [montés sur de vieilles voitures (objets de collection) immatriculées pour la première fois avant 1980] d'une largeur d'au moins 40 mm devaient être exclus de la définition du produit. Selon Vannetukku, ils étaient plus chers que les pneumatiques standard pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers, n'étaient pas fabriqués par l'industrie de l'Union et, par conséquent, ne pouvaient causer aucun préjudice à l'industrie de l'Union. Vannetukku a également affirmé que, contrairement à ce qu'affirment les producteurs de l'Union, ces pneumatiques différaient des pneumatiques anciens.
- (73) En outre, de nombreuses parties intéressées (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda et VA-PA Toute Oy) ont demandé l'exclusion de divers types spécifiques de produits de niche, tels que les pneumatiques non routiers, les pneumatiques «bias», les pneumatiques pour voitures anciennes, les marques spécifiques pour véhicules d'époque, les pneumatiques pour remorques à grande vitesse et les pneumatiques «semi-slick» de compétition utilisés pour le drift dans les sports automobiles). Toutes ces observations ont fait valoir que les droits porteraient préjudice aux clients, alors que l'industrie de l'Union ne produisait pas ces types de produits ou ne les produisait que dans une mesure très limitée et qu'elle n'avait donc pas subi de préjudice causé par leurs importations.
- (74) La CRIA a fait valoir que la définition du produit soumis à l'enquête était trop vaste et ambiguë et couvrait un large éventail de groupes de produits qui ne partageaient pas des propriétés, des spécifications et des applications finales similaires. À l'instar des parties susmentionnées, la CRIA a affirmé que certains de ces pneumatiques ne se trouvaient pas dans un rapport de concurrence avec les pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers et que la production dans l'Union était insuffisante. La CRIA a également fait valoir qu'une enquête antidumping menée par les États-Unis excluait les pneumatiques de secours à usage temporaire de type T, les pneumatiques à faible vitesse et les pneumatiques pour remorques ⁽¹²⁾. En outre, la CRIA a souligné que la plainte elle-même faisait référence au règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹³⁾ lors de la

⁽¹¹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2020/353 de la Commission du 3 mars 2020 instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de roues en acier originaires de la République populaire de Chine (JO L 65, 4.3.2020, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/353/oj).

⁽¹²⁾ Federal Register, vol. 80, n° 153, 10 août 2015.

⁽¹³⁾ Règlement (UE) 2020/740 du Parlement européen et du Conseil du 25 mai 2020 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres, modifiant le règlement (UE) 2017/1369 et abrogeant le règlement (CE) n° 1222/2009 (JO L 177 du 5.6.2020, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj>).

définition du produit soumis à l'enquête, même si ce règlement ne s'applique explicitement pas à certains pneumatiques ⁽¹⁴⁾. La CRIA a donc demandé à la Commission de préciser si chacune des catégories exclues par le règlement (UE) 2020/740 était couverte par le champ d'application de l'enquête. Dans une communication ultérieure, la CRIA s'est concentrée sur l'utilisation temporaire de pneumatiques de secours, de pneumatiques pour remorques et de pneumatiques professionnels non routiers. La CRIA a réaffirmé que les pneumatiques temporaires et les pneumatiques professionnels non routiers étaient exemptés des exigences en matière d'étiquetage des pneumatiques énoncées dans le règlement (UE) 2020/740 et, étant donné que la plainte elle-même soulignait la pertinence des exigences en matière d'étiquetage obligatoire [(registre européen des produits pour l'étiquetage énergétique (EPREL))], la CRIA a estimé que les pneumatiques qui en étaient expressément exemptés ne devraient logiquement pas relever du champ d'application de l'enquête. En ce qui concerne les pneumatiques pour remorques, la CRIA a déclaré que ceux-ci relevaient également d'un cadre réglementaire différent au titre du règlement n° 54 de la CEE-ONU ⁽¹⁵⁾, qui les définit comme des pneumatiques pour essieux tirés et interdit leur utilisation sur les essieux directeurs et moteurs avant. La CRIA a réitéré les arguments selon lesquels ces trois types de pneumatiques n'étaient pas interchangeables avec les pneumatiques standard VP-VUL et qu'ils étaient tous facilement identifiables en raison de leurs inscriptions latérales, qui étaient ajoutées au cours du processus de vulcanisation et étaient des caractéristiques permanentes et inamovibles du pneumatique.

- (75) La Commission a soigneusement analysé ces allégations et a formulé l'appréciation suivante.
- (76) Tout d'abord, en ce qui concerne la demande de clarification présentée par la CRIA, la Commission souligne que tous les pneumatiques conformes à la définition du produit figurant au point 2 de l'avis d'ouverture et à la section 2.1 ci-dessus relèvent de la définition du produit soumis à l'enquête, sauf exclusion spécifique. Les champs d'application de divers règlements de l'UE ou de l'ONU relatifs à l'étiquetage des produits ou aux classes de véhicules ne sont pas pertinents pour la détermination de la définition du produit, sauf mention contraire dans la définition du produit, comme il est souligné dans la plainte elle-même, à laquelle la partie renvoie ⁽¹⁶⁾. En outre, il n'existe aucune exigence d'interchangeabilité entre les différents types de produits du produit concerné et il n'est pas nécessaire que chaque pneumatique puisse être utilisé dans chaque véhicule/position. Ces éléments renvoient plutôt à la définition du produit similaire et sont importants pour l'analyse du préjudice et nécessaires à la comparaison des produits. De même, la définition du produit des enquêtes menées par d'autres administrations de pays tiers n'est pas un facteur pertinent.
- (77) En ce qui concerne les allégations relatives aux pneumatiques temporaires (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai et Hankook) et aux pneumatiques pour remorques (4M Pro&Invest, CRIA et Otto Just), la Commission a constaté que la plupart des différences avancées, telles que la bande de roulement moins profonde ou plus simple, la pression de gonflage plus faible ou plus élevée, la taille plus petite, la largeur plus étroite, etc., ne sont ni suffisamment spécifiques ni suffisamment identifiables pour constituer une base pour la définition/l'exclusion du produit. En outre, l'allégation selon laquelle ces pneumatiques n'auraient pas été produits par l'industrie de l'Union n'a pas été confirmée par l'enquête, comme l'a vérifié la Commission. La Commission a constaté que tant les pneumatiques temporaires que les pneumatiques pour remorques étaient produits par l'industrie de l'Union, bien qu'en quantités limitées. Par ailleurs, compte tenu de la forte pression exercée par les importations en provenance de Chine à des prix déraisonnablement bas, l'industrie de l'Union perd effectivement du terrain dans ces segments de produits dans les conditions actuelles du marché. Dans l'ensemble, la Commission a considéré que les pneumatiques temporaires et les pneumatiques pour remorques présentaient les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles. Ils sont constitués des mêmes matériaux de base que ceux décrits au considérant 62.
- (78) En ce qui concerne l'allégation relative aux pneumatiques à flancs blancs, la Commission a fait observer que Vannetukku n'avait pas fourni d'informations étayées et d'éléments de preuve démontrant les différences concrètes dans les caractéristiques physiques, chimiques ou techniques sur la base desquelles les pneumatiques à flancs blancs devraient être exclus. De plus, un prix plus élevé ne signifie pas en soi une absence de dumping, de sous-cotation du prix et/ou de sous-cotation des prix indicatifs. En outre, les éléments de preuve versés au dossier et les informations accessibles au public ont montré que ces pneumatiques étaient également fabriqués par l'industrie de l'Union ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁴⁾ Les pneumatiques énumérés par la CRIA sont les suivants: a) pneumatiques professionnels non routiers; b) pneumatiques conçus pour être montés uniquement sur les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} octobre 1990; c) pneumatiques de secours à usage temporaire de type T; d) pneumatiques dont l'indice de vitesse est inférieur à 80 km/h; e) pneumatiques dont le diamètre de jante nominal est inférieur ou égal à 254 mm, ou supérieur ou égal à 635 mm; f) pneumatiques munis de dispositifs additionnels destinés à améliorer les caractéristiques de traction, tels que les pneumatiques cloutés; g) pneumatiques conçus pour être montés uniquement sur des véhicules exclusivement destinés aux courses automobiles; et h) pneumatiques d'occasion, à moins que ces pneumatiques ne soient importés d'un pays tiers.

⁽¹⁵⁾ Règlement n° 54 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques [JO L 183 du 11.7.2008, p. 41, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54(2)/oj)].

⁽¹⁶⁾ Version publique de la plainte, note de bas de page n° 5, p. 5.

⁽¹⁷⁾ Source: sites web accessibles au public de divers opérateurs économiques, tels que: Coker Tire à l'adresse suivante: <https://cokertire.com/tires/styles/whitewall-tires/michelin.html> (consulté pour la dernière fois le 27 avril 2026) et Topbanden à l'adresse suivante: <https://www.topbanden.com/NL/Pneus/MICHELIN/X%20WhiteWall> (consulté pour la dernière fois le 27 avril 2026).

- (79) De même, en ce qui concerne les allégations génériques, telles qu'énumérées au considérant 73 plus haut, présentées par diverses parties (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda et VA-PA Toute Oy), la Commission a estimé que ces allégations ne fournissaient aucun élément de preuve étayé concernant les différences dans les caractéristiques physiques, chimiques ou techniques de ces pneumatiques sur la base desquelles ils pouvaient être clairement définis ou exclus de la définition du produit soumis à l'enquête.
- (80) À la suite de l'information finale, Vannetukku a réitéré son argument selon lequel les pneumatiques à flancs blancs devraient être exclus de la définition du produit. Vannetukku a souligné que ces pneumatiques différaient sensiblement des pneumatiques standard, principalement en raison de la couche supplémentaire et épaisse de caoutchouc blanc présente sur leur flanc, qui nécessitait des matières premières et un procédé de fabrication différents. Vannetukku a également ajouté que les pneumatiques à flancs blancs présentaient des limitations de vitesse différentes (plus basses) et qu'ils étaient fabriqués par très peu d'entreprises dans le monde et par aucune dans l'Union. Vannetukku a insisté sur le fait qu'il ne vendait pas de pneumatiques à flancs blancs à des prix de dumping. Il a soutenu que, au contraire, ces produits étaient en général presque deux fois plus chers qu'un pneumatique standard équivalent et que leur niveau de prix était resté stable au cours de la période considérée. Pour ces raisons, à savoir l'absence de production dans l'Union et l'absence de dumping, Vannetukku estimait que les pneumatiques à flancs blancs n'étaient pas responsables des pertes d'emplois dans l'Union et ne pouvaient pas causer de préjudice à l'industrie de l'Union.
- (81) La CRIA a réitéré son argument selon lequel les pneumatiques temporaires, les pneumatiques pour remorques et les pneumatiques professionnels non routiers devraient être exclus du champ de la présente enquête, notamment en raison de leur manque d'interchangeabilité avec les pneumatiques standard VP-VUL. À cet égard, la CRIA a répété les mêmes arguments que ceux déjà décrits au considérant 74 ci-dessus et a énuméré un certain nombre d'enquêtes antidumping dans lesquelles la Commission avait exclu certains types de produits, prétendument en raison d'un manque d'interchangeabilité⁽¹⁸⁾. Selon la CRIA, la conclusion de la Commission selon laquelle ces produits partagent la même utilisation finale étant donné qu'ils «roulent sous des véhicules» était réductrice et ne reflétait pas la réalité économique et fonctionnelle. La CRIA a également ajouté que la Commission avait écarté à tort le règlement (UE) 2020/740 sur l'étiquetage des pneumatiques et les normes de réception de la CEE-ONU comme étant dénués de pertinence pour la définition du produit, en ignorant ainsi une législation contraignante en matière de sécurité qui opère une distinction entre différents types de pneumatiques.
- (82) Hyundai a réitéré son argument selon lequel les pneumatiques de secours à usage temporaire devraient être exclus de la définition du produit, comme décrit au considérant 69, et a souligné que ces pneumatiques étaient clairement identifiables en raison de leurs inscriptions.
- (83) Otto Just a réitéré ses arguments concernant les pneumatiques pour remorques résumés au considérant 71 et a demandé une évaluation différenciée de ce segment.
- (84) Les arguments relatifs à la définition du produit, et en particulier au manque d'interchangeabilité entre les différents types de produits, déjà décrits et examinés aux considérants 76 à 78 ci-dessus, n'ont pas été répétés. La Commission a maintenu qu'elle disposait d'un large pouvoir d'appréciation dans la définition du produit et l'évaluation du degré d'interchangeabilité. À cet égard, on peut soutenir que, même dans le groupe des pneumatiques VP-VUL les plus standard, certains types peuvent ne pas convenir, sur le plan économique ou fonctionnel, à tous les types et à toutes les dimensions de véhicules, mais que cela ne signifie nullement qu'ils ne peuvent pas relever de la même

⁽¹⁸⁾ Règlement d'exécution (UE) 2024/2163 de la Commission du 14 août 2024 instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de biodiesel originaire de la République populaire de Chine (JO L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), considérant 40; règlement d'exécution (UE) 2025/261 de la Commission du 10 février 2025 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de biodiesel originaire de la République populaire de Chine (JO L, 2025/261, 11.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/261/oj), considérants 17 à 25; règlement d'exécution (UE) n° 830/2014 de la Commission du 30 juillet 2014 modifiant le règlement (CE) n° 1890/2005 du Conseil, le règlement d'exécution (UE) n° 2/2012 du Conseil et le règlement d'exécution (UE) n° 205/2013 du Conseil en ce qui concerne la définition des produits soumis aux mesures antidumping en vigueur applicables aux éléments de fixation en acier inoxydable et leurs parties ainsi qu'en ce qui concerne les demandes de réexamen au titre de nouvel exportateur, et prévoyant la possibilité du remboursement ou de la remise des droits dans certains cas (JO L 228 du 31.7.2014, p. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/830/oj), considérant 43; règlement d'exécution (UE) 2017/1932 de la Commission du 23 octobre 2017 modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 412/2013 du Conseil instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations d'articles en céramique pour la table et la cuisine originaires de la République populaire de Chine (JO L 273 du 24.10.2017, p. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/1932/oj), considérants 21 à 24; règlement d'exécution (UE) 2023/2202 de la Commission du 16 octobre 2023 modifiant le règlement d'exécution (UE) 2019/1259 instituant un droit antidumping définitif sur les importations d'accessoires de tuyauterie filetés, moulés, en fonte malléable et en fonte à graphite sphéroïdal, originaires de la République populaire de Chine et de Thaïlande (JO L, 2023/2202, 17.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2202/oj), considérants 29 à 32.

définition du produit aux fins d'une enquête antidumping. Les pneumatiques de niche recensés par ces parties partagent les mêmes caractéristiques physiques essentielles que les pneumatiques standard VP-VUL, à savoir qu'il s'agit dans tous les cas de pneumatiques à base de caoutchouc, dotés de structures à flancs et à bande de roulement adaptées à leur usage fondamental, à savoir être montés sur les roues d'un véhicule et former le point de contact avec la route en supportant le poids du véhicule tout en offrant une adhérence, un contrôle de la direction, des performances de freinage et une absorption des chocs selon diverses combinaisons. Les différences alléguées par ces parties quant aux caractéristiques physiques ou aux utilisations ne contredisaient pas ce point commun fonctionnel fondamental et ne permettaient donc pas de conclure à l'absence totale d'interchangeabilité entre les pneumatiques VP-VUL et les autres produits de niche. Dans les différentes affaires invoquées par la CRIA, les exclusions ont été accordées sur la base des faits propres à ces enquêtes et, dans tous les cas, sur la base de différences au niveau des caractéristiques physiques, chimiques et techniques des produits; elles ne démontraient donc pas que la Commission s'était écartée de sa pratique établie. À titre d'exemple, dans l'affaire des éléments de fixation bimétalliques, la décision d'exclusion du produit reposait principalement sur les différences concernant les caractéristiques physiques, chimiques et techniques⁽¹⁹⁾, étant donné que ces éléments de fixation constituaient en réalité une combinaison spécifique d'éléments de fixation en acier inoxydable et en acier au carbone. De même, les différents articles exclus de la définition du produit dans l'enquête concernant les articles en céramique pour la table et la cuisine ou celle sur les accessoires de tuyauterie filetés l'ont été en raison de leurs caractéristiques physiques, chimiques et techniques différentes. L'affaire du biodiesel se distingue elle aussi clairement de la présente affaire, étant donné que le carburant durable d'aviation («CDA») a été exclu au motif qu'il servait une industrie entièrement distincte (l'aviation), et non le transport routier.

- (85) Enfin, en ce qui concerne le fait que la Commission aurait prétendument ignoré le règlement (UE) 2020/740 sur l'étiquetage des pneumatiques et les normes de réception de la CEE-ONU, la Commission a considéré qu'ils étaient dénués de pertinence pour la définition du produit, étant donné que le produit concerné dans une enquête antidumping était défini de manière autonome par l'autorité chargée de l'enquête sur la base des caractéristiques du produit et de la relation de concurrence sur le marché et qu'il ne reflétait pas la classification réglementaire du produit au titre d'autres corpus législatifs du droit de l'Union.
- (86) Par conséquent, les demandes d'exclusion des types de produits énumérés ci-dessus de la définition du produit ont été rejetées et la définition du produit telle que spécifiée dans l'avis d'ouverture et reproduite à la section 2.1 ci-dessus a été maintenue.

2.4.1. *Segmentation en trois catégories du marché de l'Union*

- (87) Selon la plainte, le marché des pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers peut être divisé en trois catégories distinctes. Les pneumatiques de catégorie 1 sont les *pneumatiques haut de gamme caractérisés par les meilleures performances et les prix les plus élevés*. Les pneumatiques de catégorie 2 sont décrits comme des *pneumatiques intermédiaires* et de gamme moyenne caractérisés par le meilleur rapport qualité/prix. Les pneumatiques de catégorie 3 constituent le segment *économique* du marché.
- (88) Les informations recueillies et/ou reçues par la Commission ont confirmé cette segmentation du marché des pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers sur le marché de l'Union. Bien qu'il n'existe pas de délimitation nette et permanente entre les différentes catégories (comme expliqué plus en détail au considérant 425 ci-après), on constate un consensus général parmi les parties intéressées et avec les conclusions de la Commission sur la catégorisation qui suit.
- a) La catégorie 1 concerne le segment haut de gamme portant les marques phares des principaux fabricants. La notoriété de la marque représente un facteur clé pour les pneumatiques de cette catégorie et justifie des prix plus élevés pour les performances élevées et le haut contenu technologique attendus. Cette catégorie couvre à la fois le marché FEO et le marché de la seconde monte.
 - b) La catégorie 2 correspond au segment «intermédiaire» tant pour les pneumatiques d'origine que pour les pneumatiques de seconde monte. La notoriété de la marque demeure un facteur important dans cette catégorie et les marques sont généralement bien connues des acheteurs, qui sont également en mesure d'identifier les fabricants. Les considérations de prix jouent un rôle plus important dans la décision d'achat.
 - c) La catégorie 3 couvre le segment «économique», principalement pour les pneumatiques de seconde monte, bien que des ventes d'équipements d'origine puissent également exister dans cette catégorie. Dans ce segment, les performances sont plus limitées en ce qui concerne la résistance au roulement, le freinage, la manutention et la réduction du bruit. Le prix est le facteur déterminant le plus important, bien qu'il ne soit pas le seul, dans la décision d'achat du client.

⁽¹⁹⁾ Règlement d'exécution (UE) n° 830/2014, considérant 42.

- (89) La Commission a publié une note contenant la cartographie des pneumatiques par marque, qui a été mise à la disposition de toutes les parties intéressées pour observations le 4 septembre 2025.
- (90) La cartographie était fondée sur l'analyse des informations suivantes:
- la plainte (section 3 et annexe 4 en particulier),
 - les réponses au questionnaire ⁽²⁰⁾ fournies par les sociétés retenues dans l'échantillon et les sociétés demandant un examen individuel, qui ont été invitées à déclarer la catégorie correspondante par marque, et
 - les informations contenues sur les sites web spécialisés ⁽²¹⁾ classant les marques en catégories en fonction de leur perception par le marché.

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

- (91) Comme indiqué au considérant 88, les parties intéressées ont généralement admis que le marché était divisé en trois catégories (segments) et accepté la cartographie du marché des marques de pneumatiques proposée par la Commission.
- (92) Des observations ont été reçues suggérant le reclassement des marques suivantes: Barum, Debica, Dunlop, Tigar, General Tire, Gislaved, Hankook, Matador, Sava et Viking.
- (93) Afin de protéger l'anonymat des parties intéressées, la Commission n'était pas en mesure de divulguer ce que la partie intéressée avait avancé dans une plainte particulière.
- (94) En ce qui concerne la marque Hankook, quatre raisons ont été invoquées pour classer cette marque dans la catégorie 2 plutôt que dans la catégorie 1:
- le plaignant classait Hankook dans la catégorie 2 sur la base de sa connaissance du marché,
 - Hankook a reconnu qu'elle passait progressivement de la catégorie 2 à la catégorie 1, mais il n'y avait pas encore de perception largement admise qu'elle appartenait actuellement à la catégorie 1,
 - Hankook a invoqué la perception du marché en citant les classements globaux par catégories établis dans l'étude intitulée «2018 Tire Review» ⁽²²⁾,
 - les prix de la marque Hankook correspondent à ceux des autres producteurs de la catégorie 2 plutôt qu'à ceux de la catégorie 1.
- (95) Compte tenu des observations relatives à la cartographie du marché effectuée par la Commission, ainsi que des sources mentionnées aux considérants 90 et 94, Debica, Barum, Matador et Sava ont été considérées comme relevant de la catégorie 3, tandis que Hankook et Dunlop ont été transférées de la catégorie 1 à la catégorie 2. La Commission a informé les parties de la cartographie révisée des pneumatiques par marque le 27 mars 2026.

3. DUMPING

3.1. Procédure de détermination de la valeur normale conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base

- (96) Au regard des éléments de preuve suffisants disponibles au moment de l'ouverture de l'enquête, qui montraient l'existence de distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), du règlement de base en ce qui concerne la RPC, la Commission a jugé approprié d'ouvrir une enquête concernant les producteurs-exportateurs de ce pays au titre dudit article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base.

⁽²⁰⁾ Catégorie déclarée dans la transaction par liste des ventes par transaction des sociétés retenues dans l'échantillon.

⁽²¹⁾ <https://www.tyrereviews.com/Tyre>, <https://www.grip500.it/pneumatico/>, <https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/>, <https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/>, <https://www.tyrecomp.co.uk/brands.htm> et <https://wulkanista.pl/klaszy-opon/>. La liste n'est pas exhaustive.

⁽²²⁾ «Tire Tier Study: Exploring the Criteria and Confusion of Tire Industry Tiers: The Results», publiée le 19 février 2019 (auteure: Patti Hoying), <https://www.tirereview.com/tier-study-results-based-on-tire-quality-engineering-performance> (consulté pour la dernière fois le 30 mars 2026).

- (97) Par conséquent, afin de recueillir les données nécessaires à l'application éventuelle de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base, la Commission a, dans l'avis d'ouverture, invité l'ensemble des producteurs-exportateurs chinois à fournir des informations concernant les intrants utilisés aux fins de la production du produit soumis à l'enquête. Trente-quatre producteurs-exportateurs ont communiqué les informations demandées.
- (98) Afin d'obtenir les informations qu'elle jugeait nécessaires à son enquête concernant les distorsions significatives alléguées, la Commission a envoyé un questionnaire aux pouvoirs publics chinois. De plus, au point 5.3.2 de l'avis d'ouverture, la Commission a invité l'ensemble des parties intéressées à faire connaître leur point de vue, à communiquer des informations et à fournir des éléments de preuve à l'appui en ce qui concerne l'application de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base, et ce dans les 37 jours suivant la date de publication dudit avis au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (99) Les pouvoirs publics chinois n'ont transmis aucune réponse au questionnaire et aucune observation sur l'application de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base n'a été communiquée dans le délai imparti. Par la suite, la Commission a informé les pouvoirs publics chinois qu'elle utiliserait les données disponibles au sens de l'article 18 du règlement de base pour déterminer l'existence de distorsions significatives en RPC.
- (100) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a également précisé qu'au regard des éléments de preuve disponibles, il était possible que la sélection d'un pays représentatif approprié conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base se révèle nécessaire aux fins de la détermination de la valeur normale à partir de prix ou de valeurs de référence non faussés. Le pays identifié par le plaignant comme pays représentatif approprié était la Serbie.
- (101) Le 4 septembre 2025, la Commission a, par une note (ci-après la «première note»), informé les parties intéressées des sources pertinentes qu'elle prévoyait d'utiliser aux fins de la détermination de la valeur normale. Dans cette note, la Commission a communiqué une liste de tous les facteurs de production, tels que les matières premières, la main-d'œuvre et l'énergie, qui sont utilisés dans la fabrication du produit concerné. De plus, à partir des critères orientant le choix de prix ou de valeurs de référence non faussés, la Commission a identifié des pays représentatifs potentiels, à savoir le Mexique, la Serbie et la Turquie. La Commission a reçu des observations du plaignant, de la CRIA, du groupe GITI, du groupe Hankook, de Kumho et de Shandong Yongsheng.
- (102) Le 14 octobre 2025, la Commission a, par une seconde note (ci-après la «seconde note»), informé les parties intéressées des sources pertinentes qu'elle envisageait d'exploiter aux fins du calcul de la valeur normale en utilisant la Turquie comme pays représentatif. Elle a également informé les parties intéressées qu'elle établirait les frais de vente, les dépenses administratives et les autres frais généraux (ci-après les «frais VAG») ainsi que la marge bénéficiaire en se fondant sur les informations disponibles pour Brisa Bridgestone, un producteur en Turquie.
- (103) La Commission a reçu des observations de la CRIA, du groupe GITI, du groupe Hankook, de Kumho, de Shandong Yongsheng, de Sumitomo Rubber (Hunan) et de Sumitomo Rubber (Changshu) (ci-après le «groupe Sumitomo»). Toutes les observations sont examinées en détail à la section 3.3.

3.2. Valeur normale

- (104) Conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement de base, «[l]a valeur normale est normalement basée sur les prix payés ou à payer, au cours d'opérations commerciales normales, par des acheteurs indépendants dans le pays exportateur».
- (105) Toutefois, aux termes de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base, «[l]orsqu'il est jugé inapproprié [...] de se fonder sur les prix et les coûts sur le marché intérieur du pays exportateur du fait de l'existence, dans ce pays, de distorsions significatives au sens du point b), la valeur normale est calculée exclusivement sur la base de coûts de production et de vente représentant des prix ou des valeurs de référence non faussés et «comprend un montant non faussé et raisonnable pour les dépenses administratives, les frais de vente et les autres frais généraux ainsi que pour la marge bénéficiaire» (les «dépenses administratives, les frais de vente et les autres frais généraux» sont dénommés ci-après «frais VAG»).
- (106) Comme expliqué plus en détail ci-dessous, la Commission a conclu dans le cadre de cette enquête que, sur la base des éléments de preuve disponibles et compte tenu du manque de coopération dont les pouvoirs publics chinois ont fait preuve, l'application de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base était appropriée.

3.2.1. *Existence de distorsions significatives*

- (107) Aux termes de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), du règlement de base, «[o]n entend par distorsions significatives les distorsions qui se produisent lorsque les prix ou les coûts déclarés, y compris le coût des matières premières et de l'énergie, ne sont pas déterminés par le libre jeu des forces du marché en raison d'une intervention étatique importante. Dans l'analyse de l'existence de distorsions significatives, il faut tenir compte notamment de l'incidence possible de l'un ou plusieurs des facteurs suivants:
- un marché constitué dans une mesure importante par des entreprises qui appartiennent aux autorités du pays exportateur ou qui opèrent sous leur contrôle, supervision stratégique ou autorité,
 - une présence de l'État dans des entreprises qui permet aux autorités d'influer sur la formation des prix ou sur les coûts,
 - des mesures ou politiques publiques discriminatoires qui favorisent les fournisseurs nationaux ou influencent de toute autre manière le libre jeu des forces du marché,
 - l'absence, l'application discriminatoire ou l'exécution inadéquate de lois sur la faillite, les entreprises ou la propriété,
 - une distorsion des coûts salariaux,
 - un accès au financement accordé par des institutions mettant en œuvre des objectifs de politique publique ou n'agissant pas de manière indépendante de l'État à tout autre égard.»
- (108) La liste dressée à l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), du règlement de base étant non cumulative, il n'est pas nécessaire que tous les facteurs soient présents pour établir l'existence de distorsions significatives. Par ailleurs, les mêmes circonstances factuelles peuvent être utilisées pour démontrer l'existence d'un ou de plusieurs facteurs mentionnés dans la liste.
- (109) En revanche, il faut étudier tous les éléments de preuve disponibles pour conclure à l'existence de distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base. L'appréciation globale de l'existence de distorsions peut également tenir compte du contexte général et de la situation dans le pays exportateur, en particulier lorsque les piliers de la configuration économique et administrative du pays exportateur confèrent aux pouvoirs publics des pouvoirs importants pour intervenir dans l'économie de telle sorte que les prix et les coûts ne résultent pas de l'évolution libre des forces du marché.
- (110) L'article 2, paragraphe 6 bis, point c), du règlement de base prévoit que, «[l]orsque la Commission dispose d'indications dûment fondées sur l'existence possible de distorsions significatives au sens du point b) dans un certain pays ou un secteur particulier de ce pays, et lorsqu'il y a lieu en vue de l'application effective du présent règlement, la Commission produit, publie et met régulièrement à jour un rapport décrivant la situation du marché visée au point b) dans ce pays ou ce secteur».
- (111) Conformément à cette disposition, la Commission a publié un rapport décrivant la situation en Chine ⁽²³⁾ (ci-après le «rapport»), qui contient des preuves de l'existence d'une intervention étatique importante à de nombreux niveaux de l'économie, y compris des distorsions spécifiques touchant de nombreux facteurs clés de production (tels que les terrains, l'énergie, les capitaux, les matières premières et la main-d'œuvre) ainsi que des secteurs spécifiques, dont le secteur chimique. Les parties intéressées ont été invitées à réfuter, à commenter ou à compléter les éléments de preuve versés au dossier de l'enquête au moment de l'ouverture de la procédure. Le rapport a été versé au dossier de l'enquête au stade de l'ouverture de la procédure.
- (112) Le plaignant a affirmé qu'il existait des distorsions significatives dans le secteur du produit concerné. Il faisait référence au rapport et à d'autres éléments de preuve pertinents complétant le rapport. Plus précisément, le plaignant a fait remarquer que le marché chinois est déconnecté des forces normales du marché en raison du fait que la Chine est un État communiste fondé sur la doctrine de l'«économie socialiste de marché» et que le parti communiste chinois (ci-après le «PCC» ou le «Parti») exerce une forte influence sur l'économie, y compris sur le secteur privé. Grâce à l'autorité constitutionnelle, à la planification industrielle et aux structures du Parti intégrées dans toutes les industries, l'État dicte les priorités économiques et l'allocation des ressources.

⁽²³⁾ Document de travail des services de la Commission, «Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations» (Distorsions significatives dans l'économie de la République populaire de Chine aux fins des enquêtes en matière de défense commerciale), 10 avril 2024 [SWD(2024) 91 final], [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2024\)91&lang=fr](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=fr).

- (113) Le plaignant a également fait valoir que de précédentes enquêtes de la Commission avaient révélé des distorsions significatives dans l'industrie des pneumatiques pour autobus et camions, ainsi que dans des secteurs en amont tels que l'acier, la pétrochimie, l'énergie et le textile. Selon le plaignant, de telles conclusions s'appliquent également à l'industrie des pneumatiques VP-VUL.
- (114) Dans sa plainte, le plaignant a en outre rappelé des détails supplémentaires concernant les éléments suivants entraînant des distorsions significatives.
- (115) Premièrement, le plaignant a allégué que le marché chinois des pneumatiques VP-VUL est constitué dans une large mesure d'entreprises opérant sous la propriété, le contrôle ou la supervision stratégique du gouvernement.
- (116) Plus précisément, le plaignant a fait valoir que l'économie chinoise dépendait fortement des entreprises publiques, qui jouent un rôle stratégique dans le maintien du contrôle de l'État. Les entreprises publiques représentent environ 25 % du PIB de la Chine et sont concentrées dans des secteurs critiques. La Commission chinoise de supervision et d'administration des actifs publics (ci-après la «SASAC») supervise les entreprises publiques, met en œuvre des plans industriels et contrôle les ressources, la gestion et les nominations du personnel de l'entreprise et veille ainsi à la réalisation des objectifs du Parti. Ce contrôle généralisé s'étend à l'industrie du pneumatique et à ses secteurs en amont et en aval.
- (117) Le plaignant a souligné que, dans les secteurs en amont, ainsi que dans le secteur de la fabrication de pneumatiques lui-même, les entreprises publiques exercent un contrôle important. Outre la pétrochimie, le caoutchouc naturel et le textile sont des industries dans lesquelles la Chine compte d'importants acteurs publics. Plusieurs grands producteurs chinois de pneumatiques sont directement ou indirectement détenus par des entités gouvernementales. Par exemple, Shuangqian Tire Group Co. Ltd., qui produit des pneumatiques pour voitures particulières, est contrôlée par une entreprise publique, et China National Tyre & Rubber Co. Ltd (ci-après «CNRC»), l'un des plus grands producteurs chinois de pneumatiques, est une filiale de SINOCHEN. Même les sociétés qui ne sont pas détenues majoritairement par l'État, telles que Giti Tire Co. et Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., incluent des entreprises publiques dans leur structure financière. Ce contrôle généralisé de l'État dans les secteurs en amont et au sein de l'industrie du pneumatique elle-même met en évidence les distorsions substantielles des forces du marché.
- (118) Deuxièmement, le plaignant a fait valoir que l'influence des pouvoirs publics et du PCC s'étend de manière généralisée aux entreprises chinoises, ce qui permet à l'État d'intervenir sur les prix et les coûts.
- (119) Le plaignant a souligné que le PCC exerce un contrôle sur les entreprises par l'intermédiaire de cellules intégrées du Parti, qui sont obligatoires dans les organisations comptant trois membres du Parti ou plus. Dans les entreprises publiques, le PCC, qui nomme les dirigeants et oriente les décisions importantes, dispose d'une autorité considérable. En outre, les entreprises privées sont également confrontées à une pression croissante pour intégrer la direction du Parti dans leurs processus décisionnels. L'influence du PCC est renforcée par des politiques telles que le code de gouvernance d'entreprise de 2018 et l'avis de 2020 sur le renforcement des travaux du front uni ⁽²⁴⁾, qui promeuvent la direction du Parti dans les entreprises privées. Par ailleurs, le système d'«entrée bidirectionnelle» et de «nominations croisées» du PCC facilite l'intégration des membres du Parti dans la direction des entreprises. Dans les entreprises publiques, les principaux postes de l'encadrement doivent être occupés par des membres du PCC, ce qui garantit la direction du Parti dans la gouvernance d'entreprise. Le PCC contrôle également les ressources humaines tant dans les entreprises publiques que dans les entreprises privées, supervise les décisions relatives au personnel et tient à jour des bases de données de talents afin d'aligner les nominations sur les objectifs du Parti.
- (120) En outre, le plaignant a souligné que le 14^e plan quinquennal national met l'accent sur le respect des lignes directrices du PCC, imposant aux entreprises d'intégrer l'idéologie du parti dans leurs activités. Des associations sectorielles telles que la CRIA et la Chambre de commerce chinois des importateurs et exportateurs de métaux, de minéraux et de produits chimiques (ci-après la «CCCMC») veillent à ce que les fabricants de pneumatiques et les entreprises liées respectent les directives de l'État. La CRIA, par l'intermédiaire de ses succursales et de ses lignes directrices, fonctionne comme un pont entre le Parti et les pouvoirs publics et les entreprises, promouvant l'influence du PCC dans le contrôle des performances du secteur. Ces associations comptent également des dirigeants affiliés au PCC et des succursales du Parti intégrées dans leurs structures.

⁽²⁴⁾ Le bureau général du comité central du PCC a publié des avis sur le renforcement du travail du front uni du secteur privé dans la nouvelle ère (15 septembre 2020), disponibles à l'adresse suivante: <https://interpret.csis.org/translations/the-general-office-of-the-ccp-central-committee-issued-the-opinion-on-strengthening-the-united-front-work-of-the-private-economy-in-the-new-era/>.

- (121) Le plaignant a également fait valoir que les principaux producteurs de pneumatiques, tels que Qingdao Doublestar, Shuangqian Tire Group Co., Ltd., et Sailun Group Co., démontrent une influence significative du Parti par l'intermédiaire des dirigeants affiliés au PCC et de la propriété de l'État. Le plaignant a souligné que le contrôle généralisé de l'État et du Parti restreint la capacité des entreprises chinoises à fixer les prix et les coûts de manière indépendante, étant donné que ceux-ci sont influencés par des considérations non fondées sur le marché alignées sur les objectifs du PCC, les éloignant ainsi des forces normales du marché.
- (122) Troisièmement, le plaignant a souligné que les politiques et mesures publiques en Chine favorisent les fournisseurs nationaux et faussent considérablement le libre jeu des forces du marché, y compris dans l'industrie du pneumatique et sa chaîne d'approvisionnement. Les pouvoirs publics chinois mettent en œuvre une planification globale au moyen de plans quinquennaux comprenant des plans sectoriels, qui fixent également des objectifs en matière de production, d'innovation et de développement vert. Ces plans accordent la priorité aux secteurs clés en amont tels que la pétrochimie, le caoutchouc naturel, l'acier et l'énergie, ainsi qu'aux secteurs en aval en lien avec l'industrie de fabrication de pneumatiques.
- (123) Le plaignant a souligné que les politiques gouvernementales sont conçues pour exercer un contrôle accru sur l'industrie du pneumatique. Ces politiques soutiennent stratégiquement le développement de l'industrie, en garantissant l'alignement sur les objectifs de l'État et en renforçant l'influence des pouvoirs publics à tous les niveaux de l'industrie. Par exemple, le secteur du pneumatique est spécifiquement abordé dans les plans quinquennaux et bénéficie directement du soutien des pouvoirs publics chinois. Les pneumatiques sont inclus au titre de l'avis d'orientation sur la promotion d'un développement de haute qualité des industries pétrochimique et chimique dans le cadre du 14^e plan quinquennal. Cet avis d'orientation insiste non seulement sur le développement des produits liés aux pneumatiques grâce à une transformation numérique normalisée, mais met également l'accent sur l'amélioration des normes technologiques et de qualité dans l'ensemble du secteur. La mise en œuvre est facilitée par des associations sectorielles telles que la CRIA, qui font office de relais entre le gouvernement et les entreprises du secteur des pneumatiques, en veillant à l'alignement sur les objectifs stratégiques définis dans l'avis d'orientation. Les pouvoirs publics chinois ont recours à des marchés publics favorables, à un soutien financier et à d'autres outils pour accroître la compétitivité des pneumatiques de fabrication nationale sur les marchés étrangers.
- (124) En outre, le plaignant a souligné que les gouvernements provinciaux édictent des réglementations en faveur des producteurs de pneumatiques. Le 14^e plan quinquennal du Shandong, qui vise à consolider le soutien du secteur public et à renforcer les capacités des entreprises privées, en mettant l'accent sur la chaîne d'approvisionnement et l'allocation des ressources de l'industrie automobile, en est un bon exemple. La province a ciblé son industrie automobile au moyen d'une «synergie de la chaîne d'approvisionnement et de la capacité d'allocation des ressources». D'autres interventions de l'État soutiennent directement les producteurs de pneumatiques dans leurs investissements en R&D, leurs initiatives d'écologisation et les améliorations de la chaîne de production.
- (125) En outre, le plaignant a souligné que ces politiques réduisaient artificiellement les coûts de production. Par exemple, l'initiative «une ceinture, une route» soutient le rayonnement des fabricants chinois de pneumatiques, en leur offrant des conditions favorables à l'exportation et en consolidant leur position sur le marché mondial ainsi qu'en Chine.
- (126) Quatrièmement, le plaignant a mis en exergue l'absence, l'application discriminatoire ou l'exécution inadéquate de lois sur la faillite, les entreprises ou la propriété. Il a souligné en particulier le soutien artificiel de producteurs de pneumatiques financièrement non viables qui sont en concurrence, aux niveaux local et international, avec des entreprises étrangères grâce à un soutien qui leur permet d'échapper à la faillite.
- (127) Le plaignant a également souligné l'absence de propriété foncière privée en Chine, où l'attribution des terres est contrôlée par le gouvernement et influencée par des considérations politiques plutôt que par des décisions dictées par le marché. Il en résulte un avantage déloyal pour les entreprises de pneumatiques financées par l'État, ce qui fausse encore davantage le marché et sape la concurrence sur le marché libre au sein de l'industrie du pneumatique.
- (128) Cinquièmement, le plaignant a affirmé que les coûts salariaux en Chine étaient fortement faussés, faisant observer qu'un seul syndicat légalement reconnu, contrôlé par le PCC, opère dans le pays. Ce contrôle, conjugué à la non-ratification par la Chine des principales conventions de l'Organisation internationale du travail et aux pratiques restrictives en matière de travail, se traduit par une ingérence politique qui influence les processus de fixation des salaires, conduisant à des résultats en matière de salaires dictés par l'État plutôt que par le marché. En outre, le système d'enregistrement des ménages discrimine les travailleurs migrants en restreignant l'accès aux avantages sociaux et économiques, ce qui fausse encore les coûts de la main-d'œuvre au sein de l'économie chinoise.

- (129) Sixièmement, les producteurs chinois de pneumatiques bénéficient d'un accès au financement accordé par des institutions mettant en œuvre des objectifs de politique publique ou n'agissant pas de manière indépendante de l'État à tout autre égard. Non seulement les grandes banques chinoises sont détenues par l'État, mais les banques privées doivent elles aussi respecter les politiques nationales dans la conduite de leurs activités. Il en résulte une orientation des investissements préférentiels vers les industries «encouragées». Le plaignant a illustré ces avantages pour les fabricants chinois de pneumatiques en mettant en évidence les prêts préférentiels et les financements octroyés à des sociétés telles que le groupe Shanghai Huayi, Double Coin et Prinx Chengshan par des banques publiques telles que l'Export-Import Bank of China et la Bank of China. Par ailleurs, des entreprises telles que Doublestar entretiennent des liens étroits avec des banques telles que la Bank of Communications, qui se sont engagées à apporter un soutien important à l'investissement et au financement de lignes de crédit, mettant en évidence les motivations politiques de ces établissements financiers.
- (130) Le plaignant a en outre indiqué que les notations d'obligations et de crédit en Chine sont souvent gonflées et systématiquement supérieures à leurs homologues internationales. Cette distorsion découle des garanties implicites des pouvoirs publics fournies à des secteurs «encouragés» ou autrement désignés, lesquelles atténuent efficacement le risque de défaut de paiement sur les obligations. Par exemple, les agences de crédit chinoises attribuent à des entreprises des notations nettement plus élevées que les agences internationales reconnues, offrant ainsi à ces entreprises des conditions d'emprunt plus favorables.
- (131) De manière générale, le plaignant a fait valoir que l'ensemble de l'économie chinoise est affectée par des distorsions significatives qui, par conséquent, s'étendent également à l'industrie du pneumatique. Les pouvoirs publics chinois interviennent à tous les niveaux de la chaîne d'approvisionnement des pneumatiques, ce qui aboutit à une situation dans laquelle les intrants, les intrants de ces intrants, etc., sont tous affectés d'une manière ou d'une autre par des distorsions de la part des pouvoirs publics.
- (132) En conclusion, le plaignant a fait valoir que des distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base étaient présentes dans le secteur des pneumatiques.
- (133) La Commission a examiné s'il était approprié ou non de se fonder sur les prix et les coûts sur le marché intérieur en Chine, du fait de l'existence de distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), du règlement de base. Cette analyse a porté sur l'examen des interventions étatiques importantes dans l'économie chinoise en général, mais également sur la situation spécifique du marché dans le secteur en cause, qui comprend le produit concerné.
- (134) La Commission l'a fait sur la base des éléments de preuve disponibles dans le dossier. Les éléments de preuve versés au dossier comprenaient les éléments de preuve contenus dans le rapport, qui est fondé sur des sources accessibles au public. La Commission a complété ces éléments de preuve avec ses propres recherches sur les différents critères pertinents pour confirmer l'existence de distorsions significatives en Chine.

3.2.1.1. Distorsions significatives affectant les prix et les coûts sur le marché intérieur de la Chine

- (135) Le système économique chinois repose sur la notion d'«économie socialiste de marché». Cette notion est consacrée dans la Constitution chinoise et détermine la gouvernance économique de la Chine. Son principe fondamental est la «propriété socialiste publique des moyens de production, c'est-à-dire la propriété du peuple tout entier et la propriété collective des masses laborieuses» ⁽²⁵⁾.

⁽²⁵⁾ Chapitre 2 du rapport, p. 7.

- (136) L'économie placée sous la responsabilité de l'État est la «force dirigeante de l'économie nationale» et l'État a pour mission d'assurer son renforcement et son développement» ⁽²⁶⁾. Dès lors, des documents stratégiques récents, de 2024, révèlent que les pouvoirs publics chinois continuent de chercher à «encourager la concentration des capitaux publics dans des industries importantes [...] et dans des industries stratégiques émergentes tournées vers l'avenir» ⁽²⁷⁾ et à «renforcer les injections de capitaux afin de soutenir le développement de haute qualité des entreprises publiques» ⁽²⁸⁾. De ce fait, non seulement la structure générale de l'économie chinoise permet des interventions étatiques importantes dans l'économie, mais de telles interventions sont expressément prévues. La notion de suprématie de la propriété publique sur la propriété privée imprègne l'ensemble du système juridique et est mise en évidence comme principe général dans tous les textes législatifs majeurs.
- (137) La loi chinoise sur la propriété en est le parfait exemple: elle se réfère au stade primaire du socialisme et confie à l'État la préservation du système économique de base dans le cadre duquel la propriété publique joue un rôle prédominant.
- (138) D'autres formes de propriété sont tolérées, la loi leur permettant de se développer parallèlement à la propriété publique ⁽²⁹⁾. Dès lors, si la loi de 2025 sur la promotion du développement de l'économie privée (ci-après la «loi sur l'économie privée») ⁽³⁰⁾ reconnaît officiellement les entreprises privées comme «une composante importante de l'économie socialiste de marché», elle prévoit en parallèle que «des organisations économiques privées et leurs opérateurs soutiennent la direction du Parti communiste chinois, adhèrent au système socialiste de style chinois et participent activement à la construction d'une puissance socialiste moderne» ⁽³¹⁾.
- (139) Par conséquent, les opérateurs économiques sont soumis, directement ou indirectement, à des orientations politiques, à un pilotage administratif et à des exigences d'alignement idéologique de la part du Parti et des institutions de l'État, ce qui perpétue des distorsions structurelles dans l'environnement concurrentiel.
- (140) Par ailleurs, en droit chinois, l'économie socialiste de marché est développée sous la direction du PCC. Les structures de l'État chinois et du PCC sont interconnectées à tous les niveaux (juridique, institutionnel, personnel), formant une superstructure dans laquelle les rôles du PCC et de l'État sont indissociables.
- (141) À la suite d'une modification de la Constitution chinoise en mars 2018, le rôle de premier plan joué par le PCC a encore été renforcé puisqu'il a été réaffirmé par la formulation de l'article 1^{er} de la Constitution.
- (142) Après la première phrase, qui figurait déjà dans l'article en question, à savoir «[L]e régime socialiste est le système fondamental de la République populaire de Chine», une seconde phrase a été ajoutée, laquelle se présente comme suit: «[L]e trait caractéristique du socialisme aux caractéristiques chinoises est la direction du [PCC]» ⁽³²⁾. Cet ajout illustre le contrôle incontesté et toujours plus important exercé par le PCC sur le système économique de la Chine.
- (143) Cet encadrement et ce contrôle sont inhérents au système chinois et vont bien au-delà de la situation qu'on observe habituellement dans d'autres pays, où les gouvernements exercent un contrôle macroéconomique général dans les limites duquel intervient le libre jeu des forces du marché.
- (144) L'État chinois mène une politique économique interventionniste en poursuivant des objectifs qui coïncident avec le programme politique fixé par le PCC plutôt que de refléter les conditions économiques prévalant dans un marché libre ⁽³³⁾. Les outils économiques interventionnistes déployés par les autorités chinoises sont multiples et comprennent le système de planification industrielle, le système financier, ainsi que le niveau de l'environnement réglementaire.

⁽²⁶⁾ Chapitre 2 du rapport, p. 7 et 8.

⁽²⁷⁾ Voir la décision du comité central du PCC sur la réforme globale et en profondeur et la promotion de la modernisation de type chinois, section II.5, disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (consulté le 11 novembre 2025).

⁽²⁸⁾ Voir les avis du Conseil des affaires de l'État sur la poursuite de l'amélioration du système budgétaire pour les opérations en capitaux publics, disponibles à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/content/202401/content_6924612.htm (consulté le 11 novembre 2025).

⁽²⁹⁾ Chapitre 2 du rapport, p. 10 et 18.

⁽³⁰⁾ Voir à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202504/content_7022018.htm (consulté le 11 novembre 2025).

⁽³¹⁾ Ibidem, article 5.

⁽³²⁾ Disponible à l'adresse suivante: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (consulté le 25 novembre 2025).

⁽³³⁾ Chapitre 2 du rapport, p. 29 et 30.

- (145) Premièrement, au niveau du contrôle administratif global, l'orientation de l'économie chinoise est régie par un système complexe de planification industrielle qui affecte toutes les activités économiques du pays. L'ensemble de ces plans forme une matrice complète et complexe de politiques sectorielles transversales qui se décline à tous les niveaux de gouvernance.
- (146) Les plans établis à l'échelon provincial fixent des objectifs détaillés, tandis que les plans élaborés à l'échelle du pays définissent des objectifs plus larges. Les plans précisent également les moyens à utiliser afin de soutenir les industries ou secteurs concernés ainsi que les délais dans lesquels les objectifs doivent être réalisés. Certains plans contiennent des objectifs explicites de production.
- (147) Dans le cadre de ces plans, les différents secteurs industriels, les types spécifiques d'opérateurs économiques ⁽³⁴⁾ et/ou les projets sont désignés comme des priorités (positives ou négatives) conformément aux priorités des pouvoirs publics, et des objectifs de développement spécifiques leur sont attribués (modernisation industrielle, expansion internationale, etc.).
- (148) En 2025, le comité central du PCC a publié une analyse affirmant le caractère contraignant des plans: «La formulation scientifique et la mise en œuvre effective des plans de développement nationaux sont des moyens importants pour notre Parti de mener efficacement le développement économique et social. Dans le cadre de sa modernisation, la Chine a exploré et mis en place un dispositif institutionnel dans lequel, sous la direction centralisée et unifiée du comité central du Parti, une session plénière du comité central du Parti présente une proposition de plan, le Conseil des affaires de l'État élabore un projet de plan et l'Assemblée nationale populaire l'examine et l'approuve avant qu'il ne soit annoncé publiquement et mis en œuvre. Cela transforme effectivement les propositions du Parti en volonté de l'État et du peuple. Par ce processus, les déploiements stratégiques majeurs du comité central du Parti sont transformés en plans juridiquement contraignants destinés à être mis en œuvre à l'échelle nationale» ⁽³⁵⁾.
- (149) Dès lors, les opérateurs économiques, privés comme publics, doivent effectivement adapter leurs activités commerciales aux réalités imposées par le système de planification. Cette obligation s'explique non seulement par le caractère contraignant des plans, mais aussi par le fait que les autorités chinoises compétentes à tous les niveaux de gouvernance adhèrent au système de planification et utilisent les pouvoirs qui leur sont conférés en conséquence, incitant ainsi les opérateurs économiques à respecter les priorités établies dans les plans ⁽³⁶⁾.
- (150) Deuxièmement, s'agissant de l'attribution des ressources financières, le système financier de la Chine est dominé par les banques commerciales et stratégiques appartenant à l'État, décrites par les pouvoirs publics chinois comme «la principale force au service de l'économie réelle et apportant un soutien solide à la stabilité et au développement à long terme de l'économie nationale» ⁽³⁷⁾. Lorsqu'elles élaborent et mettent en œuvre leur politique de prêt, ces banques doivent s'aligner sur les objectifs de la politique industrielle des pouvoirs publics plutôt que d'évaluer en priorité les avantages économiques d'un projet donné ⁽³⁸⁾.
- (151) Il en va de même pour les autres composantes du système financier chinois, telles que les marchés boursiers, les marchés des obligations, les marchés des capitaux privés, etc. De surcroît, ces éléments du secteur financier sont mis en place au niveau institutionnel et opérationnel de telle sorte qu'ils ne visent pas à maximiser le fonctionnement efficace des marchés financiers, mais à assurer le contrôle et à permettre l'intervention de l'État et du PCC ⁽³⁹⁾.
- (152) Troisièmement, pour ce qui est de l'environnement réglementaire, les interventions de l'État dans l'économie prennent plusieurs formes.

⁽³⁴⁾ Par exemple, la catégorie des entreprises dites «petites géantes» (voir le chapitre 2 du rapport, p. 22), pour laquelle les pouvoirs publics chinois ont proclamé un soutien continu «dans le cadre des efforts visant à promouvoir une nouvelle industrialisation» en 2024; voir: https://english.www.gov.cn/news/202406/19/content_WS6672c84ac6d0868f4e8e8531.html#:~:text=China%20will%20scale%20up%20support,of%20Industry%20and%20Information%20Technology (consulté le 25 novembre 2025).

⁽³⁵⁾ Voir: <https://www.qstheory.cn/20250428/e7943a2c8fef49efb520aa336197849c/c.html> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽³⁶⁾ Chapitre 4 du rapport, p. 57 et 92.

⁽³⁷⁾ Voir à l'adresse suivante: https://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202503/t20250329_3961036.htm (consulté le 11 novembre 2025).

⁽³⁸⁾ Chapitre 6 du rapport, p. 149 et 150.

⁽³⁹⁾ Chapitre 6 du rapport, p. 153 à 171.

- (153) À titre d'exemple, les règles de passation des marchés publics sont régulièrement utilisées aux fins de la réalisation d'objectifs autres que l'efficacité économique, ce qui porte atteinte aux principes fondés sur le marché dans ce domaine. La législation applicable prévoit expressément que les marchés publics sont passés de manière à «atteindre les objectifs de la politique nationale de développement économique et social» ⁽⁴⁰⁾. Toutefois, la nature de ces objectifs n'est pas définie, ce qui laisse une large marge d'appréciation aux instances décisionnelles ⁽⁴¹⁾. Par ailleurs, la législation applicable maintient des règles établissant explicitement une discrimination à l'égard des produits non nationaux en disposant qu'«une déduction de prix de 20 % sera appliquée aux offres de produits nationaux et le prix réduit sera pris en considération lors du processus d'évaluation» ⁽⁴²⁾. Les décisions relatives aux marchés publics favorisent donc les produits nationaux et ne sont pas prises sur la base du libre jeu des forces du marché.
- (154) De même, dans le domaine des investissements, les pouvoirs publics chinois conservent une influence et un contrôle significatifs sur la destination et l'ampleur des investissements tant publics que privés. Le filtrage des investissements ainsi que diverses mesures incitatives, restrictions et interdictions liées aux investissements sont utilisés par les autorités comme un outil important à l'appui des objectifs de la politique industrielle, tels que la préservation du contrôle de l'État sur des secteurs clés ou le renforcement de l'industrie nationale ⁽⁴³⁾. Par exemple, les pouvoirs publics chinois cherchent à «optimiser le fonctionnement et le mécanisme de surveillance des grands fonds industriels afin de veiller à ce que l'orientation en matière d'investissement des fonds soit conforme aux exigences des stratégies nationales» ⁽⁴⁴⁾. Les politiques décrites dans les différentes mesures de 2025 visant à promouvoir davantage le développement de l'investissement privé constituent un autre exemple du contrôle exercé par les pouvoirs publics chinois sur l'économie par l'orientation des ressources financières ⁽⁴⁵⁾. D'après les mesures, les pouvoirs publics chinois cherchent à «accroître les ressources budgétaires centrales afin de soutenir des projets d'investissement privé admissibles et de jouer activement un rôle d'orientation et de premier plan». Les pouvoirs publics chinois entendent également «faire bon usage des nouveaux instruments financiers stratégiques [et] soutenir un certain nombre de projets d'investissement privé admissibles dans des industries importantes et des domaines clés» ⁽⁴⁶⁾.
- (155) Les interventions des pouvoirs publics chinois dans l'économie sont conçues comme des «efforts coordonnés des politiques budgétaire, monétaire, industrielle, des prix, de l'emploi et d'autres politiques autour de la mise en œuvre des plans de développement nationaux et des grandes stratégies» ⁽⁴⁷⁾.
- (156) En résumé, le modèle économique chinois repose sur certains axiomes de base qui prévoient et encouragent de multiples interventions étatiques. Ces interventions étatiques importantes sont contraires au libre jeu des forces du marché, ce qui entraîne une distorsion dans l'allocation effective des ressources conformément aux principes du marché ⁽⁴⁸⁾.
- 3.2.1.2. *Distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), premier tiret, du règlement de base: un marché constitué dans une mesure importante par des entreprises qui appartiennent aux autorités du pays exportateur ou qui opèrent sous leur contrôle, supervision stratégique ou autorité*
- (157) En Chine, les entreprises qui appartiennent à l'État ou qui opèrent sous son contrôle et/ou sa supervision stratégique ou son autorité sont une composante essentielle de l'économie.

⁽⁴⁰⁾ Voir les lignes directrices de la NDRC pour l'accomplissement des principales responsabilités des entités adjudicatrices, article 4, disponibles à l'adresse suivante: https://www.ndrc.gov.cn/xgk/zcfb/tz/202511/t20251111_1401536.html (consulté le 12 novembre 2025).

⁽⁴¹⁾ Chapitre 7 du rapport, p. 204 et 205.

⁽⁴²⁾ Voir la communication du Conseil des affaires de l'État sur la mise en œuvre des normes nationales applicables aux produits pour les marchés publics et des autres politiques connexes, section III, disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042999.htm (consulté le 12 novembre 2025).

⁽⁴³⁾ Chapitre 8 du rapport, p. 207, 208, 242 et 243.

⁽⁴⁴⁾ Voir la décision du comité central du PCC sur la réforme globale et en profondeur et la promotion de la modernisation de type chinois, section III.9, disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (consulté le 11 novembre 2025).

⁽⁴⁵⁾ Voir à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/content/202511/content_7047643.htm (consulté le 11 novembre 2025).

⁽⁴⁶⁾ Ibidem, section 11.

⁽⁴⁷⁾ Ibidem, section V.16 (consulté le 11 novembre 2025).

⁽⁴⁸⁾ Chapitre 2 du rapport, p. 19 à 24, chapitre 4, p. 69, 99 et 100, et chapitre 5, p. 130 et 131.

- (158) Le secteur du produit concerné est principalement desservi par des entreprises privées telles que Shandong Linglong Tire Co. ⁽⁴⁹⁾, ou par des entreprises avec des participations minoritaires détenues par l'État, comme dans le groupe Sailun ⁽⁵⁰⁾, qui est détenu à 1,18 % par l'État ⁽⁵¹⁾, ou dans le groupe Zhongce Rubber ⁽⁵²⁾, qui est détenu à 36 % par l'État ⁽⁵³⁾.
- (159) En outre, dans un certain nombre de sociétés, l'État non seulement détient une participation, mais il exerce également un contrôle, comme dans Qingdao Double Star Co. Ltd. ⁽⁵⁴⁾, qui est détenue à 41,35 % par l'État et contrôlée par la SASAC de la municipalité de Qingdao, ou dans Double Star Dongfeng Tire, une filiale détenue à 100 % par Qingdao Double Star Co. Ltd. ⁽⁵⁵⁾ Guizhou Tyre Co. Ltd. ⁽⁵⁶⁾, qui est détenue à 20,48 % par l'État et contrôlée par le gouvernement populaire de la municipalité de Guiyang ⁽⁵⁷⁾, constitue un autre exemple.
- (160) En outre, le secteur du produit concerné est également desservi par des entreprises publiques, telles que: CNRC ⁽⁵⁸⁾, détenue par SINOCHEN (entreprise publique contrôlée par la SASAC centrale ⁽⁵⁹⁾) et SINOPEC ⁽⁶⁰⁾ (autre entreprise publique contrôlée par la SASAC centrale ⁽⁶¹⁾), deux principaux producteurs de caoutchouc synthétique, un intrant essentiel pour fabriquer le produit concerné ⁽⁶²⁾.
- (161) Les interventions du PCC dans la prise de décision opérationnelle sont devenues la norme non seulement dans les entreprises publiques, mais aussi dans les entreprises privées ⁽⁶³⁾, le PCC revendiquant un rôle de direction dans pratiquement tous les aspects de l'économie du pays. En effet, l'influence que l'État exerce au moyen des structures du PCC au sein des entreprises a pour effet réel que les opérateurs économiques sont placés sous le contrôle et la supervision stratégique du gouvernement, étant donné l'interconnexion des structures de l'État et du Parti en Chine.
- (162) En outre, le secteur du produit concerné est soumis à plusieurs politiques gouvernementales, telles que l'avis d'orientation du MIIT sur la promotion d'un développement de haute qualité des industries pétrochimique et chimique dans le cadre du 14^e plan quinquennal qui prévoit, à sa section II.3, la mise en œuvre d'«actions visant à améliorer la qualité de l'approvisionnement en produits chimiques. Mettre l'accent sur les industries stratégiques émergentes [...] et accélérer le développement des [...] matériaux en caoutchouc et en plastique à haute performance [...]. Augmenter la part de produits écologiques dans des industries telles que [...] celle du pneumatique [...]. Encourager les entreprises à améliorer la qualité des produits et à créer et promouvoir des marques». En outre, la section V de l'avis d'orientation prévoit la mise en place d'une «surveillance de la chaîne industrielle basée sur l'internet applicable aux produits en vrac tels que les engrais et les pneumatiques» ⁽⁶⁴⁾.
- (163) L'industrie du pneumatique est également visée par des politiques provinciales telles que le 14^e plan quinquennal de la province du Shandong pour le développement de l'industrie chimique, qui prévoit spécifiquement ce qui suit: «industrie des pneumatiques: mettre strictement en œuvre les politiques industrielles et les normes industrielles, intégrer et éliminer les entreprises dont la capacité de production annuelle est inférieure à 1,2 million de pneumatiques radiaux tout-acier (à l'exception des pneumatiques pour engins de génie civil, des pneumatiques

⁽⁴⁹⁾ Voir à l'adresse suivante: <https://www.linglong.cn/> et https://www.linglong.cn/Upload/202505/20250524113047_5549.pdf, p. 81 (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁵⁰⁾ Voir à l'adresse suivante: <https://www.sailungroup.com/> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁵¹⁾ Voir le rapport annuel 2024 du groupe Sailun, p. 93, disponible à l'adresse suivante: <https://sailuns3.s3.cn-northwest-1.amazonaws.com.cn/upload/portal/20250429/039e9b432aecdd14b5a5b934b0b0cf103.pdf> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁵²⁾ Voir à l'adresse suivante: <https://www.zcrubber.com/> (consulté le 6 octobre 2025).

⁽⁵³⁾ Voir le rapport annuel 2024 du groupe Zhongce Rubber, p. 50, disponible à l'adresse suivante: <https://file.finance.qq.com/finance/hs/pdf/2025/08/20/1224519453.pdf> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁵⁴⁾ Voir le rapport annuel 2024 de Qingdao Double Star Co. Ltd., p. 63, disponible à l'adresse suivante: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (consulté le 6 octobre 2025).

⁽⁵⁵⁾ Ibidem, p. 159.

⁽⁵⁶⁾ Voir à l'adresse suivante: <https://www.gztyre.com/> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁵⁷⁾ Voir le rapport annuel 2024 de Guizhou Tyre Co. Ltd., p. 76 et 78, disponible à l'adresse suivante: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁵⁸⁾ Voir à l'adresse suivante: <https://rubber.chemchina.com/> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁵⁹⁾ Voir à l'adresse suivante: <http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁶⁰⁾ Voir à l'adresse suivante: <http://www.sinopecgroup.com/group/> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁶¹⁾ Voir à l'adresse suivante: <http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html> (consulté le 6 octobre 2025).

⁽⁶²⁾ Voir https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202312271615027520_1.pdf (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁶³⁾ Article 33 des statuts du PCC, article 19 de la loi chinoise sur les sociétés et article 5 de la loi sur l'économie privée. Voir également le rapport, chapitre 3, p. 47 à 50.

⁽⁶⁴⁾ Voir: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (consulté le 25 novembre 2025).

pour l'aviation et des pneumatiques larges sans chambre à air) et de moins de 5 millions de pneumatiques radiaux semi-acier (à l'exception des pneumatiques à affaissement limité, des pneumatiques de course haut de gamme et des pneumatiques à section ultrabasse). [...] En suivant l'évolution des marchés segmentés et haut de gamme, développer des produits haut de gamme tels que des pneumatiques à section ultrabasse, plats, à faible résistance au roulement, à faible niveau de bruit et à affaissement limité, développer la R&D et la production de pneumatiques radiaux à haute performance tels que les pneumatiques intelligents, les pneumatiques de sécurité, les pneumatiques à faible résistance au roulement et les pneumatiques ultrarésistants à l'usure, afin d'accroître la valeur ajoutée des produits ainsi que leurs parts de marché. Renforcer les pôles de l'industrie des pneumatiques dans la péninsule du Shandong ainsi que dans le nord du Shandong, renforcer les liens avec les installations de soutien à l'industrie, développer le pôle industriel des additifs pour le caoutchouc dans l'ouest du Shandong et étendre le pôle de l'industrie des équipements de traitement du caoutchouc dans l'est du Shandong. Améliorer de manière globale la numérisation, le développement des réseaux et le développement intelligent de l'industrie du pneumatique, promouvoir la construction d'usines intelligentes dans l'industrie du pneumatique dans toute la province et créer une plateforme internet en nuage de l'industrie de la fabrication de pneumatiques. Promouvoir activement les processus de production de pneumatiques écologiques tels que le raffinage chimique du caoutchouc et la technologie de rayonnement prévulcanisation, encourager l'utilisation secondaire des pneumatiques, promouvoir la pyrolyse écologique et la technologie de régénération du noir de carbone des pneumatiques usés et encourager le développement circulaire écologique de l'industrie. [...] D'ici à 2025, la valeur de la production de l'industrie des pneumatiques atteindra 200 milliards de CNY; il y aura huit entreprises de pneumatiques dont le chiffre d'affaires dépassera 10 milliards de CNY, dont plus de deux dépasseront 20 milliards de CNY, et une ou deux entreprises feront partie des dix plus grandes entreprises de l'industrie du pneumatique à l'échelle mondiale» ⁽⁶⁵⁾.

- (164) La supervision et le contrôle des politiques par les pouvoirs publics existent également au niveau municipal. La municipalité de Changchun, connue sous le nom de «ville des automobiles» ⁽⁶⁶⁾, où Shandong Linglong Tire Co. Ltd a signé un accord d'investissement de 4,89 milliards de CNY pour une usine d'une production annuelle de 14,2 millions de pneumatiques, en est un exemple. La zone de développement automobile de Changchun souligne que ses «réalisations sont dues aux orientations politiques et à la forte direction du comité provincial du Parti, du gouvernement provincial, du comité municipal du Parti et du gouvernement municipal [et] à la cohésion et à l'innovation du comité de travail du Parti de la zone de développement automobile» ⁽⁶⁷⁾.
- (165) Le contrôle et la supervision stratégique des pouvoirs publics s'observent également au niveau des associations sectorielles pertinentes ⁽⁶⁸⁾.
- (166) Par exemple, la CRIA ⁽⁶⁹⁾ – dont Shandong Linglong Tire Co., Ltd, le groupe Sailun, le groupe Zhongce Rubber, CNRC, Qingdao Double Star Co. Ltd., Guizhou Tyre Co., Ltd., sont membres ⁽⁷⁰⁾ – compte 15 succursales et comités professionnels, la branche «pneumatiques» étant la plus grande. La production par les sociétés membres de la branche «pneumatiques» représente environ 80 % de la production intérieure chinoise de pneumatiques. La CRIA compte 62 unités dirigeantes, dont Zhongce Rubber Group Co., Ltd. assure la présidence et Sailun Group Co., Ltd. et Linglong Tire Co., Ltd la vice-présidence ⁽⁷¹⁾. La branche «pneumatiques» de la CRIA suit les dispositions des statuts de l'Association, dont l'objet énoncé est de servir les membres, jouant un rôle d'intermédiaire entre les pouvoirs publics et les entreprises et accomplissant diverses tâches sous la direction de l'Association générale ⁽⁷²⁾.
- (167) Conformément à l'article 3 des statuts de l'Association de la CRIA, l'organisation «adhère à la direction générale du [PCC]. Conformément aux dispositions de la Constitution du [PCC], l'Association crée une organisation du [PCC], mène les activités du Parti et fournit les conditions nécessaires aux activités de l'organisation du Parti. L'autorité chargée de l'enregistrement et de la gestion de l'association est le ministère des affaires civiles et l'autorité chargée de la consolidation du Parti est le comité du Parti de la [SASAC centrale]. L'Association accepte d'être conseillée, supervisée et gérée, sur le plan professionnel, par l'autorité chargée de l'enregistrement et de la gestion, par

⁽⁶⁵⁾ Voir: <https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁶⁶⁾ «Les statistiques montrent que l'industrie automobile de Changchun a atteint une valeur de production de 614,3 milliards de CNY en 2021, ce qui représente 70,3 % de la valeur totale de la production industrielle de la ville. [...] En outre, la zone de développement automobile, économique et technologique de Changchun apporte un soutien solide à l'industrie automobile de la ville en termes de soutien politique, d'acquisition de talents, de logistique, etc.». Voir: <https://en.people.cn/n3/2023/0828/c90000-20064539.html> (consulté le 15 octobre 2025).

⁽⁶⁷⁾ Voir: https://changchun.ifeng.com/a/20200701/14287256_0.shtml (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁶⁸⁾ Chapitre 2 du rapport, p. 24 à 27.

⁽⁶⁹⁾ Voir: <https://ccb.cria.org.cn/> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁷⁰⁾ Voir: <https://www.cria.org.cn/c/member> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁷¹⁾ Voir: <https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁷²⁾ Ibidem.

l'autorité chargée de la consolidation du Parti ainsi que par le service administratif compétent chargé de la gestion de l'industrie» ⁽⁷³⁾. L'article 36 dispose en outre que les responsables de l'association doivent remplir des conditions telles qu'«[a]ccepter le rôle dirigeant du [PCC], soutenir le socialisme à la chinoise, appliquer avec fermeté la ligne, les principes et les politiques du Parti, et avoir une bonne orientation politique» ⁽⁷⁴⁾.

- (168) Par conséquent, les producteurs privés du secteur du produit concerné se voient empêchés d'exercer leurs activités dans des conditions de marché. En effet, tant les entreprises privées que les entreprises publiques de ce secteur sont soumises à des orientations et à une supervision stratégiques.

3.2.1.3. *Distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), deuxième tiret, du règlement de base: une présence de l'État dans des entreprises qui permet aux autorités d'influer sur la formation des prix ou sur les coûts*

- (169) Les pouvoirs publics chinois sont en mesure d'influer sur les prix et les coûts grâce à leur présence dans les entreprises. En effet, les cellules du PCC dans les entreprises, tant publiques que privées, représentent un moyen important par lequel l'État peut intervenir dans les décisions commerciales.
- (170) Conformément à l'article 17 de la loi chinoise sur les sociétés, une organisation du PCC doit être mise en place dans chaque entreprise avec au moins trois membres du PCC, comme le prévoit l'article 30 des statuts du PCC ⁽⁷⁵⁾, et l'entreprise concernée doit veiller à ce que les conditions nécessaires aux activités de l'organisation du Parti soient réunies.
- (171) Par le passé, il semble que cette exigence n'ait pas toujours été respectée ou strictement appliquée. Toutefois, depuis 2016 au moins, le PCC renforce, par principe politique ⁽⁷⁶⁾, ses prétentions à contrôler les décisions commerciales dans les entreprises, notamment en exerçant des pressions sur les entreprises privées pour qu'elles adoptent un comportement patriotique et qu'elles respectent la discipline du Parti ⁽⁷⁷⁾.
- (172) En 2017 déjà, il avait été rapporté que des cellules du parti existaient dans 70 % des quelque 1,86 million d'entreprises privées, y exerçant une pression croissante pour que les organisations du PCC aient le dernier mot dans la prise de décisions commerciales au sein de leurs entreprises respectives ⁽⁷⁸⁾. Des estimations similaires ont été communiquées en 2022 ⁽⁷⁹⁾. Ces règles sont d'application générale dans l'ensemble de l'économie chinoise, tous secteurs confondus, et s'appliquent donc aussi aux producteurs du produit concerné et à leurs fournisseurs d'intrants.
- (173) En outre, le 15 septembre 2020, un document intitulé «General Office of CCP Central Committee's Guidelines on stepping up the United Front work in the private sector for the new era» (Orientations du bureau général du comité central du PCC sur le renforcement des travaux du front uni dans le secteur privé pour une nouvelle ère) ⁽⁸⁰⁾ (ci-après les «orientations») a été publié, élargissant encore davantage le rôle des comités du Parti dans les entreprises privées.
- (174) La section II.4 de ces orientations dispose que «[n]ous devons renforcer la capacité globale du Parti à diriger les travaux du front uni dans le secteur privé et à intensifier efficacement les efforts dans ce domaine» et la section III.6 indique que «[n]ous devons renforcer davantage le développement du Parti dans les entreprises privées et permettre aux cellules du Parti de jouer efficacement leur rôle de forteresse, tout en permettant aux membres du Parti d'agir en tant qu'avant-gardistes et pionniers». On constate donc que les orientations soulignent et cherchent à accroître le rôle du PCC dans les entreprises et autres entités du secteur privé ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷³⁾ Voir: <https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁷⁴⁾ Ibidem.

⁽⁷⁵⁾ Chapitre 3 du rapport, p. 40.

⁽⁷⁶⁾ Voir, par exemple: Blanchette, J., Xi's Gamble, *The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster*, Foreign Affairs, vol. 100, n° 4, juillet/août 2021, p. 10 à 19.

⁽⁷⁷⁾ Chapitre 3 du rapport, p. 41.

⁽⁷⁸⁾ Disponibles à l'adresse suivante: <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁷⁹⁾ Disponibles à l'adresse suivante: <https://asia.nikkei.com/Business/Companies/China-s-companies-rewrite-rules-to-declare-Communist-Party-ties#:~:text=HONG%20KONG%20--%20China's%20Communist%20Party%20congress%20underlined%20fears%20that> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁸⁰⁾ General Office of CCP Central Committee's Guidelines on stepping up the United Front work in the private sector for the new era: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁸¹⁾ Voir Financial Times, «Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise», 2020, à l'adresse suivante: <https://on.ft.com/3mYxP4j> (consulté le 25 novembre 2025).

- (175) L'enquête a confirmé que les chevauchements entre les postes de direction d'entreprise et les fonctions de membre ou responsable du PCC existent également dans le secteur du pneumatique. À titre d'exemple, le président du conseil d'administration et le directeur général de SINOCHEM occupent aussi respectivement la fonction de secrétaire et de secrétaire adjoint du comité du Parti au sein de la société⁽⁸²⁾. De même, le président et le vice-président de Qingdao Double Star Co. Ltd. exercent respectivement les fonctions de secrétaire et de secrétaire adjoint du comité du Parti au sein de la société⁽⁸³⁾. En outre, le président du conseil d'administration de Guizhou Tyre Co., Ltd occupe le poste de secrétaire du comité du Parti⁽⁸⁴⁾.
- (176) Par ailleurs, les entreprises de fabrication de pneumatiques mentionnent aussi explicitement l'influence du PCC sur leur comportement. Par exemple, Qingdao Double Star Co. Ltd. indique, dans son rapport annuel 2024, qu'«[a]u cours de la période de référence, l'entreprise a insisté sur l'utilisation de la consolidation du Parti de haute qualité pour diriger un développement de haute qualité» et a assuré «la direction de la consolidation du Parti afin de promouvoir un développement de haute qualité: [l'entreprise] a renforcé la direction de la consolidation du Parti, axée sur les principales responsabilités et les activités, a approfondi l'éducation sur le thème de la pensée de Xi Jinping sur le socialisme à la chinoise de la nouvelle ère, a promu les réalisations théoriques innovantes du Parti afin d'orienter le développement commercial de l'entreprise, [...] a constitué une équipe pionnière dans la fabrication, la recherche scientifique, la commercialisation et la gestion, et a intégré la consolidation du Parti dans ses activités quotidiennes»⁽⁸⁵⁾. De même, Guizhou Tyre Co., Ltd. considère qu'«[e]n tant que société holding détenue par l'État, la société adhère toujours au "rôle dirigeant que le Parti exerce sans faillir vis-à-vis des entreprises publiques". Ses statuts définissent clairement le statut juridique de l'organisation du Parti dans la gouvernance de l'entreprise et intègrent un rôle dirigeant du Parti dans tous les aspects de la gouvernance de l'entreprise»⁽⁸⁶⁾.
- (177) Ainsi, la présence de l'État dans des entreprises du secteur du pneumatique et d'autres secteurs (tels que le secteur financier et les secteurs des intrants) permet aux pouvoirs publics chinois d'influer sur la formation des prix et sur les coûts.
- 3.2.1.4. *Distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), troisième tiret, du règlement de base: des mesures ou politiques publiques discriminatoires qui favorisent les fournisseurs nationaux ou influencent de toute autre manière le libre jeu des forces du marché*
- (178) L'orientation de l'économie chinoise est déterminée dans une mesure notable par un système de planification élaboré qui définit les priorités et les objectifs sur lesquels les pouvoirs publics centraux, provinciaux et locaux doivent se concentrer. Des plans de ce type existent à tous les niveaux de gouvernance et portent sur pratiquement tous les secteurs économiques. Les objectifs fixés par les instruments de planification ont un caractère contraignant et les autorités, à chaque niveau administratif, surveillent la mise en œuvre des plans par le niveau inférieur de gouvernance correspondant.
- (179) Globalement, le système de planification en Chine a pour effet d'orienter les ressources vers des secteurs désignés par les pouvoirs publics comme stratégiques ou autrement importants sur le plan politique; l'allocation de ces ressources n'est donc pas régie par les forces du marché⁽⁸⁷⁾.
- (180) Les autorités chinoises ont adopté un certain nombre de politiques qui orientent le fonctionnement du secteur du produit concerné.

⁽⁸²⁾ Voir: <https://www.sinochem.com/sinochem/guwm/zlzz/glttd/A031002002003Gone1.html> (consulté le 11 novembre 2025).

⁽⁸³⁾ Voir: rapport annuel 2024 de Qingdao Double Star Co. Ltd., p. 36, disponible à l'adresse suivante: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁸⁴⁾ Voir le rapport annuel 2024 de Guizhou Tyre Co. Ltd., p. 44, disponible à l'adresse suivante: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁸⁵⁾ Voir le rapport annuel 2024 de Qingdao Double Star Co. Ltd., p. 14, disponible à l'adresse suivante: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁸⁶⁾ Voir le rapport annuel 2023 de Guizhou Tyre Co LTD., p. 41, disponible à l'adresse suivante: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁸⁷⁾ Chapitre 4 du rapport, p. 56, 57, 99 et 100.

- (181) Le 14^e plan quinquennal pour le développement de l'industrie des matières premières⁽⁸⁸⁾ vise à réaliser une percée dans des catégories clés de matières premières «[e]n se concentrant sur des domaines d'application clés tels que [...] le caoutchouc synthétique bionique»⁽⁸⁹⁾. D'autres dispositions spécifiques à l'industrie du pneumatique sont également incluses dans l'avis d'orientation du MIIT sur la promotion d'un développement de haute qualité des industries pétrochimique et chimique dans le cadre du 14^e plan quinquennal et dans le 14^e plan quinquennal de la province du Shandong pour le développement de l'industrie chimique.
- (182) De même, au niveau provincial, selon 14^e plan quinquennal de la province d'Anhui pour le développement de l'industrie des nouveaux matériaux⁽⁹⁰⁾, les autorités publiques sont appelées à façonner la configuration industrielle du secteur de la manière suivante: «[s]e concentrer sur les secteurs de l'automobile, de l'électronique, des chemins de fer à grande vitesse, de l'aérospatiale et de l'énergie nucléaire et s'appuyer sur les bases industrielles d'Anqing, de Huainan et d'autres lieux, accroître l'intensité de la recherche et du développement et de l'innovation et développer résolument les produits en caoutchouc ayant des propriétés spéciales et des caractéristiques telles qu'une résistance aux températures basses et élevées, une résistance au vieillissement, une résistance à l'ablation, une résistance aux substances chimiques, une résistance aux conditions météorologiques, une résistance à l'ozone, une résistance aux arcs, etc.». Le plan mentionne également, dans la liste des produits clés, «le caoutchouc nitrile hydrogéné, le caoutchouc nitrile bromé, le caoutchouc styrène-butadiène fabriqué par polymérisation en solution, le caoutchouc isoprène et ses monomères, le caoutchouc acrylique, le caoutchouc spécial contenant du fluor, le caoutchouc fluorosiliconé, le caoutchouc de silicone isolant électrique» et dans la liste des technologies de pointe, «la technologie d'hydrogénation du caoutchouc nitrile, la technologie de préparation du caoutchouc nitrile au carboxyle, la technologie fonctionnelle de production de SBR solution, la technologie de séchage éco-énergétique du caoutchouc synthétique, la technologie de concentration par polymérisation en émulsion, la technologie de remplacement par des additifs respectueux de l'environnement, etc.»⁽⁹¹⁾.
- (183) De même, le 14^e plan quinquennal de la province du Gansu pour le développement de l'industrie des matières premières⁽⁹²⁾ comprend une section sur le «secteur de la chimie fine» qui prévoit que «[d]'ici à 2025, il faudra s'efforcer d'atteindre une valeur totale de 50 milliards de CNY pour la production de l'industrie» et que, dans le domaine du caoutchouc synthétique, l'objectif est de «miser sur les entreprises de base, développer résolument des additifs pour caoutchouc, un accélérateur de vulcanisation CBS/MBS, du bisulfure de carbone, du soufre insoluble, du noir de carbone de haute qualité et d'autres produits respectueux de l'environnement» et, pour les nouveaux matériaux pétrochimiques avancés, de «miser sur les entreprises de base, [afin d']améliorer le niveau et la capacité de la province du Gansu dans les domaines des plastiques techniques spéciaux, du caoutchouc synthétique spécial, [etc.]» et de «[d]évelopper résolument les nouveaux matériaux stratégiques clés». Dans le domaine de la pétrochimie, il convient de «développer les plastiques techniques, le caoutchouc synthétique spécial, les fibres spéciales, les matériaux à haute performance biodégradables et les matériaux composites à haute performance».
- (184) Le 14^e plan quinquennal de la province du Gansu mentionne également dans sa liste de projets clés la PetroChina Lanzhou Petrochemical Company et la construction d'une nouvelle unité spéciale de caoutchouc nitrile de 35 000 tonnes/an, comprenant principalement une unité de préparation chimique, une unité de polymérisation, une unité de récupération de monomères, une unité de stockage de la bouillie de caoutchouc, une unité de mélange, une unité d'amalgame, de séchage et de conditionnement, etc., pour un investissement total de plus de 84 millions de RMB⁽⁹³⁾. Le 14^e plan quinquennal de la province du Jiangxi pour le développement de haute qualité de l'industrie pétrochimique⁽⁹⁴⁾ indique que «[nous] élargi[rons] le champ d'application des [...] produits organosiliciés tels que l'huile de silicone, le caoutchouc de silicone, [...] et le noir de carbone blanc. Nous renforcerons la recherche et le développement et la production de nouveaux matériaux chimiques et développerons vigoureusement de nouveaux matériaux de pointe tels que le caoutchouc spécial [...]». En ce qui concerne le caoutchouc spécial, le plan indique également que les pouvoirs publics «se concentre[ront] sur le développement du caoutchouc styrène-butadiène polymérisé en solution [...], du caoutchouc nitrile hydrogéné, du caoutchouc butyle halogéné, d'élastomères thermoplastiques de styrène hydrogéné, du caoutchouc isoprène [...], du vulcanisat thermoplastique, du caoutchouc éthylène-propylène [...], etc.».

⁽⁸⁸⁾ Voir: <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202112/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁸⁹⁾ Ibidem.

⁽⁹⁰⁾ 14^e plan quinquennal de la province d'Anhui pour le développement de l'industrie des nouveaux matériaux, publié le 28 février 2022, SECTION III, tableau 6.

⁽⁹¹⁾ Ibidem.

⁽⁹²⁾ Voir à l'adresse suivante: <https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf> (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁹³⁾ Ibidem.

⁽⁹⁴⁾ Voir: <https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml> (consulté le 25 novembre 2025).

(185) En outre, le 14^e plan quinquennal de la province du Jilin pour le développement de l'industrie pétrochimique ⁽⁹⁵⁾ prévoit que les pouvoirs publics «encourage[ront] pleinement le développement de l'industrie des nouveaux matériaux chimiques, tels que les plastiques techniques, le caoutchouc synthétique spécial et les fibres de haute performance, élargi[ront] le champ d'application des nouveaux matériaux chimiques dans les domaines de l'automobile, du transport ferroviaire, de l'aérospatiale, etc., et réalise[ront] le développement de haute qualité du système de l'industrie pétrochimique dans notre province» et «[r]enforce[ront] [...] le polyéthylène, l'acrylonitrile butadiène styrène (ABS), l'acrylonitrile, le méthacrylate de méthyle, le phénol/acétone, le benzène, l'octanoate de butyle, l'oxyde d'éthylène, le caoutchouc éthylène-propylène et le carburant à base d'éthanol, la fibre de carbone spéciale raffinée, le polyisobutylène hautement actif, les matériaux spéciaux en caoutchouc et en plastique et d'autres produits spécialisés, [...] et constitue[ront] trois grands secteurs compétitifs de "la résine synthétique, du caoutchouc synthétique et des matières premières chimiques organiques de base", renforce[ront] la compétitivité et la dynamique de développement endogène de l'industrie pétrochimique et contribue[ront] à cultiver des groupes de produits compétitifs et des chaînes de produits spécifiques».

(186) En résumé, les pouvoirs publics chinois ont mis en place des mesures pour inciter les opérateurs à se conformer aux objectifs de politique publique relatifs au secteur. À travers ces mesures, les pouvoirs publics chinois dirigent et contrôlent presque chaque aspect du développement et du fonctionnement du secteur, ainsi que les intrants en amont. Ces mesures empêchent les forces du marché de fonctionner librement.

3.2.1.5. *Distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), quatrième tiret, du règlement de base: l'absence, l'application discriminatoire ou l'exécution inadéquate de lois sur la faillite, les entreprises ou la propriété*

(187) D'après les informations versées au dossier, le système chinois de faillites ne parvient pas à atteindre ses principaux objectifs, tels que le règlement équitable des créances et des dettes et la sauvegarde des droits et intérêts légitimes des créanciers et des débiteurs. Cette situation semble être due au fait que, si la législation chinoise régissant les faillites repose officiellement sur des principes semblables à ceux des lois correspondantes d'autres pays, le système chinois se caractérise par une sous-application systématique.

(188) Le nombre de faillites reste notoirement faible par rapport à la taille de l'économie du pays, notamment parce que les procédures d'insolvabilité souffrent d'un certain nombre de lacunes, qui ont pour effet de décourager les dépôts de bilan. Par ailleurs, le rôle de l'État dans les procédures d'insolvabilité reste fort et actif, et a souvent une influence directe sur l'issue de ces procédures ⁽⁹⁶⁾, qui sont signalées comme étant souvent opaques et entraînant un traitement discriminatoire ⁽⁹⁷⁾.

(189) En outre, les lacunes du système des droits de propriété sont particulièrement évidentes en ce qui concerne la propriété foncière et les droits d'utilisation du sol en Chine ⁽⁹⁸⁾. Tous les terrains sont la propriété de l'État (terrains ruraux collectivisés et terrains urbains appartenant à l'État) et leur affectation reste exclusivement tributaire de l'État. Il existe des dispositions juridiques qui visent à attribuer les droits relatifs à l'utilisation du sol de manière transparente et aux prix du marché, par exemple au moyen d'appels d'offres. Toutefois, ces dispositions sont régulièrement contournées; certains acheteurs obtiennent en effet leurs terrains gratuitement ou à des prix inférieurs à ceux du marché ⁽⁹⁹⁾. De surcroît, la décision du comité central du PCC de 2024 sur la réforme globale et en profondeur de la promotion de la modernisation de type chinois impose d'améliorer le système de gestion des terres afin de faire en sorte qu'il soit efficacement lié aux politiques macroéconomiques et au développement régional et accorde la priorité à l'utilisation raisonnable des terres pour les industries de premier plan et les grands projets ⁽¹⁰⁰⁾. Par conséquent, les autorités poursuivent souvent des objectifs politiques spécifiques, y compris la mise en œuvre des plans économiques lors de l'attribution des terres ⁽¹⁰¹⁾.

⁽⁹⁵⁾ Voir: http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (consulté le 25 novembre 2025).

⁽⁹⁶⁾ Chapitre 6 du rapport, p. 171 à 179.

⁽⁹⁷⁾ Voir: <https://www.reuters.com/world/china/chinas-murky-bankruptcies-expose-hazards-foreign-investors-2025-04-15/> (consulté le 17 novembre 2025).

⁽⁹⁸⁾ Chapitre 9 du rapport, p. 260 et 261.

⁽⁹⁹⁾ Chapitre 9 du rapport, p. 257 à 260.

⁽¹⁰⁰⁾ Voir la section IV.23, disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (consulté le 18 novembre 2025).

⁽¹⁰¹⁾ Chapitre 9 du rapport, p. 252 à 254.

(190) Comme d'autres secteurs de l'économie chinoise, les producteurs du produit concerné sont soumis aux règles ordinaires des lois chinoises sur la faillite, les entreprises et la propriété. Aussi ces sociétés sont-elles, elles aussi, exposées aux distorsions générées en amont et découlant d'une application discriminatoire ou d'une exécution inadéquate des lois sur la faillite et la propriété. Sur la base des éléments de preuve disponibles, ces considérations semblent aussi pouvoir s'appliquer pleinement au secteur du pneumatique. La présente enquête n'a rien révélé qui puisse remettre en question ces constatations.

(191) Au vu de ce qui précède, la Commission a conclu à l'application discriminatoire ou à l'exécution inadéquate des lois sur la faillite et la propriété dans le secteur du produit concerné.

3.2.1.6. *Distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), cinquième tiret, du règlement de base: une distorsion des coûts salariaux*

(192) Un système de salaires fondés sur le marché ne peut se développer pleinement en Chine, étant donné que le droit des travailleurs et des employeurs à l'organisation collective est entravé. La Chine n'a pas ratifié un certain nombre de conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail, en particulier celles concernant la liberté d'association et la négociation collective ⁽¹⁰²⁾.

(193) Une seule organisation syndicale est active au titre du droit national. Toutefois, elle manque d'indépendance par rapport aux autorités étatiques et son engagement dans la négociation collective et la protection des droits des travailleurs reste rudimentaire ⁽¹⁰³⁾. De plus, la mobilité de la main-d'œuvre chinoise est restreinte par le système d'enregistrement des ménages, lequel limite l'accès à l'ensemble des prestations de sécurité sociale et des autres prestations aux résidents locaux d'une zone administrative donnée.

(194) Il en résulte généralement que les travailleurs qui ne sont pas enregistrés en tant que résidents locaux se retrouvent dans une situation vulnérable en matière d'emploi et perçoivent un revenu inférieur à celui des personnes enregistrées en tant que résidents locaux ⁽¹⁰⁴⁾. Ces conclusions révèlent une distorsion des coûts salariaux en Chine.

(195) Il n'a été produit aucun élément de preuve indiquant que le secteur du pneumatique ne serait pas soumis au système chinois du droit du travail décrit plus haut. Ce secteur est donc affecté par les distorsions des coûts salariaux, tant directement (dans le cadre de la fabrication du produit concerné ou des matières premières destinées à sa production) qu'indirectement (dans le cadre de l'accès aux capitaux ou aux intrants des sociétés soumises à ce même système de droit du travail en Chine).

3.2.1.7. *Distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), sixième tiret, du règlement de base: un accès au financement accordé par des institutions mettant en œuvre des objectifs de politique publique ou n'agissant pas de manière indépendante de l'État à tout autre égard*

(196) L'accès des entreprises aux capitaux en Chine souffre de diverses distorsions. Le système financier chinois se caractérise par la position solide occupée par les banques publiques ⁽¹⁰⁵⁾ qui, lorsqu'elles accordent un accès à des financements, tiennent compte de critères autres que la viabilité économique d'un projet. À l'instar des entreprises publiques non financières, les banques restent liées à l'État non seulement par la propriété, mais également par des relations personnelles (les plus hauts dirigeants des grands établissements financiers publics sont en fin de compte nommés par le PCC) ⁽¹⁰⁶⁾, et mettent régulièrement en œuvre des politiques publiques conçues par les pouvoirs publics chinois.

(197) Ce faisant, les banques se conforment à une obligation juridique explicite de mener leurs activités en fonction des besoins du développement économique et social national, dans le respect des politiques industrielles de l'État ⁽¹⁰⁷⁾. S'il est établi que diverses dispositions juridiques font référence à la nécessité de respecter le comportement bancaire normal et les normes prudentielles, telles que la nécessité d'examiner le degré de solvabilité de l'emprunteur, des preuves irréfutables, y compris les conclusions tirées à l'issue des enquêtes en matière de défense commerciale, indiquent que ces dispositions ne jouent qu'un rôle secondaire dans l'application des divers instruments juridiques.

⁽¹⁰²⁾ Chapitre 13 du rapport, p. 360, 361, 364 et 370.

⁽¹⁰³⁾ Chapitre 13 du rapport, p. 366.

⁽¹⁰⁴⁾ Chapitre 13 du rapport, p. 370 à 373.

⁽¹⁰⁵⁾ Chapitre 6 du rapport, p. 137 à 140.

⁽¹⁰⁶⁾ Chapitre 6 du rapport, p. 146 à 149.

⁽¹⁰⁷⁾ Chapitre 6 du rapport, p. 149.

- (198) Par exemple, les pouvoirs publics chinois ont précisé que même les décisions des banques commerciales privées doivent être supervisées par le PCC et rester conformes aux politiques nationales. L'un des trois objectifs primordiaux de l'État en matière de gouvernance bancaire est désormais de renforcer le rôle dirigeant du Parti dans le secteur de la banque et de l'assurance, notamment en ce qui concerne les questions opérationnelles et de gestion ⁽¹⁰⁸⁾. En outre, les critères d'évaluation des performances des banques commerciales doivent, notamment, tenir compte de la manière dont les entités «servent les objectifs de développement national et l'économie réelle», et en particulier de la manière dont elles «servent les industries stratégiques et émergentes» ⁽¹⁰⁹⁾.
- (199) Plus précisément, selon l'avis d'orientation de 2025 sur le soutien financier à la nouvelle industrialisation publié par la Banque populaire de Chine en collaboration avec le ministère de l'industrie et des technologies de l'information, le ministère des finances, la Commission nationale pour le développement et la réforme et d'autres administrations publiques, les pouvoirs publics chinois cherchent également à «orienter les établissements financiers afin qu'ils utilisent des outils diversifiés tels que des prêts, des obligations, des fonds propres et des assurances en vue de fournir des services financiers complets aux grandes entreprises et aux entreprises de soutien importantes opérant au sein de chaînes industrielles clés, de fournir des solutions financières pour le fonctionnement stable des entreprises touchées par des influences extérieures et d'aider les entreprises privées à participer activement à la construction indépendante et contrôlable de chaînes industrielles» ⁽¹¹⁰⁾.
- (200) Par ailleurs, les notations d'obligations et de crédits sont souvent faussées pour diverses raisons, y compris le fait que l'évaluation des risques est influencée par l'importance stratégique de l'entreprise aux yeux des pouvoirs publics chinois et la force de toute garantie implicite des pouvoirs publics ⁽¹¹¹⁾. Cette situation est exacerbée par l'existence d'autres règles, qui orientent les financements vers des secteurs que les pouvoirs publics favorisent ou considèrent comme importants à un autre titre ⁽¹¹²⁾. Cela donne lieu à un biais en faveur des prêts aux entreprises publiques, aux grandes entreprises privées bénéficiant d'un excellent réseau et aux entreprises des secteurs industriels clés, ce qui signifie que la disponibilité et le coût du capital ne sont pas les mêmes pour tous les acteurs du marché.
- (201) En outre, les coûts d'emprunt ont été maintenus artificiellement bas pour stimuler la croissance des investissements. Cet artifice a entraîné un recours excessif à l'investissement en capital, accompagné de rendements de plus en plus faibles. Cet élément est illustré par la croissance de l'endettement des entreprises dans le secteur public malgré une forte chute de la rentabilité, ce qui indique que les mécanismes à l'œuvre dans le système bancaire ne correspondent pas à des réponses commerciales normales.
- (202) En outre, bien que la libéralisation des taux d'intérêt nominaux ait eu lieu en octobre 2015, les signaux de prix ne sont toujours pas déterminés par le libre jeu des forces du marché, mais sont influencés par les distorsions induites par les pouvoirs publics. Par exemple, les entreprises publiques, mais aussi des secteurs industriels entiers considérés comme stratégiques par les pouvoirs publics chinois, bénéficieraient de taux d'intérêt inférieurs à ceux du marché ⁽¹¹³⁾. Des taux d'intérêt artificiellement bas entraînent la fixation de prix inférieurs à ceux du marché et, par conséquent, une utilisation excessive de capitaux.

⁽¹⁰⁸⁾ Voir le document de politique officiel de la Commission de réglementation des banques et des assurances de Chine du 28 août 2020: *Plan d'action triennal pour l'amélioration de la gouvernance d'entreprise des secteurs de la banque et de l'assurance (2020-2022)*: <http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928> (consulté le 25 novembre 2025). Le plan prévoit de «poursuivre la mise en œuvre de l'esprit insufflé par le discours-programme du secrétaire général Xi Jinping sur l'avancement de la réforme de la gouvernance d'entreprise du secteur financier». En outre, la section II du plan vise à promouvoir l'intégration organique de la direction du Parti dans la gouvernance d'entreprise: «Nous ferons en sorte que l'intégration de la direction du Parti dans la gouvernance d'entreprise soit plus systématique, normalisée et fondée sur des procédures [...]. Les principales questions opérationnelles et de gestion doivent avoir été discutées par le comité du Parti avant que le conseil d'administration ou la direction générale ne prenne une décision».

⁽¹⁰⁹⁾ Voir l'avis sur la méthode d'évaluation des performances des banques commerciales de la Commission de réglementation des banques et des assurances de Chine, publié le 15 décembre 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (consulté le 25 novembre 2025).

⁽¹¹⁰⁾ Voir à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202508/content_7035298.htm (consulté le 17 novembre 2025).

⁽¹¹¹⁾ Chapitre 6 du rapport, p. 157 et 158.

⁽¹¹²⁾ Chapitre 6 du rapport, p. 150 à 152, 156 à 160 et 165 à 171.

⁽¹¹³⁾ Voir le rapport de Rhodium Group, *Augmented Assessment of China's State Support*, p. 22, disponible à l'adresse suivante: <https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/> (consulté le 17 novembre 2025).

- (203) La croissance globale du crédit en Chine indique une détérioration de l'efficacité de l'allocation des capitaux sans aucun signe de resserrement du crédit auquel on pourrait s'attendre dans un environnement de marché non faussé. Par conséquent, les prêts non performants ont augmenté rapidement, les pouvoirs publics chinois ayant choisi à plusieurs reprises soit d'éviter les défaillances, créant ainsi des entreprises dites «zombies», dont le nombre augmente ⁽¹¹⁴⁾, soit de recourir à un transfert de propriété de la dette (par des fusions ou des conversions de dettes en capital, par exemple), sans nécessairement supprimer le problème global de la dette ou s'attaquer à ses causes profondes.
- (204) En substance, malgré les mesures prises afin de libéraliser le marché, le système de crédit aux entreprises en Chine est affecté par des distorsions significatives résultant du rôle prépondérant continu de l'État sur les marchés de capitaux. Par conséquent, l'intervention étatique importante dans le système financier a de sérieuses répercussions sur les conditions du marché à tous les niveaux.
- (205) Dans le cadre de la présente enquête, aucun élément de preuve démontrant que le secteur du produit concerné n'est pas affecté par l'intervention étatique dans le système financier au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), sixième tiret, du règlement de base n'a été fourni. Par conséquent, l'intervention étatique importante dans le système financier a de sérieuses répercussions sur les conditions du marché à tous les niveaux.

3.2.1.8. Nature systémique des distorsions décrites

- (206) La Commission a observé que les distorsions décrites dans le rapport étaient caractéristiques de l'économie chinoise. Les éléments de preuve disponibles montrent que les faits et les caractéristiques du système chinois décrits ci-dessus ainsi que dans la partie I du rapport s'appliquent à l'ensemble du pays et à tous les secteurs de l'économie. Il en va de même pour la description des facteurs de production présentée ci-dessus et dans la partie II du rapport.
- (207) La Commission rappelle que, pour fabriquer le produit concerné, certains intrants sont nécessaires. Lorsque les producteurs du produit concerné achètent ces intrants ou passent un contrat les concernant, les prix qu'ils paient (et qui sont enregistrés comme leurs coûts) sont clairement exposés aux distorsions systémiques susmentionnées. À titre d'exemple, les fournisseurs d'intrants emploient une main-d'œuvre qui fait l'objet de ces distorsions. Ils sont susceptibles d'emprunter de l'argent qui fait l'objet des distorsions affectant le secteur financier ou l'allocation des capitaux. En outre, ils sont soumis au système de planification qui s'applique à tous les niveaux de gouvernance et à tous les secteurs. Ces distorsions ont été décrites en détail ci-dessus, à la section 3.2.1.2. La Commission a signalé que le cadre réglementaire sous-tendant ces distorsions est d'application générale, les producteurs de pneumatiques étant soumis à ces règles comme tout autre opérateur économique en Chine. Les distorsions ont donc une incidence directe sur la structure des coûts du produit concerné.
- (208) En raison des circonstances détaillées à la section 3.2.1.2, non seulement les prix de vente du produit concerné sur le marché intérieur ne sont pas appropriés pour une utilisation au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base, mais tous les coûts des intrants (englobant les matières premières, l'énergie, les terrains, les financements, la main-d'œuvre, etc.) sont aussi faussés, étant donné que la formation de leur prix subit l'effet d'une intervention étatique importante. En effet, les interventions étatiques décrites en rapport avec l'allocation des capitaux, les terrains, la main-d'œuvre, l'énergie et les matières premières sont présentes partout en RPC. Cela signifie, par exemple, qu'un intrant qui, en soi, a été produit en RPC en combinant une série de facteurs de production est exposé à des distorsions significatives. Il en va de même pour les intrants des intrants et ainsi de suite.

3.2.2. Arguments soulevés par les parties intéressées

- (209) Le 30 juin 2025, la CRIA a présenté une série d'observations concernant l'application de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), du règlement de base. Dans ses observations, la CRIA a soulevé les arguments suivants: i) le plaignant n'a pas fourni d'éléments de preuve directs de l'existence de distorsions du marché; ii) l'industrie chinoise du pneumatique est fortement axée sur le marché; et iii) la plainte brouille les frontières entre les enquêtes antidumping et antisubventions.

⁽¹¹⁴⁾ Voir à l'adresse suivante: https://www.bloomberg.com/graphics/2025-china-deflation-cost/?utm_campaign=202511_BATC_subs_eng_china_inflation_subs_eng_china_inflation_nov2025&utm_term=20383998&utm_source=subs-email&utm_medium=email&utm_content=15664976 (consulté le 17 novembre 2025).

- (210) Plus précisément, à l'appui de son premier argument, la CRIA a fait valoir que les allégations de distorsions significatives formulées par le plaignant, d'une part, sont générales et non spécifiques et, d'autre part, contiennent des contradictions logiques quant aux distorsions sur le marché du caoutchouc naturel. En ce qui concerne le caractère général des allégations, la CRIA a souligné que le plaignant s'était largement appuyé sur le rapport, sur des conclusions tirées dans des enquêtes non pertinentes concernant les pneumatiques pour camions et autobus ou le secteur sidérurgique et sur des interprétations faussées de documents macroéconomiques tels que le 14^e plan quinquennal. La CRIA a souligné que le fait de présenter l'ensemble de l'économie chinoise comme une entité méticuleusement contrôlée ne correspondait pas à la réalité du développement économique de la Chine et que les allégations du plaignant n'apportaient aucune valeur probante démontrant en quoi ces macropolitiques faussaient spécifiquement et directement les coûts et les prix des producteurs de pneumatiques VP-VUL. Selon la CRIA, la Commission est tenue de mener une enquête indépendante, objective et fondée sur des faits en l'espèce, plutôt que de se contenter d'accepter le macrorécit du plaignant. En ce qui concerne les contradictions logiques alléguées, la CRIA a souligné que, malgré ses allégations selon lesquelles le marché du caoutchouc naturel était faussé en Chine, le plaignant admet que les importations de caoutchouc naturel en provenance de Chine dépassent de plusieurs fois sa production intérieure. Il est donc très probable que le prix du marché intérieur chinois soit principalement déterminé par les importations et le marché international. En outre, l'argument du plaignant selon lequel certains pays d'Asie du Sud-Est exportant du caoutchouc naturel ne peuvent pas être considérés comme des pays représentatifs candidats car la Chine – en tant qu'importateur net de caoutchouc naturel – se trouve dans une situation différente en ce qui concerne cet intrant est erroné en droit, étant donné que la situation d'approvisionnement différente ne fait pas partie des critères de sélection au titre de l'article 2, paragraphe 6 *bis*, du règlement de base. Par conséquent, la Commission devrait accepter le coût du caoutchouc naturel dans les registres des producteurs-exportateurs chinois.
- (211) En ce qui concerne la deuxième allégation, la CRIA a développé l'argument principal selon lequel l'industrie chinoise du pneumatique est un secteur autonome et concurrentiel guidé par les forces du marché et respectant strictement les principes de l'économie de marché en faisant valoir ce qui suit:
- a) L'affirmation du plaignant selon laquelle l'industrie chinoise du pneumatique et les industries en amont sont dominées par des entreprises publiques constitue un écart flagrant par rapport aux faits. Les entreprises privées occupent une position dominante écrasante, que ce soit en termes de nombre d'entreprises, d'échelle de production, de contributions à l'exportation ou de capacité totale. La taille même du marché chinois favorise inévitablement une concurrence intense, comme le confirment également les rapports de l'industrie. En se concentrant de manière sélective sur les entreprises détenues par l'État dans leur structure d'actionnariat, la plainte ne tient pas compte des milliers d'entreprises privées qui constituent l'épine dorsale de l'industrie.
- De même, les industries en amont – telles que la pétrochimie, le caoutchouc, l'acier et le textile – ne sont pas contrôlées par l'État, mais forment un paysage plutôt diversifié et concurrentiel avec la participation d'entreprises publiques, privées et à capitaux étrangers. Plus précisément, le marché du caoutchouc synthétique se caractérise par une «répartition à quatre voies» entre SINOPEC et CNPC, entre les entreprises privées et entre les entreprises taiwanaïses et les entreprises à capitaux étrangers. Le marché du noir de carbone blanc (silice précipitée) est également dominé par des entreprises privées qui représentent 68,57 % de la capacité de production et 66,36 % de la production de ce secteur en Chine. En outre, le marché des câblés en acier est fortement mondialisé et concurrentiel, avec des acteurs majeurs sur le marché chinois, y compris non seulement des entreprises privées chinoises, mais aussi de nombreux géants internationaux. Le grand nombre d'entreprises actives dans le secteur des textiles industriels implique une structure de marché concurrentielle plutôt que monopolistique.
- En ce qui concerne les entreprises affiliées à l'État, le plaignant les assimile à tort à des entreprises contrôlées par l'État, au mépris de la gouvernance d'entreprise moderne et du cadre juridique en Chine. Des sociétés telles que SINOCHEM ou le groupe Huayi sont cotées sur les marchés boursiers et doivent respecter des règles juridiques et de marché strictes, car elles sont responsables devant tous les actionnaires, et pas seulement devant un actionnaire unique de l'État. En ce qui concerne plus particulièrement le groupe Huayi, il est coté à la Bourse de Shanghai et sa structure de gouvernance d'entreprise est conforme à la loi chinoise sur les sociétés, à la loi chinoise sur les valeurs mobilières et aux règlements de la China Securities Regulatory Commission. Dès lors, son rapport annuel 2024 indique explicitement que la société conserve une indépendance totale par rapport à son actionnaire de contrôle dans les domaines du personnel, des actifs, des finances, de l'organisation et des affaires. L'actionnaire de contrôle exerce ses droits par l'intermédiaire de l'assemblée des actionnaires conformément à la loi, et il ne peut interférer directement ou indirectement dans la prise de décision et les activités commerciales de la société. En ce qui concerne Sinochem, le plaignant n'a produit aucun élément de preuve indiquant que Sinochem, en tant qu'actionnaire de ses filiales de fabrication de pneumatiques Pirelli et Aeolus Tyre, a interféré dans les décisions commerciales quotidiennes de ces sociétés. À cet égard, la confusion entre la détention d'une participation importante et le contrôle effectif de l'exploitation commerciale constitue une erreur fondamentale dans l'argument des plaignants, qui n'ont produit aucun élément de preuve indiquant en quoi la propriété des actions substantielles d'une société par l'État donnerait lieu à une intervention directe des pouvoirs publics dans les activités commerciales quotidiennes de la société;

- b) L'allégation du plaignant selon laquelle les pouvoirs publics chinois sont en mesure d'influer sur les prix et les coûts des entreprises par l'intermédiaire des organisations du PCC au sein des sociétés est une présentation trompeuse de la gouvernance d'entreprise en Chine. Conformément à la loi sur les sociétés et aux statuts pertinents des entreprises chinoises productrices de pneumatiques, la fonction des organisations du Parti dans les entreprises est principalement axée sur les affaires du Parti et sur la garantie du respect par l'entreprise de la législation nationale, et non sur l'ingérence dans des activités commerciales spécifiques. Les organes de décision statutaires d'une société restent le conseil d'administration et la direction. L'allégation selon laquelle l'existence d'organisations du Parti dans des entreprises de pneumatiques est une indication directe du contrôle exercé par les pouvoirs publics sur les décisions commerciales d'une société est dépourvue de tout fondement factuel et juridique.
- c) La planification industrielle en Chine, plutôt que d'être discriminatoire et de fausser le marché comme l'affirme le plaignant, sert d'orientation stratégique et n'est pas une prescription obligatoire, conformément aux pratiques courantes des grandes économies mondiales. Les plans quinquennaux de la Chine sont des documents macroéconomiques, stratégiques et d'orientation pour le développement économique et social national, qui ne diffèrent pas fondamentalement des politiques industrielles d'autres grandes économies du monde, telles que le «plan industriel du pacte vert» de l'UE ou la «loi américaine sur la réduction de l'inflation». Les plans industriels en Chine offrent aux entreprises des perspectives de marché et une vision de développement, sans être juridiquement contraignants pour les opérateurs économiques au niveau microéconomique tels que les entreprises du secteur des pneumatiques;

- d) Les allégations du plaignant concernant les transferts de terrains non fondés sur le marché sont totalement incompatibles avec l'existence d'un marché foncier performant et d'un mécanisme de cession et de transfert des droits d'utilisation du sol régi par des lois et des règlements, en particulier les dispositions relatives à l'attribution du droit d'usage de terrains constructibles appartenant à l'État par appel d'offres, vente aux enchères et offre d'achat, selon lesquelles les terrains en cause doivent être attribués au moyen d'un appel d'offres, d'une vente aux enchères ou d'une offre d'achat. En outre, les allégations non étayées contenues dans la plainte selon lesquelles les usines de pneumatiques de Sailun et de Zhongce ont reçu des terrains bien en dessous du prix du marché ne sauraient remettre en cause un système de marché fonctionnel, ouvert, uniforme et obligatoire à l'échelle nationale.

En ce qui concerne le droit chinois des sociétés et de l'insolvabilité, la loi applicable sur la faillite d'entreprises prévoit des voies de sortie ou de relance diversifiées pour les entreprises en difficulté ou insolvables, et a pour objectif explicite de fournir un cadre «axé sur le marché et fondé sur des règles». Par ailleurs, la loi sur les sociétés prévoit des normes claires en matière de gouvernance d'entreprise pour tous les types de sociétés – y compris les sociétés publiques cotées – et une base juridique solide pour le fonctionnement indépendant et fondé sur le marché des sociétés.

- e) L'allégation du plaignant selon laquelle le système chinois d'enregistrement des ménages et de syndicalisation entraîne une distorsion des coûts salariaux ne tient pas compte des profonds changements et du processus de marchandisation du marché du travail chinois, où les restrictions du hukou ont été progressivement supprimées ou atténuées et où le système de sécurité sociale est également de plus en plus dissocié de l'enregistrement des ménages. Le recours à un système obsolète qui devient progressivement beaucoup moins restrictif pour étayer le point de vue de la distorsion salariale est donc dissocié de la réalité socio-économique actuelle de la Chine.
- f) Le système financier chinois n'accorde pas de prêts préférentiels à des industries spécifiques soutenues par l'État (telles que l'industrie du pneumatique) et ne manipule pas les notations de crédit. En effet, les banques commerciales chinoises, y compris les grandes banques commerciales d'État, sont des établissements financiers indépendants qui respectent la loi sur les services bancaires commerciaux. L'article 4 de la loi dispose que «[l]es opérations des banques commerciales sont régies par les principes de sécurité, de liquidité et d'efficacité. Les banques commerciales prennent leurs propres décisions concernant leurs activités, prennent la responsabilité pour leurs propres risques, assument l'entière responsabilité de leurs pertes et profits et exercent une autorestriction». Il souligne également que «[l]es banques commerciales exercent [...] des activités commerciales sans interférence de la part d'une quelconque unité ou d'un quelconque individu». La transparence, la prévisibilité et le fonctionnement fondé sur le marché du marché financier chinois sont également illustrés par le fait que, ces dernières années, de nombreux opérateurs étrangers ont choisi d'émettre des obligations libellées en renminbi en Chine.

En outre, les divergences dans les notations de crédit d'une même société par les agences de notation nationales et étrangères sont un phénomène courant dans le monde entier, qui découle des différences entre les méthodes de notation, les canaux d'accès à l'information, les modèles de risque et la compréhension du marché local sur lesquels s'appuient diverses agences de notation de crédit. L'imputation directe de ces divergences à la manipulation de l'État est totalement dénuée de fondement.

- (212) À l'appui de son troisième argument, la CRIA a critiqué la plainte pour avoir allégué l'existence de pratiques de subvention en Chine. La CRIA a souligné que, pour lutter contre les subventions, il existe un instrument juridique distinct dans l'Union et que les allégations du plaignant devraient donc être examinées et déterminées dans le cadre d'une enquête antisubventions distincte. La tentative des plaignants de s'appuyer sur des allégations de subventions pour étayer des arguments concernant des distorsions significatives dans le cadre d'une enquête antidumping ne respecte pas les limites entre les deux instruments juridiques distincts consacrés dans deux cadres juridiques différents.
- (213) Le 1^{er} août 2025, le plaignant a réagi aux observations de la CRIA en soulignant i) que le secteur chinois des pneumatiques connaît de nombreuses distorsions significatives, en raison des ingérences systématiques de l'État chinois et du PCC dans pratiquement tous les aspects de l'industrie, dans les activités en aval et en amont, au sein des entreprises, qu'elles soient détenues par le secteur privé ou par l'État; ii) que le nombre d'acteurs privés également présents sur le marché chinois ne remet pas en cause la démonstration de l'existence de distorsions significatives, étant donné que les acteurs privés en Chine sont dirigés par l'État et agissent conformément aux politiques industrielles; iii) que l'existence de distorsions significatives affectant toutes les parties de la chaîne de valeur chinoise de fabrication des pneumatiques a été clairement démontrée par le passé, que ce soit dans le cadre d'enquêtes antérieures de la Commission ou dans d'autres juridictions, comme indiqué en détail dans la plainte.
- (214) Le 15 septembre 2025, la CRIA a complété ses observations à l'ouverture de la procédure par une série d'observations en réponse à la première note. Dans ses observations, la CRIA a soulevé deux arguments.
- (215) Premièrement, la CRIA a estimé que l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base était inapplicable en raison de son incompatibilité avec les accords de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) et la décision de l'organe de règlement des différends de l'OMC.
- (216) Plus précisément, la CRIA a affirmé ce qui suit:
- a) puisque certaines dispositions du protocole d'accession de la Chine à l'OMC pertinentes pour le calcul du dumping ont expiré le 11 décembre 2016, l'Union européenne doit respecter les obligations qui lui incombent en vertu du droit de l'OMC;
 - b) conformément aux conclusions de l'Organe d'appel dans l'affaire DS 473, aux fins du calcul des coûts permettant d'obtenir la valeur normale du produit concerné lorsque le prix sur le marché intérieur dans le pays exportateur ne peut être utilisé, les autorités chargées de l'enquête n'ont pas le droit d'évaluer les coûts indiqués dans les documents comptables tenus par l'exportateur/le producteur suivant une valeur de référence sans rapport avec les coûts de production dans le pays d'origine.
- (217) Deuxièmement, la CRIA a fait valoir que les marchés chinois des pneumatiques et des matières premières ne faisaient pas l'objet des distorsions significatives alléguées. La CRIA a affirmé à cet égard que les distorsions alléguées par le plaignant n'étaient pas suffisamment démontrées et a renvoyé à ses observations du 30 juin 2025, en réitérant que les allégations du plaignant foisonneraient de généralisations, de spéculations et de contradictions internes et n'auraient pas été étayées par des éléments de preuve directs et spécifiques relatifs à l'industrie chinoise des pneumatiques VP-VUL ou à la période d'enquête de la présente enquête.
- (218) Les arguments de la CRIA n'ont pas pu être acceptés, pour les raisons exposées ci-après.
- (219) En ce qui concerne le premier argument avancé par la CRIA lors de l'ouverture de l'enquête, à savoir que le plaignant n'a pas fourni d'éléments de preuve directs de l'existence de distorsions du marché, la Commission a fait observer d'emblée que, comme le Tribunal l'a confirmé dans l'affaire *Viraj Profiles*, la quantité et la qualité des éléments de preuve nécessaires pour satisfaire au critère du caractère suffisant des éléments de preuve aux fins de l'ouverture d'une enquête sont différentes de celles qui sont nécessaires aux fins d'une détermination préliminaire ou finale de l'existence d'un dumping, d'un préjudice ou d'un lien de causalité⁽¹¹⁵⁾. La plainte satisfaisait aux critères fixés à l'article 5, paragraphe 9, du règlement de base, lu en liaison avec l'article 2, paragraphe 6 bis, point d). En effet, comme indiqué dans l'avis d'ouverture, la Commission a considéré au stade de l'ouverture de la procédure qu'il existait des éléments de preuve suffisants, conformément à l'article 5, paragraphe 9, du règlement de base, pour démontrer qu'en raison de l'existence de distorsions significatives concernant les prix et les coûts, il n'était pas approprié d'utiliser les prix et les coûts pratiqués en RPC, ce qui justifiait l'ouverture d'une enquête sur la base de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base.

⁽¹¹⁵⁾ Arrêt du Tribunal du 11 juillet 2017, *Viraj Profiles/Conseil*, T-67/14, ECLI:EU:T:2017:481, point 98.

- (220) La Commission a donc apporté la preuve de ces distorsions. Pour ce faire, la Commission a, conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, point e), du règlement de base, recueilli les données nécessaires pour déterminer l'existence et l'incidence des distorsions significatives et l'utilisation en conséquence de la méthode prescrite par l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base. Cette analyse est présentée en détail aux sections 3.2.1.1 à 3.2.1.8 ci-dessus. À cet égard, la remarque de la CRIA concernant l'obligation de la Commission de mener une enquête indépendante, objective et fondée sur des faits est sans objet. En outre, l'analyse de la Commission aux sections 3.2.1.1 à 3.2.1.8 a également réfuté l'allégation de la CRIA concernant la réalité du développement économique de la Chine, qui est exempt d'interventions étatiques génératrices de distorsions, et concernant les macropolitiques chinoises pertinentes, qui ne faussent pas spécifiquement et directement les coûts et les prix dans le secteur du produit concerné.
- (221) De surcroît, et pour conclure sur le premier argument avancé par la CRIA lors de l'ouverture de la procédure, concernant les prétendues contradictions logiques dans la plainte en ce qui concerne le caoutchouc naturel en tant que produit de base négocié au niveau mondial et le choix du pays représentatif, la Commission a fait observer, premièrement, que la CRIA n'avait fourni aucun élément de preuve démontrant que les prix du caoutchouc naturel en Chine étaient déterminés par le marché du produit de base mondial et, deuxièmement, que le pays représentatif avait été sélectionné conformément aux critères applicables en vertu de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base, comme expliqué en détail à la section 3.2.4.
- (222) En ce qui concerne le deuxième argument avancé par la CRIA lors de l'ouverture de l'enquête, à savoir que l'industrie chinoise des pneumatiques est fortement axée sur le marché, la Commission a souligné ce qui suit:

- a) la présence de sociétés privées dans le secteur du produit concerné n'est pas contestée. Toutefois, non seulement les entreprises publiques ou autrement contrôlées par l'État sont également actives dans le secteur, mais en plus celui-ci est soumis au contrôle et à la supervision stratégique des pouvoirs publics par divers moyens, allant des politiques gouvernementales qui façonnent le développement du secteur à l'allégiance déclarée à la direction du PCC par des entreprises individuelles et des associations industrielles, comme décrit à la section 3.2.1.2.

De même, en ce qui concerne les industries en amont, la référence de la CRIA à une «répartition à quatre voies» entre SINOPEC et CNPC, entre entreprises privées et entre entreprises taiwanaises et entreprises à capitaux étrangers est remise en cause par le rapport même que la CRIA invoque et qui indique au sujet du marché du caoutchouc synthétique: «[l]e premier échelon est représenté par CNPC et Sinopec, les deux sociétés représentant 49 % de la part de marché. [...] Les entreprises de premier rang bénéficient des avantages de la chaîne industrielle pétrochimique intégrée, qui permet de réaliser des économies d'échelle dans le secteur des produits en caoutchouc synthétique. La capacité totale de production de caoutchouc synthétique de CNPC et de Sinopec atteint actuellement 5 millions de tonnes par an, ce qui représente plus de 45 % de la capacité totale de production de caoutchouc synthétique de la Chine. Grâce à l'ampleur des circuits d'approvisionnement en pétrole brut, leur taux d'autosuffisance en matières premières a atteint plus de 85 %. Le modèle de production intégrée a réduit le coût de production du caoutchouc synthétique de 20 %, ce qui a permis de réaliser des économies d'échelle». En ce qui concerne les autres intrants utilisés pour la fabrication du produit concerné, l'argument de la CRIA relatif aux sociétés privées opérant dans les secteurs respectifs est hors de propos. Ce n'est pas la structure monopolistique des secteurs que la Commission a jugée pertinente dans le présent contexte, mais le degré de contrôle et de supervision stratégique des pouvoirs publics. Cette supervision au moyen de la planification de la politique industrielle, du contrôle des associations industrielles, de la direction du PCC, y compris les chevauchements du personnel entre les postes de direction et les postes du Parti dans les entreprises, etc., a également été documentée en détail dans les secteurs des intrants⁽¹¹⁶⁾ du produit concerné. La CRIA n'a apporté aucun élément de preuve susceptible de remettre en cause ces observations.

En ce qui concerne les producteurs de pneumatiques tels que le groupe Huayi, qui respecteraient des règles juridiques et commerciales strictes et seraient responsables devant tous les actionnaires, et pas seulement devant l'État, la Commission a souligné que le rapport annuel 2024 du groupe Huayi, mentionné par la CRIA, indique ce qui suit en ce qui concerne l'analyse des performances commerciales de 2024: «L'année 2024 marque le 75^e anniversaire de la création de la République populaire de Chine et est également une année cruciale pour la réalisation des objectifs et des tâches du 14^e [plan quinquennal]. Tous les employés ont consciencieusement mis en œuvre l'esprit du 20^e Congrès national du [PCC] et des deuxième et troisième sessions plénières du 20^e Comité central. Sous la direction avisée du comité du parti et du conseil d'administration de l'entreprise, et dans un esprit de dévouement et de labeur, nous avons activement relevé le double défi de la lenteur de la reprise macroéconomique et de la persistance de faibles fluctuations dans l'industrie chimique [...]». Le rapport annuel souligne en outre que l'entreprise «renforcera la direction générale du Parti, favorisera une culture familiale "Sunshine Huayi", unifiera les idéaux et les convictions et

⁽¹¹⁶⁾ Voir, par exemple, les chapitres 12, 14 et 16 du rapport.

inspirera l'autonomie, l'enthousiasme et la créativité de notre main-d'œuvre afin de stimuler conjointement le développement de qualité du groupe». La Commission a rappelé à cet égard que 15 des 17 membres du conseil d'administration du groupe Huayi sont membres du PCC et que la loi chinoise sur les sociétés invoquée par la CRIA impose explicitement la création d'organisations du PCC au sein des entreprises. La loi sur les sociétés, en combinaison avec une législation applicable supplémentaire, confère à ces structures du PCC un pouvoir considérable sur les activités commerciales des sociétés en question (voir en particulier les considérants 138, 139 et 170 à 174 ci-dessus). Si de nombreuses caractéristiques standard de la gouvernance d'entreprise peuvent être en place en Chine, c'est l'existence des structures supplémentaires susmentionnées permettant au Parti/à l'État d'exercer une surveillance et un contrôle stratégiques sur les opérateurs économiques qui revêt une importance particulière pour l'appréciation au titre de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base et qui réfute l'argument de la CRIA.

- b) L'influence exercée par le PCC sur l'économie chinoise, depuis la configuration institutionnelle à l'échelle nationale jusqu'au rôle que jouent les organisations du PCC dans la conduite des affaires des différentes entreprises, a été décrite en détail ci-dessus (voir en particulier les considérants 169 à 177), ainsi que dans le rapport ⁽¹¹⁷⁾. L'allégation de la CRIA selon laquelle la fonction des organisations du Parti dans les entreprises est principalement axée sur les affaires du Parti plutôt que sur l'ingérence dans des activités commerciales spécifiques est en outre directement contredite par les documents cités ci-dessus provenant directement des entreprises concernées [voir le rapport annuel 2024 de Qingdao Double Star Co. Ltd. ou le rapport annuel 2023 de Guizhou Tyre Co., Ltd.), qui font référence à l'intégration de la direction du Parti dans tous les aspects de la gouvernance d'entreprise (voir le rapport annuel 2024 du groupe Huayi), qui place le comité du Parti et la direction du conseil d'administration au même niveau [voir point a) ci-dessus].
- c) En ce qui concerne la planification industrielle en Chine, la Commission a contesté la position de la CRIA selon laquelle les documents de planification ne constituent pas des prescriptions obligatoires. Au contraire, la Commission a rappelé que le système chinois de planification définit des priorités et fixe les objectifs sur lesquels les autorités centrales et locales doivent se concentrer. Des plans pertinents existent à tous les niveaux des pouvoirs publics et couvrent pour ainsi dire tous les secteurs économiques et les autorités, à chaque niveau administratif, surveillent la mise en œuvre des plans par l'échelon inférieur. Comme décrit en détail dans le rapport ⁽¹¹⁸⁾, les objectifs fixés par les instruments de planification sont en fait contraignants, le système de planification ayant pour effet d'allouer des ressources à des secteurs désignés comme stratégiques ou sinon importants sur le plan politique par les pouvoirs publics, plutôt que de les allouer en fonction des forces du marché. En outre, tout récemment, en septembre 2025, le comité central du PCC lui-même a confirmé que le processus d'adoption et de mise en œuvre des plans de développement, les priorités stratégiques du Parti sont transformées en «plans juridiquement contraignants destinés à être mis en œuvre à l'échelle nationale». Enfin, la Commission a rappelé que les politiques menées dans des pays et territoires autres que la Chine, telles que l'Union ou les États-Unis, n'étaient pas pertinentes dans le présent contexte d'une évaluation effectuée conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base.
- d) De même, la Commission a fait observer qu'en ce qui concerne les transferts de terrains, ainsi que le droit des sociétés ou le droit de la faillite, la CRIA se contente d'affirmer que ces domaines sont régis par des principes solides fondés sur le marché, sans examiner aucun des éléments de preuve indiquant l'existence de distorsions au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base décrits à la section 3.2.1.5 ci-dessus.
- e) La référence de la CRIA à l'élimination progressive des restrictions liées au système hukou ne saurait modifier la position de la Commission concernant les distorsions significatives des salaires en Chine; même si des réformes du système hukou sont en cours en Chine, le système d'enregistrement des ménages reste en place, ce qui a une incidence sur les fondamentaux économiques de la formation des salaires. En outre, d'autres facteurs, tels que le rôle des syndicats ou le fait que la Chine ne soit pas partie à certaines conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT), contribuent à des distorsions salariales en Chine.
- f) Les arguments de la CRIA concernant le système financier chinois ne sont pas convaincants. Une référence non étayée à des opérateurs étrangers émettant des obligations libellées en renminbi ne démontre en aucun cas le fonctionnement fondé sur le marché du système financier chinois. La Commission a également attiré l'attention sur le rapport ⁽¹¹⁹⁾, qui souligne les limites du marché onshore chinois des obligations. Plus important encore, l'interprétation que fait la CRIA de la loi sur les services bancaires commerciaux est

⁽¹¹⁷⁾ Voir le chapitre 3 du rapport.

⁽¹¹⁸⁾ Voir le chapitre 4 du rapport.

⁽¹¹⁹⁾ Chapitre 6 du rapport.

sélective. À cet égard, outre l'analyse exposée aux considérants 196 à 198 ci-dessus, la Commission a fait référence à des dispositions supplémentaires de la loi sur les services bancaires commerciaux invoquées par la CRIA, en particulier son article 34, en vertu duquel: «les banques commerciales exercent leurs activités de prêt en fonction des besoins du développement économique et social national et des politiques industrielles de l'État».

- (223) En ce qui concerne le troisième argument avancé par la CRIA lors de l'ouverture de la procédure, à savoir que la plainte brouille les frontières entre les instruments juridiques antidumping et antisubventions, la Commission a déjà conclu au considérant 219 que la plainte satisfaisait aux normes énoncées à l'article 5, paragraphe 9, du règlement de base, ce qui justifiait l'ouverture d'une enquête sur la base de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base. Les éléments contenus dans la plainte qui sont étrangers à l'évaluation prévue à l'article 5, paragraphe 9, du règlement de base n'ont pas été pris en considération par la Commission lors de cette évaluation.
- (224) En ce qui concerne le premier argument avancé par la CRIA en réponse à la première note, concernant la compatibilité de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base avec les règles de l'OMC, la Commission a souligné ce qui suit:
- a) dans les procédures antidumping portant sur des produits en provenance de Chine, les parties de la section 15 du protocole d'adhésion de la Chine à l'OMC qui n'ont pas expiré continuent de s'appliquer pour la détermination de la valeur normale, aussi bien en ce qui concerne le statut de l'économie de marché qu'en ce qui concerne l'utilisation d'une méthode ne reposant pas sur une stricte comparaison avec les prix ou les coûts chinois;
 - b) le rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire DS 473 ne concernait pas la mise en œuvre de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base, mais la mise en œuvre d'une disposition particulière de l'article 2, paragraphe 5, du règlement de base. Néanmoins, le droit de l'OMC, tel qu'il est interprété par l'Organe d'appel dans l'affaire DS 473, permet l'utilisation de données d'un pays tiers, dûment ajustées lorsqu'un tel ajustement est nécessaire et motivé.
- (225) En ce qui concerne le deuxième argument avancé par la CRIA en réponse à la première note relative aux facteurs de production, concernant le caractère suffisant des éléments de preuve, il a été examiné ci-dessus dans la présente section.

3.2.3. Conclusion

- (226) Il ressort des éléments de preuve disponibles que les prix ou coûts du produit concerné, dont les coûts des matières premières, des terrains, de l'énergie et de la main-d'œuvre, ne sont pas déterminés par le libre jeu des forces du marché, car ils sont affectés par une intervention étatique importante au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), du règlement de base, comme le prouve l'incidence réelle ou potentielle d'un ou de plusieurs des facteurs pertinents qui y sont énumérés.
- (227) À la lumière de ce qui précède, la Commission a conclu qu'il était inapproprié de se fonder sur les prix et les coûts sur le marché intérieur pour déterminer la valeur normale en l'espèce. Par conséquent, la Commission a calculé la valeur normale exclusivement sur la base de coûts de production et de vente représentant des prix ou des valeurs de référence non faussés, c'est-à-dire, en l'espèce, sur la base des coûts de production et de vente correspondants dans un pays représentatif approprié, conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base, comme expliqué dans la section suivante.

3.2.4. Pays représentatif

3.2.4.1. Généralités

- (228) Le choix du pays représentatif a été effectué sur la base des critères suivants, conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base:
- un niveau de développement économique semblable à celui de la RPC. À cette fin, la Commission a utilisé des pays présentant un revenu national brut par habitant semblable à celui de la RPC en se fondant sur la base de données de la Banque mondiale ⁽¹²⁰⁾,
 - l'existence d'une production du produit soumis à l'enquête dans ce pays,
 - l'existence de données pertinentes et aisément disponibles dans le pays représentatif,

⁽¹²⁰⁾ Données ouvertes de la Banque mondiale – Revenu intermédiaire, tranche supérieure, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>.

- lorsqu'il existe plusieurs pays représentatifs potentiels, la préférence a été accordée, le cas échéant, au pays appliquant un niveau adéquat de protection sociale et environnementale.

- (229) Comme expliqué à la section 3.1, la Commission a publié deux notes au dossier relatives aux sources utilisées pour le calcul de la valeur normale: la première note et la seconde note.
- (230) Ces notes décrivaient les faits et les éléments de preuve sous-tendant les critères pertinents et répondaient également aux observations reçues par les parties au sujet de ces éléments et des sources pertinentes. Dans la seconde note, la Commission a informé les parties intéressées de son intention de considérer la Turquie comme pays représentatif approprié en l'espèce, si l'existence de distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base venait à être confirmée.

3.2.4.2. Première note

- (231) Dans sa première note, la Commission a établi que l'Afrique du Sud, l'Argentine, le Brésil, la Colombie, l'Indonésie, la Malaisie, le Mexique, la Serbie, la Thaïlande et la Turquie étaient des pays ayant un niveau de développement économique semblable à celui de la RPC selon la Banque mondiale; en d'autres termes, ils sont tous classés par la Banque mondiale comme des pays à «revenu intermédiaire, tranche supérieure» sur la base du revenu national brut, dont on savait qu'ils produisaient le produit soumis à l'enquête.
- (232) La Commission a ensuite examiné plus en détail la disponibilité de données sur les facteurs de production, notamment des données financières aisément disponibles des producteurs du produit soumis à l'enquête. Sur la base des informations fournies après l'ouverture de l'enquête, elle a recensé les six facteurs de production les plus importants qui représentaient environ 70 % des coûts totaux des matériaux, à savoir le caoutchouc naturel (SH 4001 22), le noir de carbone (2803 00), le caoutchouc styrène-butadiène (4002 19), le polybutadiène (SH 4002 20), les nappes tramées (SH 5902 20) et les câblés en acier (SH 7312 10). Elle a ensuite évalué si ces facteurs de production avaient été importés dans les pays représentatifs potentiels en quantités suffisantes et quelle était la part des importations susceptibles d'être affectées dans une large mesure par les importations en provenance de la RPC ou de tout autre pays figurant dans la liste incluse à l'annexe I du règlement (UE) 2015/755 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²¹⁾.
- (233) La Commission a constaté que tant l'Argentine que la Colombie importaient les principaux facteurs de production en quantités relativement faibles et que ces deux pays n'importaient pas du tout certains facteurs de production. Étant donné que les quantités relativement faibles d'importations de facteurs de production clés auraient pu avoir une incidence sur le prix des importations, la Commission a considéré que ces importations pouvaient ne pas constituer une référence appropriée et a conclu que ni la Colombie ni l'Argentine ne constituaient un pays représentatif approprié.
- (234) En outre, l'analyse des importations des principales matières premières dans d'autres pays susceptibles d'être retenus en tant que pays représentatif a montré que certaines importations pouvaient être affectées de manière significative par des quantités importantes originaires de Chine. C'était notamment le cas de la Thaïlande et de l'Afrique du Sud, où les importations en provenance de Chine de trois des six principaux facteurs de production énumérés ci-dessus représentaient plus de 50 % des importations totales de ces facteurs, et, dans une moindre mesure, de la Malaisie, où la part des importations en provenance de Chine de trois des principaux facteurs de production variait entre 27 % et 69 %. De surcroît, aucune production du produit soumis à l'enquête ni aucune information financière disponible n'a été trouvée au Brésil et en Indonésie. La Commission a donc considéré qu'aucun de ces pays ne constituait un pays représentatif approprié.
- (235) La Commission a ensuite recensé les états financiers disponibles couvrant la période d'enquête des sociétés rentables fabriquant le produit similaire au Mexique (Compana Hulera Tornel), en Serbie (TIGAR Tyres Doo) et en Turquie (Brisa Bridgestone Sabanci), et a conclu que ces pays pouvaient constituer un pays représentatif approprié. Elle a invité les parties à présenter leurs observations.

⁽¹²¹⁾ Règlement (UE) 2015/755 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 relatif au régime commun applicable aux importations de certains pays tiers (JO L 123 du 19.5.2015, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj>), tel qu'il est modifié par le règlement délégué (UE) 2017/749 de la Commission du 24 février 2017 modifiant le règlement (UE) 2015/755 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le retrait du Kazakhstan de la liste des pays figurant à l'annexe I dudit règlement (JO L 113 du 29.4.2017, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2017/749/oj).

3.2.4.3. Arguments présentés pour chaque pays représentatif potentiel à la suite de la première note

- (236) À la suite de la publication de la première note, la Commission a reçu des observations du plaignant, de la CRIA et de quatre producteurs-exportateurs ou groupes de producteurs-exportateurs, à savoir le groupe GITI, le groupe Hankook, Kumho et Shandong Yongsheng. Les parties ont formulé des allégations concernant les pays suivants:

Indonésie

- (237) Le groupe GITI a fait valoir que l'Indonésie (ainsi que la Malaisie) constituait un pays représentatif potentiel, étant donné i) qu'elle importait du caoutchouc mélangé (qui, selon GITI, est un facteur de production important); ii) que pour plusieurs facteurs de production clés (nappes tramées, câblés en acier, noir de carbone), la part des importations en provenance de Chine dans les importations totales était inférieure pour l'Indonésie par rapport à la Serbie, au Mexique et à la Turquie; et iii) que l'Indonésie disposait de données financières pour ses sociétés (PT Goodyear Indonesia Tbk et PT Gajah Tunggal Tbk, une entreprise commune entre le groupe GITI et Michelin).
- (238) Kumho Tire et le groupe Hankook ont également fait valoir que l'Indonésie constituait un pays représentatif approprié, compte tenu de la taille de son marché intérieur et des volumes d'importation élevés de tous les facteurs de production.

Malaisie

- (239) Le groupe GITI et la CRIA ont fait valoir que les exportations chinoises de facteurs de production clés (noir de carbone, câblés en acier, nappes tramées et polybutadiène) vers la Malaisie représentaient des parts similaires à celles des importations en provenance de Chine dans le cas de la Serbie et de la Turquie, qui ont été considérées comme un pays représentatif potentiel, et que, par conséquent, la Malaisie ne devrait pas être exclue des pays représentatifs potentiels. Le groupe GITI a également fait valoir qu'avec l'Indonésie, la Malaisie était le seul pays ayant des importations représentatives de caoutchouc mélangé.
- (240) Le groupe GITI, Shandong Yongsheng et la CRIA ont indiqué que la Malaisie avait été choisie comme pays représentatif dans l'enquête antidumping menée par les États-Unis visant les pneumatiques importés de Chine ⁽¹²²⁾ et que des états financiers publics étaient disponibles pour plusieurs sociétés en Malaisie ⁽¹²³⁾.

Mexique

- (241) Le groupe GITI a fait valoir que le Mexique ne pouvait pas constituer un pays représentatif potentiel. Il a principalement invoqué les faibles volumes d'importations de caoutchouc mélangé et les volumes élevés d'importations au Mexique de nappes tramées en provenance de Chine.
- (242) La CRIA et Shandong Yongsheng ont présenté des arguments similaires sur le niveau des importations en provenance de Chine au Mexique, en Serbie et en Turquie, faisant valoir que le niveau des importations en provenance de Chine ne pouvait pas être considéré comme le principal critère permettant d'écarter d'éventuels pays représentatifs et que tous les pays représentatifs potentiels affichaient un niveau élevé de câblés en acier importés de Chine. La CRIA a également fait valoir que, comme dans certaines autres affaires, la Commission avait analysé plus en détail si les importations en provenance de Chine avaient ou non un effet de distorsion sur les prix à l'importation, et qu'elle pouvait également le faire dans le cadre de la présente enquête pour les pays dont la part des importations en provenance de Chine était élevée.
- (243) Le groupe GITI a estimé qu'étant donné qu'il existait différents droits antidumping et compensateurs sur l'acier au Mexique, les prix à l'importation mexicains des principaux intrants contenant de l'acier, tels que le fil d'acier, pouvaient être faussés. Il a également invoqué les mesures mises en place par le Mexique à l'encontre des importations de caoutchouc synthétique en provenance du Japon, de la République de Corée et des États-Unis, ainsi que les droits antidumping sur les pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers originaires de Chine. Le groupe GITI a en outre fait valoir que les données financières des sociétés mexicaines de pneumatiques ne constituaient pas une référence appropriée, étant donné qu'elles ne coïncidaient pas avec la période d'enquête et que les données n'étaient disponibles que pour une seule société. Par conséquent, il a considéré que le Mexique ne pouvait pas constituer un pays représentatif.

⁽¹²²⁾ <https://access.trade.gov/Resources/frn/summary/prc/2021-19259-1.pdf>.

⁽¹²³⁾ Par exemple, Hock Hin (Muar) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD, Friendship Rubber Industry (Malaysia) SDN. Bhd. et Yamauchi (Malaysia).

- (244) Shandong Yongsheng a fait valoir qu'entre le Mexique, la Serbie et la Turquie, le Mexique était le pays représentatif le plus approprié, étant donné i) que le niveau des importations de la Serbie en provenance de Chine était supérieur à celui de la Malaisie, un pays exclu dans la première note en raison de son niveau de dépendance à l'égard des importations en provenance de Chine; et ii) que le Mexique présentait le niveau de protection sociale et environnementale le plus élevé au regard de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a).
- (245) Kumho Tire et le groupe Hankook ont fait valoir que le Mexique constituerait un pays représentatif approprié, compte tenu de la taille de son marché intérieur et des volumes d'importation élevés de caoutchouc naturel.

Thaïlande

- (246) La CRIA et Shandong Yongsheng ont fait valoir que la Thaïlande n'aurait pas dû être rejetée en tant que pays représentatif potentiel sur la base du niveau élevé des importations en provenance de Chine.
- (247) Shandong Yongsheng a en outre fait valoir que la Commission pouvait utiliser les données sur les frais VAG et la marge bénéficiaire qui sont disponibles pour les constructeurs thaïlandais de pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers. Elle a ajouté que la Thaïlande, l'Indonésie et la Malaisie offraient toutes les conditions les plus analogues à la Chine en ce qui concerne les coûts de l'énergie et de la main-d'œuvre.

Turquie et Serbie

- (248) Le groupe GITI a fait valoir que la Turquie et la Serbie affichaient un faible volume d'importations de caoutchouc mélangé et que si l'un de ces pays était sélectionné, la valeur de référence pour cette matière première devrait être ajustée. Ensuite, le groupe GITI, Kumho Tire, le groupe Hankook et la CRIA ont affirmé que les frais VAG pour les deux pays représentatifs potentiels étaient déraisonnablement élevés. Le groupe GITI et la CRIA ont attiré l'attention sur les données financières du Mexique ⁽¹²⁴⁾, de l'Indonésie ⁽¹²⁵⁾, de la Malaisie ⁽¹²⁶⁾ et de la Thaïlande ⁽¹²⁷⁾ mentionnant un pourcentage plus faible des frais VAG.
- (249) Le groupe GITI et la CRIA ont en outre fait valoir que les importations de nappes tramées en provenance de Chine étaient particulièrement élevées dans le cas de la Serbie et de la Turquie.
- (250) Le groupe Hankook a affirmé que les états financiers consolidés de la société turque Brisa Bridgestone incluaient des filiales qui participaient au développement et à la fabrication de technologies mobiles et que ses états financiers étaient donc manifestement non représentatifs aux fins de la construction de la valeur normale.
- (251) La CRIA, Kumho Tire et le groupe Hankook ont fait valoir que les volumes d'importation en provenance de Russie vers la Turquie et la Serbie ne permettaient pas de considérer ces dernières comme des pays représentatifs appropriés. Kumho Tire et le groupe Hankook ont ajouté que tant la Turquie que la Serbie continuaient d'importer de l'acier russe, qui pourrait ensuite servir à la fabrication de câblés en acier.
- (252) Tant Kumho Tire que le groupe Hankook ont fait valoir que la Turquie et la Serbie avaient toutes deux communiqué des données sur les nappes tramées en m² et que le poids des nappes tramées pouvait varier en fonction de l'épaisseur et de la densité des bandes de roulement, tandis que d'autres pays avaient communiqué des données en kg. Les deux sociétés ont ajouté que les caractéristiques du marché serbe n'étaient pas comparables à celles de la Chine et que la Turquie continuait d'être confrontée à une forte inflation, ce qui affectait les indicateurs économiques pertinents.
- (253) La Commission a examiné tous les arguments présentés par les différentes parties intéressées dans la seconde note, comme résumé ci-après à la section 3.2.4.4.

⁽¹²⁴⁾ Le groupe GITI a fait référence à Companie Hulera Tornel.

⁽¹²⁵⁾ PT Goodyear Indonesia Tbk, Gajah Tunggal (recensées par Hankook et le groupe GITI).

⁽¹²⁶⁾ Friendship Rubber industry (Malaysia) SDN. BHD. et Toyo Tyre Malaysia SDN. BHD.

⁽¹²⁷⁾ Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co. Ltd., Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Thai Bridgestone company Limited, Goodyear (Thailand) Public Company limited.

Toyo Tire (Thailand) company limited, Deestone Ltd., Deestone international Company Limited, Otani Radial Co., Ltd., Sumitomo Rubber (Thailand) company Limited, Svizz-one Corporation Ltd., Yokohama Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

3.2.4.4. Seconde note

- (254) En ce qui concerne l'allégation du groupe GITI, la Commission a estimé que le fait de fonder le choix du pays représentatif sur le volume des importations de caoutchouc mélangé (code SH 4002 80) n'était pas justifié. Pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, le caoutchouc mélangé soit représentait un faible pourcentage des coûts totaux de production, soit n'était pas utilisé du tout⁽¹²⁸⁾. La Commission a donc considéré que le niveau des importations de caoutchouc mélangé n'était pas un critère pertinent pour choisir un pays représentatif.
- (255) En outre, étant donné que la Chine était le premier exportateur mondial sous la position 5902⁽¹²⁹⁾ (nappes tramées pour pneumatiques) et le code SH 7312 10⁽¹³⁰⁾ (câblés en acier), les importations des deux facteurs de production dans tous les pays représentatifs possibles contenaient un pourcentage élevé d'importations en provenance de Chine. Par conséquent, la Commission a conclu que le volume des importations en provenance de Chine pour ces deux facteurs de production n'était pas un critère à prendre en considération.
- (256) Enfin, la Commission a examiné les arguments à l'appui des propositions visant à sélectionner l'Indonésie, la Malaisie ou la Thaïlande en tant que pays représentatif potentiel. La Commission a conclu à cet égard que ni l'Indonésie, ni la Malaisie, ni la Thaïlande ne constituaient un pays représentatif approprié.
- (257) Les importations en Indonésie du principal facteur de production, à savoir le caoutchouc naturel, qui représente une part substantielle des coûts, étaient relativement faibles et les importations de trois des six principaux facteurs de production, à savoir les câblés en acier, les nappes tramées et le noir de carbone, contenaient une part élevée d'importations en provenance de Chine. Si tous les pays représentatifs potentiels affichaient une part élevée d'importations en provenance de Chine de câblés en acier et de nappes tramées, la part des importations en provenance de Chine de noir de carbone était également élevée et représentait 46 %. Par comparaison, en Turquie, les importations en provenance de Chine de noir de carbone ne représentaient que 5 %.
- (258) Les importations des principaux facteurs de production en Malaisie contenaient également une part élevée d'importations en provenance de Chine – outre la part élevée des importations en provenance de Chine de nappes tramées et de câblés en acier, les importations en provenance de Chine de caoutchouc styrène-butadiène, l'un des principaux facteurs de production, représentaient également une part plus élevée des importations totales (27 %), contre 12 % dans le cas des importations en Turquie. En outre, le fait que la Malaisie ait été choisie dans le cadre de l'enquête antidumping américaine n'est pas pertinent aux fins de la présente enquête.
- (259) Les importations en provenance de Chine de tous les principaux facteurs de production étaient particulièrement élevées, y compris dans le cas de la Thaïlande: noir de carbone (57 %), caoutchouc styrène-butadiène (25 %), polybutadiène (32 %), nappes tramées (7 %), câblés en acier (82 %). En outre, en mai 2025, la Commission de l'administration du commerce international d'Afrique du Sud a établi que plusieurs sociétés thaïlandaises contournaient les droits antidumping sur les pneumatiques via des pays tiers depuis la Chine, à savoir le Cambodge, la Thaïlande et le Viêt Nam, confirmant ainsi la forte exposition de la Thaïlande à la Chine⁽¹³¹⁾.
- (260) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a constaté que les prix à l'importation des principaux facteurs de production en Indonésie, en Malaisie et en Thaïlande ne pouvaient pas être considérés comme représentatifs étant donné qu'ils sont susceptibles d'être faussés, si les distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), du règlement de base étaient confirmées.
- (261) La Commission a également évalué les informations dont elle disposait en ce qui concerne les trois pays proposés (Mexique, Serbie et Turquie) et a conclu que la Turquie constituait un choix approprié pour le pays représentatif.
- (262) Premièrement, les statistiques d'importation en Turquie contenaient des données aisément disponibles pour la majorité des facteurs de production, à l'exception des câblés en acier. Les statistiques d'importation des six principaux facteurs de production ne contenaient pas d'importations ou contenaient des importations limitées en provenance de Chine (maximum 5 % pour le noir de carbone⁽¹³²⁾). Par comparaison, la Serbie affichait un niveau élevé d'importations en provenance de Chine de noir de carbone (45 %) et de câblés en acier (68 %).

⁽¹²⁸⁾ Aucune information plus détaillée ne peut être fournie pour des raisons de confidentialité.

⁽¹²⁹⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/polyamide-fabric>.

⁽¹³⁰⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/stranded-steel-wirecableetc-no-electric-insulation>.

⁽¹³¹⁾ https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.

⁽¹³²⁾ À l'exception des câblés en acier, étant donné que la part élevée des importations en provenance de Chine concerne presque tous les pays représentatifs potentiels.

- (263) Les volumes des importations des principaux facteurs de production en Turquie étaient plusieurs fois plus élevés que dans le cas de la Serbie et du Mexique, et il était donc plus probable que leurs prix à l'importation puissent constituer des valeurs de référence raisonnables. En outre, contrairement aux allégations des parties, la Commission a également considéré que les données sur les importations en Turquie de nappes tramées déclarées en m² pouvaient être converties en kg sur la base du taux de conversion pour ce type de matériau.
- (264) Deuxièmement, la Commission a considéré que les états financiers de la société turque Brisa Bridgestone constituaient une base raisonnable pour déterminer une valeur de référence pour les frais VAG et la marge bénéficiaire, étant donné qu'ils étaient vérifiés et coïncidaient avec la période d'enquête. La Commission a fait observer que l'allégation relative à l'incidence potentielle du chiffre d'affaires de la filiale Arvento sur les états financiers consolidés n'était pas étayée. Par ailleurs, la Commission a estimé que l'allégation selon laquelle les frais VAG d'Arvento étaient déraisonnablement élevés parce que les sociétés d'autres pays avaient des frais VAG plus faibles n'était étayée par aucun élément de preuve. La Commission a fait observer que plusieurs sociétés thaïlandaises ont déclaré un coût des frais VAG compris entre 30 % et 60 % selon l'analyse de la Commission ⁽¹³³⁾. Par conséquent, la Commission a conclu que les données financières de Brisa Bridgestone restaient une source appropriée pour l'établissement des pourcentages des frais VAG et de la marge bénéficiaire. Brisa Bridgestone était une société de plus grande taille, dont les comptes avaient fait l'objet d'un audit, par rapport à la seule société mexicaine disposant d'informations financières de taille relativement réduite, et il n'existait aucune information indiquant si les données avaient fait l'objet d'un audit ou non.
- (265) De plus, outre la Chine, la Turquie est l'un des plus grands exportateurs mondiaux du produit soumis à l'enquête ⁽¹³⁴⁾ et un pays ayant un développement économique analogue à celui de la Chine.
- (266) En ce qui concerne l'allégation relative à l'inflation turque, la Commission a considéré que les prix à l'importation n'avaient pas été affectés par la dévaluation de la livre turque. Toute augmentation de prix se traduirait par une augmentation du coût total des marchandises vendues et/ou des frais VAG et, partant, par la diminution de la marge bénéficiaire du producteur représentatif. Les frais VAG et la marge bénéficiaire étant exprimés en pourcentage, cela n'a eu aucune incidence sur le calcul de la valeur normale. En ce qui concerne l'inflation de certains coûts spécifiques, la Commission a fait observer que les prix non faussés qu'elle a établis pour les coûts de production étaient exprimés dans la monnaie du pays concerné, et que les différences d'inflation entre le pays représentatif et le pays concerné étaient déjà largement reflétées dans les taux de change respectifs. Par conséquent, les valeurs de référence calculées n'étaient en grande partie pas affectées par l'inflation dans le pays représentatif. Cet argument a par conséquent été rejeté.
- (267) Enfin, en ce qui concerne l'incidence alléguée des importations d'acier russe en Turquie, qui auraient pu être utilisées pour fabriquer des câblés en acier, la Commission a constaté que l'allégation était générale et ne contenait pas d'éléments de preuve à l'appui de la prétendue répercussion. En ce qui concerne les importations de noir de carbone, de caoutchouc styrène-butadiène et de polybutadiène en Serbie et en Turquie, il a également été établi qu'elles contenaient des importations en provenance de Russie. La Commission a toutefois conclu qu'il n'était pas justifié d'exclure ces deux pays sur cette base. Ces facteurs de production ne représentaient pas une part importante des coûts de production ⁽¹³⁵⁾ et, dans le cas de la Serbie, la part de marché de ces importations était relativement faible ⁽¹³⁶⁾. La Commission a également fait observer qu'aucune partie intéressée n'avait fourni d'éléments de preuve démontrant que les importations en provenance de Russie pourraient rendre non fiables les importations de la Turquie. La Commission a constaté qu'il n'existait aucune preuve d'une différence de prix anormale entre le prix moyen à l'importation de ces intrants en Turquie et les importations des mêmes intrants vers des pays n'ayant pas d'importations en provenance de Russie. La Commission est parvenue à la même conclusion en ce qui concerne les *pneumatiques pour autobus ou camions* ⁽¹³⁷⁾ lors de l'analyse de la période d'enquête dans cette affaire, qui s'est achevée le 30 juin 2023 ⁽¹³⁸⁾. Par conséquent, la Commission a estimé que l'allégation selon laquelle la Turquie devait être écartée sur cette base était injustifiée.

⁽¹³³⁾ Par exemple, Michelin Siam, Maxxis International (Thailand) Co. Ltd., Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

⁽¹³⁴⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/pneumatic-tyres-new-of-rubber-for-buses-or-lorries> et <https://oec.world/en/profile/hs/new-rubber-pneumatic-tyres-for-motor-cars>.

⁽¹³⁵⁾ Les trois facteurs de production (noir de carbone, caoutchouc styrène-butadiène et polybutadiène) représentent environ 4 % à 12 % des coûts de production.

⁽¹³⁶⁾ De 5 % à 21 % au maximum en fonction du facteur de production.

⁽¹³⁷⁾ Règlement d'exécution (UE) 2025/58 de la Commission du 15 janvier 2025 instituant un droit antidumping définitif 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 à la suite d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil (JO L, 2025/58, 16.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/58/oj), considérant 214.

⁽¹³⁸⁾ Règlement d'exécution (UE) 2025/58.

- (268) La Commission a donc conclu que la Turquie pouvait être considérée comme le pays représentatif étant donné i) que, par rapport à tous les autres pays, elle disposait de la meilleure qualité de données à utiliser comme valeurs de référence pour les facteurs de production; et ii) que des données financières raisonnables étaient disponibles.

3.2.4.5. Arguments présentés pour chaque pays représentatif potentiel à la suite de la seconde note

- (269) À la suite de la seconde note, la CRIA, le groupe GITI, le groupe Hankook, Kumho Tire, Shandong Yongsheng et Sumitomo Rubber ont présenté des observations sur la décision de la Commission d'utiliser la Turquie comme pays représentatif. Ces observations sont examinées ci-après.

Turquie

Allégations générales concernant le choix de la Turquie comme pays représentatif

- (270) Le groupe Hankook et Kumho ont fait valoir que la Commission avait commis une erreur en choisissant la Turquie comme pays représentatif sur la base d'un seul critère, à savoir la part des importations en provenance de Chine dans le pays, qui n'est pas énuméré à l'article 2, paragraphe 6 *bis*, point a), du règlement de base. Les deux sociétés ont fait valoir que la Commission n'avait pas tenu compte d'éléments tels que le volume de production du produit soumis à l'enquête dans chaque pays représentatif potentiel, ainsi que la disponibilité d'un plus grand nombre d'états financiers pour déterminer correctement les frais VAG et la marge bénéficiaire à utiliser aux fins de la construction de la valeur normale. Le groupe Hankook a également affirmé que d'autres pays avaient des marchés présentant des caractéristiques plus proches de la Chine et/ou offraient une plus grande disponibilité des données publiques.
- (271) Le groupe Hankook et Kumho ont fait valoir que la Commission avait commis une erreur dans son appréciation de l'influence des importations en provenance de Chine sur les prix à l'importation et qu'elle devait examiner le prix unitaire pour déterminer si les importations étaient faussées ou non. Les parties ont argué que le prix unitaire à l'importation de certains facteurs de production en Turquie était analogue au prix unitaire d'autres pays plus exposés aux importations en provenance de Chine, faisant valoir qu'un niveau élevé d'importations en provenance de Chine ne constituait pas, en tant que tel, un motif valable pour exclure un pays de la sélection en tant que pays représentatif au titre de l'article 2, paragraphe 6 *bis*, du règlement de base. La Commission a réaffirmé que, lors de la sélection d'un pays représentatif approprié, le volume des importations en provenance de Chine est un critère important pour évaluer la probabilité globale que les importations de facteurs de production soient susceptibles d'être faussées par les importations en provenance de Chine. Elle a tout d'abord rappelé que l'objectif de l'article 2, paragraphe 6 *bis*, du règlement de base est de construire une valeur normale exempte de distorsions. Par conséquent, la prise en considération du volume des importations en provenance de Chine permettrait de réintroduire les distorsions dans la valeur normale construite. Lors du choix d'un pays, cette évaluation doit être effectuée globalement et aucune comparaison de prix n'est requise. Cette situation est différente de celle dans laquelle un pays est choisi parce qu'il remplit tous les critères. Ensuite, la Commission n'a d'autre choix que d'examiner un prix à l'importation particulier et de décider si ce prix est faussé ou non. Par conséquent, cette évaluation est effectuée dans un deuxième temps. La Commission a donc rejeté l'allégation selon laquelle elle devait procéder à une comparaison des prix pour chaque pays représentatif potentiel afin de déterminer si un intrant spécifique pouvait ou non être faussé par les importations en provenance de Chine.
- (272) Deuxièmement, la Commission a souligné que le choix de la Turquie comme pays représentatif était fondé sur le fait que la Turquie remplissait tous les critères énoncés à l'article 2, paragraphe 6 *bis*, point a), du règlement de base.
- (273) Les principaux facteurs de production ont, sur la base de données aisément disponibles, été importés en Turquie en quantités représentatives et il existait des informations financières disponibles fondées sur les états financiers vérifiés de Brisa Bridgestone, qui ont été considérées comme une base pour déterminer les frais VAG et la marge bénéficiaire non faussés et raisonnables. La Commission a constaté que les informations disponibles pour la Turquie étaient de meilleure qualité que pour d'autres pays représentatifs potentiels.

- (274) Le groupe Hankook a également fait valoir que le fait que les nappes tramées et les câblés en acier étaient importés en grandes quantités de Chine en provenance de la quasi-totalité des pays représentatifs possibles reposait sur des chiffres incorrects, étant donné que la Commission a arbitrairement regroupé les nappes tramées sous les codes SH (SH 5902 10, SH 5902 20 et SH 5902 90) dans une sous-catégorie plus large, à savoir la rubrique 5902. Elle a fait valoir que, sous des codes SH spécifiques, la Chine n'était pas le premier exportateur mondial ⁽¹³⁹⁾.
- (275) Contrairement à ce qu'affirme le groupe Hankook, les données de The Observatory of Economic Complexity (ci-après l'«OEC») au niveau du SH ont confirmé que, pour le code SH 5902 10, la Chine était le premier exportateur mondial ⁽¹⁴⁰⁾. La Chine était le deuxième exportateur mondial pour le code SH 5902 20, après le Viêt Nam ⁽¹⁴¹⁾. Le commerce global du code SH 5902 90 ⁽¹⁴²⁾ était plutôt limité par rapport aux autres codes. En tout état de cause, que la Chine soit le plus grand exportateur ou l'un des plus grands exportateurs de ces facteurs de production, le fait est que le niveau des importations en provenance de Chine de ces facteurs de production était relativement élevé pour tous les pays représentatifs potentiels. Cette allégation a donc été rejetée.
- (276) Le groupe Hankook et Kumho ont également réitéré leur allégation selon laquelle la Commission avait considéré à tort que les importations en provenance de Russie n'étaient pas faussées, alors que des sanctions sous la forme d'interdictions d'importation de produits sidérurgiques originaires de Russie s'appliquaient à compter du 16 mars 2022 ⁽¹⁴³⁾. En outre, une interdiction d'importation applicable au noir de carbone (position 2803), au caoutchouc styrène-butadiène (code SH 4002 19), au butadiène (code SH 4002 20), au caoutchouc mélangé (code SH 4002 80) et au caoutchouc isobutène-isoprène halogéné (code SH 4002 39) est entrée en vigueur le 26 février 2023 ⁽¹⁴⁴⁾, avec un système transitoire de contingents à l'importation appliqué jusqu'au 30 juin 2024. Le groupe Hankook a fait valoir que le prix moyen des importations en provenance de Russie vers la Turquie était nettement inférieur au prix moyen des importations en provenance d'autres pays, y compris la Chine, et que, compte tenu de l'existence d'un rapport par pays sur les distorsions significatives en Chine et en Russie, il n'existait aucune raison valable de privilégier la Turquie par rapport à ces pays. Enfin, le groupe Hankook a soutenu que la Turquie et la Serbie dépendaient toutes deux des importations d'énergie en provenance de Russie, ce qui montre que l'ensemble de l'économie turque faisait l'objet de distorsions.
- (277) La Commission a souligné que ces arguments avaient déjà été examinés dans la seconde note. L'interdiction d'importation n'a commencé à être mise en œuvre qu'au cours de la seconde moitié de la période d'enquête, c'est-à-dire à partir du 1^{er} juillet 2024, et avant cette date, les trois matériaux n'étaient soumis qu'à un contingent transitoire (et faisaient donc l'objet d'une restriction partielle). Il n'a donc pas pu être établi, en l'absence de tout élément de preuve concret présenté par les parties intéressées, si et dans quelle mesure les importations russes étaient faussées au cours de la période d'enquête – les parties ont uniquement fait référence au fait que les prix de certains des intrants importés de Russie étaient inférieurs au prix moyen à l'importation en Turquie au cours de la période d'enquête, sans démontrer que ces prix bas étaient la conséquence des sanctions. De même, malgré le fait que les prix à l'importation russes étaient légèrement inférieurs à la moyenne, les prix moyens à l'importation en Turquie de ces matériaux étaient semblables aux prix à l'importation dans certains des pays représentatifs potentiels non affectés par les importations en provenance de Russie. La Commission a considéré que l'allégation concernant les importations d'énergie en provenance de Russie était une allégation générale et qu'elle n'était pas étayée. De ce fait, la Commission a rejeté cet argument.

Allégations générales sur la qualité des données à utiliser comme valeurs de référence

- (278) La CRIA a fait valoir i) que la Turquie ne constituait pas un pays représentatif approprié; ii) que les données financières de Brisa Bridgestone n'étaient pas appropriées; et iii) que si la Commission confirme que la Turquie est un pays représentatif, elle devrait utiliser d'autres sources ou procéder à des ajustements appropriés des valeurs de référence de certains facteurs de production.

⁽¹³⁹⁾ Sous-position 5902 20 du SH (Viêt Nam) et sous-position 5902 90 du SH (Allemagne), voir respectivement <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester> et <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon>.

⁽¹⁴⁰⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-nylon-polyamides>.

⁽¹⁴¹⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester>.

⁽¹⁴²⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon>.

⁽¹⁴³⁾ Règlement (UE) 2022/428 du Conseil du 15 mars 2022 modifiant le règlement (UE) n° 833/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine (JO L 87 I du 15.3.2022, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/428/oj>).

⁽¹⁴⁴⁾ Règlement (UE) 2022/1904 du Conseil du 6 octobre 2022 modifiant le règlement (UE) n° 833/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine (JO L 259 I du 6.10.2022, p. 3, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1904/oj>).

- (279) Premièrement, la CRIA a fait valoir que la Commission devrait identifier des codes SH spécifiques qui correspondent précisément au matériau utilisé par les producteurs-exportateurs chinois dans la fabrication du produit soumis à l'enquête. Elle a argué que la Commission devrait identifier le code du sous-niveau (au niveau à huit chiffres) du produit, par exemple les nappes tramées, sous les codes 5902 10 10 et 5902 20 10 (nappes tramées pour pneumatiques imprégnées de caoutchouc). Elle a fait valoir que la Turquie importait une proportion nettement plus élevée de ces matériaux en provenance de Chine et de pays non membres de l'OMC que l'Indonésie ou la Malaisie. La CRIA a affirmé que des conclusions similaires s'appliquaient aux importations en Turquie de câblés en acier.
- (280) À titre liminaire, la Commission a rappelé que la Chine était le premier exportateur mondial de nappes tramées et de câblés en acier et que les importations de ces deux facteurs de production dans tous les pays représentatifs potentiels contenaient un pourcentage élevé d'importations en provenance de Chine. Par conséquent, bien que les importations turques de ces deux matériaux aient effectivement représenté une part plus élevée des importations en provenance de Chine que les importations de ces deux matériaux en Indonésie et en Malaisie, ce critère n'a pas été considéré comme déterminant dans le choix du pays représentatif approprié. La Commission a réaffirmé que, contrairement à ce qui était le cas pour les autres pays représentatifs potentiels, la part des importations en provenance de Chine vers la Turquie d'autres principaux facteurs de production était très faible, à 5 % au maximum dans le cas du noir de carbone.
- (281) En outre, la Commission a établi que les matériaux relevant des codes NC identifiés par la CRIA n'étaient pas ceux utilisés de manière prédominante par les sociétés ⁽¹⁴⁵⁾. Ces arguments ont dès lors été rejetés.
- (282) Deuxièmement, la CRIA a affirmé que l'inflation en Turquie et la dépréciation monétaire entraînaient une distorsion des coûts et des prix sur le marché intérieur, y compris des coûts de l'énergie et de la main-d'œuvre, et que, dans le cas de l'électricité, les prix avaient augmenté plus de six fois depuis 2021, et plus de quatre fois entre 2022 et 2024 dans le cas des coûts de la main-d'œuvre. La CRIA a soutenu que les augmentations n'avaient pas été atténuées par la dévaluation monétaire et que les données étaient donc faussées et non fiables, de sorte qu'elles ne pouvaient pas être utilisées comme valeur de référence. En outre, la CRIA a fait valoir que l'intervention de l'État turc sur le marché des changes, les mesures de distorsion des échanges et le soutien des pouvoirs publics à l'industrie sidérurgique représentaient une distorsion significative de la dynamique du marché, et que les taux d'intérêt élevés appliqués par la Turquie faussaient les frais VAG et la marge bénéficiaire de la société représentative ⁽¹⁴⁶⁾. Des arguments similaires ont été présentés par le groupe GITI, le groupe Hankook, Kumho, Shandong Yongsheng et le groupe Sumitomo.
- (283) La Commission a réaffirmé que les prix à l'importation en Turquie des différents facteurs de production à utiliser comme valeurs de référence étaient exprimés dans d'autres monnaies et n'étaient donc pas affectés par la dévaluation de la livre turque. Dans le cas de la main-d'œuvre et de l'électricité, le coût de ces facteurs a en effet augmenté entre 2022 et 2024. L'augmentation des coûts de l'électricité a suivi des tendances similaires dans de nombreux autres pays et était probablement liée à l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine. En tout état de cause, il n'a pas été possible d'établir si ces augmentations en termes réels étaient uniquement dues à l'inflation, ou également à d'autres facteurs. Compte tenu de ce qui précède, la Commission a considéré que les données d'un pays touché par l'inflation n'étaient pas automatiquement faussées et déraisonnables du fait de l'inflation, pas plus que du fait que le gouvernement intervienne sur le marché du travail pour modifier le salaire minimal, par exemple. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (284) Shandong Yongsheng a également fait valoir que, selon sa propre analyse, les prix à l'importation en Turquie des câblés en acier, du caoutchouc mélangé et de la silice étaient supérieurs au prix moyen pratiqué à l'égard du reste du monde, à savoir plus de 20 % plus élevés dans le cas des câblés en acier, 49 % plus élevés dans le cas de la silice et 576 % plus élevés dans le cas du caoutchouc mélangé. Shandong Yongsheng a suggéré que la Commission utilise les prix à l'importation de ces matières premières vers la Malaisie et le Mexique.

⁽¹⁴⁵⁾ L'un des producteurs-exportateurs n'a utilisé le matériau relevant de l'un des codes que de manière marginale (représentant moins de 0,5 % du coût total de production) ou a déclaré des codes SH différents. Les données de l'autre producteur-exportateur n'ont pas permis de distinguer le matériau au niveau à huit chiffres.

⁽¹⁴⁶⁾ Par exemple, des droits de douane supplémentaires sur les produits provenant de pays tiers situés en dehors de l'UE et de ses partenaires d'accords de libre-échange, des valeurs en douane minimales et une TVA non remboursable.

- (285) La Commission a souligné que les câblés en acier et la silice (SH 7312 10 et SH 2811 22, respectivement) étaient importés en Turquie en quantités importantes et étaient considérés comme raisonnables. Le fait qu'ils aient été supérieurs au prix moyen à l'importation vers le reste du monde n'a eu aucune incidence sur l'évaluation du caractère approprié des valeurs de référence pour ces facteurs de production. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés. En ce qui concerne le caoutchouc mélangé, comme indiqué ci-dessous dans la présente section, en raison du faible volume des importations de ce facteur de production en Turquie, la Commission a remplacé la valeur de référence pour ce facteur de production par le prix à l'importation au Mexique.
- (286) La CRIA a également affirmé qu'en raison de l'inflation élevée, les états financiers des sociétés fondés sur les coûts historiques n'étaient pas fiables et nécessitaient donc des ajustements pour tenir compte de l'inflation. Elle a fait valoir que les données financières de Brisa Bridgestone n'étaient donc pas appropriées pour établir le montant non faussé des frais VAG et de la marge bénéficiaire. La CRIA a également souligné le fait que les états financiers ayant fait l'objet d'un audit contenaient des ajustements pour tenir compte de l'inflation («gains sur la position monétaire nette») et que si cet ajustement ainsi que les recettes provenant des activités d'investissement n'étaient pas pris en considération, la société n'était en réalité pas rentable.
- (287) La Commission a contesté le fait que l'ajustement pour tenir compte de l'inflation ne devrait pas être pris en considération. L'ajustement était lié aux informations financières dans les économies hyperinflationnistes et était requis par la norme comptable turque n° 29, afin d'obtenir une image précise de la performance financière de la société⁽¹⁴⁷⁾. Son exclusion aboutirait à une appréciation faussée des frais VAG. Les frais VAG et la marge bénéficiaire recalculés ont montré que la société était rentable au cours de la période d'enquête. De ce fait, la Commission a rejeté cet argument.

Allégations relatives à des ajustements de valeurs de référence

- (288) La CRIA et d'autres parties telles que le groupe GITI, le groupe Hankook, Kumho et Shandong Yongsheng ont en outre fait valoir que, si la Commission confirmait que la Turquie était un pays représentatif, les ajustements suivants devraient être effectués:
- câblés en acier: la CRIA a fait valoir que, la Turquie étant un grand pays producteur d'acier, les importations de certains matériaux sidérurgiques étaient limitées aux seuls produits spécialisés. Elle a également soutenu qu'étant donné que des mesures de sauvegarde étaient en place sur le fil machine, un intrant essentiel pour produire des câblés en acier, les prix des câblés en acier étaient faussés. Un argument similaire a été avancé par le groupe GITI,
 - conversion entre mètres carrés et kilogrammes pour les nappes tramées: la CRIA a souligné que les importations de nappes tramées étaient déclarées en m² et non en kg, comme l'ont indiqué les sociétés. Elle a fait valoir que, étant donné que le poids variait considérablement en fonction du denier du fil utilisé pour produire les nappes tramées, il n'était pas possible d'établir un coefficient de conversion approprié. La CRIA a également fait valoir que les importations de nappes tramées contenaient une part élevée en pourcentage d'importations en provenance de Chine et de pays non membres de l'OMC. Elle a suggéré que la Commission utilise à titre subsidiaire les statistiques d'importation de l'Indonésie ou de la Malaisie. Le même argument a été avancé par Hankook, Kumho et Shandong Yongsheng,
 - caoutchouc mélangé: compte tenu des volumes marginaux d'importation en Turquie (20 kg) et des prix élevés par rapport aux autres pays représentatifs potentiels, la CRIA a estimé que la Commission devrait utiliser les données de la Malaisie. Le même argument a été avancé par le groupe GITI,
 - noir de carbone, nappes tramées et câblés en acier: la CRIA a fait valoir que la Commission devrait identifier les codes de sous-niveau pertinents qui reflètent avec précision les matériaux utilisés dans la production du produit soumis à l'enquête,

⁽¹⁴⁷⁾ Comme indiqué dans le rapport annuel 2024 de Brisa Bridgestone, «l'application de la NCT n° 29 donne lieu à un ajustement pour la perte de pouvoir d'achat de la livre turque présentée dans le poste "Gains (pertes) sur la position monétaire nette" de la section "Résultat net" de l'état du résultat net et des autres éléments du résultat global» (NCT signifie norme comptable turque).

- main-d'œuvre: la CRIA a fait valoir que la Commission devrait s'appuyer sur les statistiques de l'OIT pour le coût horaire nominal moyen de la main-d'œuvre par salarié dans le secteur manufacturier pour 2024, couvrant tous les coûts supportés par les employeurs dans le secteur manufacturier en Turquie,
- le groupe GITI a affirmé que la Commission ne devrait pas ajuster le coût de la main-d'œuvre pour refléter les coûts horaires de la main-d'œuvre des entreprises employant plus de 1 000 salariés, car la valeur de référence reflétait déjà le coût horaire de la main-d'œuvre pour les grandes entreprises de l'industrie du pneumatique.

- (289) La Commission a considéré que les allégations relatives à d'éventuelles distorsions des prix à l'importation de câblés en acier en Turquie étaient trop générales et non étayées. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (290) En ce qui concerne les nappes tramées, la Commission a d'abord déterminé le prix à l'importation par m³. Toutefois, l'extraction du prix après dédouanement sur la base des données du GTA ⁽¹⁴⁸⁾ a indiqué les kilogrammes comme unité secondaire. Par conséquent, il n'était pas nécessaire que la Commission établisse elle-même un coefficient de conversion pour établir la valeur de référence. Toutes les observations concernant le taux de conversion des nappes tramées et le caractère approprié de la Turquie en tant que pays représentatif en raison de l'absence de taux de conversion pour ce facteur de production ont donc été jugées sans objet.
- (291) En ce qui concerne le caoutchouc mélangé, la Commission a accepté l'argument selon lequel le volume des importations de 20 kg était trop faible et qu'il en résultait une valeur de référence non représentative, et elle a remplacé la valeur de référence pour ce facteur de production par le prix à l'importation du caoutchouc mélangé au Mexique, le seul pays dont les volumes représentatifs d'importations ne sont pas affectés par les importations en provenance de Chine. La Commission a rappelé que le caoutchouc mélangé soit représentait un faible pourcentage des coûts dans les coûts totaux de production, soit n'était pas du tout utilisé ⁽¹⁴⁹⁾, et avait donc une incidence marginale sur le processus de production des producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré retenus dans l'échantillon.
- (292) En ce qui concerne l'allégation de la CRIA relative à la main-d'œuvre, la Commission a rejeté la demande d'utilisation des données de l'OIT car, contrairement à Turkstat ⁽¹⁵⁰⁾, la base de données ne fournissait pas d'informations sur les coûts de la main-d'œuvre dans différents secteurs et était donc moins précise. Qui plus est, Turkstat fournissait des informations précises pour le code NACE de l'activité 22.11 (Fabrication et rechapage de pneumatiques), dont relèvent les producteurs de pneumatiques. En outre, la Commission a considéré que l'allégation du groupe GITI selon laquelle le coût horaire de la main-d'œuvre ne devrait pas être ajusté pour tenir compte du fait que les entreprises de pneumatiques sont principalement de grandes entreprises comptant plus de 1 000 salariés, était générale et non étayée. Contrairement à ce qu'affirme le groupe GITI, les coûts horaires de main-d'œuvre appliqués au secteur 22 de la NACE reposaient sur des informations fournies par 1 274 entreprises, dont 95 % étaient des petites et moyennes entreprises (PME), tandis que les producteurs de pneumatiques étaient généralement de grandes entreprises comptant plus de 1 000 salariés. L'ajustement a donc été jugé justifié et l'argument a été rejeté.

Allégations générales sur les états financiers de Brisa Bridgestone

- (293) La CRIA, le groupe Hankook, Shandong Yongsheng et le groupe Sumitomo ont fait valoir que la Commission devrait écarter les états financiers consolidés de Brisa Bridgestone en raison de l'inclusion de la branche d'activité «télécommunications» d'Arvento. Le groupe Hankook a fait valoir que les données financières de Brisa Bridgestone étaient fondées sur la production de produits en caoutchouc au sens large (y compris les chaussures, les ceintures en caoutchouc et les matériaux contenant des produits en caoutchouc), et pas seulement sur la production de pneumatiques. La CRIA a proposé d'exclure toutes les données non liées aux pneumatiques du calcul des frais VAG et de la marge bénéficiaire en appliquant le ratio entre les recettes des activités liées aux pneumatiques et celles des activités non liées aux pneumatiques (respectivement 96 % et 4 %).

⁽¹⁴⁸⁾ Global Trade Atlas.

⁽¹⁴⁹⁾ Aucune information plus détaillée ne peut être fournie pour des raisons de confidentialité.

⁽¹⁵⁰⁾ Institut de statistique turc.

- (294) En ce qui concerne Brisa Bridgestone et Arvento, la Commission a considéré que les informations figurant dans les états financiers ne précisait pas les frais VAG et la marge bénéficiaire. Elle a néanmoins fait observer que ces allégations n'étaient pas étayées, notamment en ce qui concerne l'incidence du chiffre d'affaires d'Arvento sur les états financiers consolidés. Par ailleurs, l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base dispose que la valeur normale calculée doit comprendre un montant non faussé et raisonnable pour les frais VAG ainsi que pour la marge bénéficiaire. Il ne précise pas comment ces montants doivent être établis, mais exige qu'ils soient non faussés et raisonnables. Il n'existe aucune obligation pour la Commission de recourir à des sociétés fabriquant le produit soumis à l'enquête. En tout état de cause, l'enquête a montré que l'activité «pneumatiques» de Brisa Bridgestone représentait 96 % des ventes et que les ventes de produits autres que les pneumatiques consistaient en rechapages, pièces de rechange, dispositifs de localisation, batteries et autres produits de substitution ⁽¹⁵¹⁾, ce qui confirme que l'incidence d'Arvento (et d'autres produits en caoutchouc) sur les activités commerciales de Brisa Bridgestone était très limitée. La Commission a donc conclu que les frais VAG et la marge bénéficiaire établis en l'espèce étaient non faussés et raisonnables, conformément aux exigences de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base. L'argument a été rejeté.
- (295) Le groupe GITI et le groupe Hankook ont fait valoir que la marge d'exploitation brute de Brisa Bridgestone, qui était supérieure à 30 %, n'était pas représentative des conditions existantes du marché auxquelles sont confrontés les producteurs de pneumatiques en Turquie. Le groupe Hankook a fait valoir que, selon les statistiques turques relatives au code NACE de l'activité 22.11, les fabricants turcs de pneumatiques ont enregistré, en moyenne, une marge d'exploitation brute de 24,58 % (avec un taux de frais VAG de 21,18 % et un taux de marge bénéficiaire de 3,40 %). Selon le groupe Hankook, les faibles niveaux de rentabilité étaient liés à l'ouverture récente, en Turquie, d'une procédure antidumping concernant les pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers en provenance de plusieurs pays.
- (296) Outre les données de Brisa Bridgestone, la CRIA et le groupe GITI ont également recensé d'autres producteurs de pneumatiques rentables en Turquie, à savoir Sumitomo Rubber AKO Lastik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi (ci-après «Sumitomo Rubber Türkiye») et Goodyear Lastikleri T.A.S (ci-après «Goodyear Türkiye»). Le groupe GITI a en outre estimé que si les données turques sur les frais VAG étaient utilisées pour déterminer ces frais, les effets de distorsion des taux d'intérêt excessivement élevés et d'un profit (perte) de change excessif devraient être supprimés.
- (297) La Commission a analysé les données financières de Sumitomo Rubber Türkiye. Elle a tout d'abord observé que le degré d'information disponible pour cette société était moins détaillé que celui figurant dans les états financiers vérifiés de Brisa Bridgestone. Conformément à sa pratique courante d'appliquer l'article 2, paragraphe 6 bis, du règlement de base, la Commission utilise les données les plus détaillées disponibles sur les sociétés afin d'établir des montants raisonnables et non faussés pour les frais VAG et la marge bénéficiaire. Cela permet: i) d'offrir une certitude supplémentaire quant à l'exactitude des données utilisées; et ii) de procéder à des ajustements chaque fois que cela est nécessaire. La Commission a néanmoins tenté d'établir les frais VAG, sur la base des informations incomplètes disponibles pour Sumitomo Rubber Türkiye, qui ont abouti à environ 6 %. La Commission a considéré que ce niveau de frais VAG calculés était déraisonnable. Comme indiqué par le groupe Hankook, selon les statistiques de la Banque centrale de Turquie ⁽¹⁵²⁾ relatives au code NACE de l'activité 22.11, les frais VAG moyens pour les entreprises opérant dans ce secteur étaient supérieurs à 20 % et étaient donc conformes aux frais VAG de Brisa Bridgestone tels que calculés par la Commission.
- (298) Comme indiqué au considérant 297, lorsqu'elles sont disponibles, la Commission utilise des données qui permettent de recenser les informations financières à un niveau plus détaillé, comme en l'espèce, où des états financiers vérifiés détaillés de Brisa Bridgestone étaient disponibles. Par conséquent, la Commission a décidé de fonder ses calculs des frais VAG et de la marge bénéficiaire uniquement sur les données de Brisa Bridgestone. La société Goodyear Türkiye n'était pas rentable au cours de la période d'enquête et ses données n'ont donc pas pu être prises en considération. Cet argument a par conséquent été rejeté.

⁽¹⁵¹⁾ Voir p. 83 du rapport annuel 2024 de Brisa Bridgestone, disponible à l'adresse suivante: https://www.brisa.com.tr/uploads/docs/Brisa_FR_2024_EN_Digital_Final.pdf.

⁽¹⁵²⁾ <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/EN/TCMB+EN/Main+Menu/Statistics/Real+Sector+Statistics/Company+Accounts/Company+Accounts+Data/>.

Demande de prise en compte des états financiers de Brisa Bridgestone plutôt que des données ORBIS

- (299) La CRIA, le groupe Hankook et le groupe GITI ont fait valoir que la Commission devrait tenir compte des états financiers vérifiés de Brisa Bridgestone plutôt que des données ORBIS. Les parties ont argué que les frais VAG et la marge bénéficiaire qui résultaient de l'examen des états financiers étaient inférieurs à ceux qui auraient été déterminés sur la base des données ORBIS.
- (300) La Commission a accepté cet argument et a révisé le montant des frais VAG et de la marge bénéficiaire sur la base des états financiers.

Demandes d'ajustement des états financiers de Brisa Bridgestone

- (301) La CRIA a fait valoir que, pour garantir une comparaison équitable entre le prix à l'exportation des producteurs-exportateurs chinois et la valeur normale construite, plusieurs ajustements du calcul de la marge bénéficiaire et frais VAG de Brisa Bridgestone étaient nécessaires. Elle a proposé à la fois a) d'exclure toutes les données non liées aux pneumatiques du calcul des frais VAG et de la marge bénéficiaire en appliquant le ratio entre les recettes des activités liées aux pneumatiques et celles des activités non liées aux pneumatiques (respectivement 96 % et 4 %); b) d'exclure les recettes et les dépenses des activités d'investissement qui, selon elle, n'étaient pas liées au secteur des pneumatiques, ainsi que les dépenses de R&D, les frais de transport et de stockage, les frais de redevances et les commissions de vente. Le même argument a été avancé par le groupe GITI; et c) d'exclure les pertes résultant d'instruments financiers dérivés des autres produits et charges d'exploitation.
- (302) La Commission n'a pas jugé approprié d'apporter des ajustements aux données financières de Brisa Bridgestone pour la partie de l'activité non liée aux pneumatiques (Arvento), comme expliqué plus haut dans la présente section.
- (303) La Commission a en outre considéré que les dépenses de R&D faisaient partie intégrante des frais VAG et ne devaient pas être exclues du calcul de la valeur normale. De même, les produits et charges provenant d'autres activités faisaient généralement partie des activités normales d'une société active dans un secteur manufacturier.
- (304) La Commission a toutefois accepté l'argument selon lequel les revenus provenant d'activités d'investissement liées à des activités autres que la production du produit soumis à l'enquête devraient être déduits des frais VAG, ainsi que les coûts liés au transport et au stockage en lien avec les ventes du produit soumis à l'enquête. La Commission a également déduit les frais de redevances et les commissions de vente du calcul des frais VAG afin de garantir que la valeur normale construite et le prix à l'exportation soient comparés au même stade commercial après avoir procédé aux ajustements nécessaires pour garantir une comparaison adéquate conformément à l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base.

Malaisie et Indonésie

- (305) Le groupe GITI et Shandong Yongsheng ont fait valoir que la Malaisie et l'Indonésie étaient plus représentatives que la Turquie. Le groupe Sumitomo a également fait valoir que la préférence devait être accordée à des pays tels que la Malaisie et l'Indonésie, mais il n'a fourni aucune explication à cet égard.
- (306) Le groupe GITI a argué que la Malaisie avait été sélectionnée dans le cadre de plusieurs enquêtes relativement récentes. Il a réaffirmé qu'elle avait des importations représentatives de caoutchouc mélangé. Il a soutenu que si les importations en provenance de Chine et de Russie vers la Turquie étaient combinées, elles représentaient une part plus élevée que les importations en provenance de Chine pour certains facteurs de production en Malaisie et en Indonésie. Il a également considéré que, l'Indonésie n'étant pas considérée comme un pays représentatif approprié en raison de ses faibles importations de caoutchouc naturel, l'un des principaux facteurs de production, la Malaisie serait le pays représentatif le plus approprié car elle était le plus grand importateur de caoutchouc naturel.
- (307) Shandong Yongsheng a fait valoir que la Malaisie était exclue uniquement parce que les importations de caoutchouc styrène-butadiène contenaient une part élevée d'importations en provenance de Chine, mais que les importations de certains facteurs de production (tels que la silice et les câblés en acier) en Turquie contenaient une part encore plus élevée d'importations en provenance de Chine. Shandong Yongsheng a argué que les prix à l'importation du caoutchouc styrène-butadiène en Malaisie en provenance de pays non chinois membres de l'OMC étaient proches du prix moyen et supérieurs aux prix facturés à la Turquie. De même, Shandong Yongsheng a fait valoir que les importations indonésiennes de noir de carbone en provenance de pays de l'OMC autres que la Chine avaient un

prix presque identique à celui des importations en Turquie et, en tout état de cause, proche du prix moyen. Comme expliqué plus haut dans la présente section, la Commission a sélectionné la Turquie en tant que pays représentatif en recensant d'abord les pays dans lesquels les prix à l'importation seraient le plus faussés par les importations en provenance de Chine, pour les principaux facteurs de production, mais aussi en général. Elle a constaté que la Turquie avait fait état du commerce global avec la Chine le plus faible par rapport à tous les autres pays représentatifs potentiels. Il est apparu que, pour les facteurs de production les plus importants, la Turquie était la moins dépendante des importations en provenance de Chine, qui représentaient environ 17 % en moyenne, contre 26 % dans le cas de la Malaisie et 32 % dans le cas de l'Indonésie. La Commission a également précisé qu'il n'avait pas été établi que les importations en provenance de Russie avaient un effet de distorsion sur les prix à l'importation. Par conséquent, ces derniers ne pouvaient pas être considérés comme faussés, ni par les importations en provenance de Russie, ni par celles en provenance de Chine.

- (308) La Commission a également tenu compte d'éléments tels que le volume suffisant des importations de la majorité des facteurs de production et la disponibilité de données financières raisonnables. Elle n'a donc pas jugé nécessaire de procéder à une comparaison des prix à l'importation de certaines importations en provenance de Chine avec la moyenne, pour les pays qu'elle considérerait comme un choix moins approprié de pays représentatif. En outre, le fait que le prix à l'importation d'un facteur de production spécifique était supérieur ou proche du prix à l'importation du même facteur en Turquie ne constituait pas un argument permettant de privilégier ou de considérer comme moins faussé le pays affichant le prix à l'importation le plus élevé.
- (309) Le groupe GITI s'est plaint que la Commission n'avait pas expliqué pourquoi la Malaisie n'avait pas été sélectionnée en tant que pays représentatif en l'espèce, alors qu'elle avait été sélectionnée en tant que pays représentatif pour le PET en provenance de Chine ⁽¹⁵³⁾ et l'acésulfame potassium en provenance de Chine. Le même argument a été avancé en ce qui concerne la procédure antidumping engagée par les États-Unis à l'encontre des importations de pneumatiques en provenance de Chine ⁽¹⁵⁴⁾, où la Malaisie a été choisie comme pays représentatif. Enfin, le groupe GITI et Shandong Yongsheng ont soutenu que le fait que l'enquête antidumping américaine ne constituait pas un critère d'acceptation des observations, selon le raisonnement de la Commission, était en contradiction avec le fait que la Commission a cité une décision de l'International Trade Administration Commission of South Africa concernant le contournement des droits antidumping sur les pneumatiques par des pays tiers depuis la Chine, à savoir le Cambodge, la Thaïlande et le Viêt Nam ⁽¹⁵⁵⁾.
- (310) La Commission a rappelé que chaque cas est évalué en fonction de ses caractéristiques propres et que le fait que la Malaisie ait été utilisée lors d'enquêtes précédentes n'a aucune incidence sur le choix du pays représentatif dans le cadre de la présente enquête. Il en est de même pour l'enquête antidumping américaine. En outre, la Commission a souligné que les affaires mentionnées par le groupe GITI concernaient des périodes d'enquête différentes. Enfin, la décision de l'International Trade Association Commission of South Africa a été citée pour démontrer de manière

⁽¹⁵³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2023/2659 de la Commission du 27 novembre 2023 instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de certains types de polyéthylène téréphtalate originaires de la République populaire de Chine (JO L, 2023/2659, 28.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2659/oj) et règlement d'exécution (UE) 2022/116 de la Commission du 27 janvier 2022 instituant un droit antidumping définitif sur les importations d'acésulfame potassium originaire de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil (JO L 19 du 28.1.2022, p. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/116/oj).

⁽¹⁵⁴⁾ Ministère du commerce des États-Unis, «Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China»; 2021-2022, p. 15; «Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China and Rescission», 2017-2018, p. 18; «Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China and Preliminary Determination of No Shipments», 2019-2020, p. 19; «Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China; Rescission, in Part, and Preliminary Determination of No of Shipments»; 2020-2021, p. 22. Affaires disponibles à l'adresse suivante: <https://access.trade.gov/login.aspx>.

⁽¹⁵⁵⁾ https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.

factuelle l'existence d'un contournement par la Thaïlande, ce qui a confirmé la forte exposition du pays à la Chine et le fait que des sociétés chinoises ont créé des usines dans d'autres pays d'Asie du Sud-Est pour éviter les droits. Cela a également été confirmé par la CRIA ⁽¹⁵⁶⁾, qui cite six entreprises chinoises différentes ayant établi une production de pneumatiques en Thaïlande entre 2012 et 2020 et cite l'évitement des droits antidumping et compensateurs américains comme l'une des raisons de cette logique commerciale ⁽¹⁵⁷⁾.

- (311) Le groupe GITI a réaffirmé que seule la Malaisie (et l'Indonésie) importait des quantités importantes de caoutchouc mélangé, un facteur de production majeur dans le processus de production de GITI. En outre, les états financiers des sociétés malaisiennes qui étaient rentables étaient aisément disponibles.
- (312) À titre liminaire, la Commission a rappelé que la valeur de référence pour le caoutchouc mélangé avait été remplacée par les données du Mexique. En ce qui concerne les données financières disponibles des sociétés malaisiennes, la Commission a souligné que, sur les quatre sociétés pour lesquelles le groupe GITI a présenté des données financières, deux n'ont déclaré aucun coût des marchandises vendues ⁽¹⁵⁸⁾. Les frais VAG des deux autres sociétés se situaient entre 4,4 % et 7 %, ce qui a été jugé déraisonnable pour le secteur des pneumatiques.
- (313) Shandong Yongsheng a fait valoir que le niveau du revenu national brut (RNB) par habitant de la Malaisie était beaucoup plus proche de celui de la Chine que de celui de la Turquie, ce qui en faisait un pays représentatif plus approprié. En outre, davantage d'informations étaient disponibles sur les fabricants malaisiens de pneumatiques que sur les fabricants turcs, étant donné que la Commission n'en avait identifié qu'un seul.
- (314) Pour déterminer la valeur normale conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base, la Commission peut utiliser un pays représentatif ayant un niveau de développement économique semblable à celui du pays exportateur. Le règlement de base ne contient aucune exigence supplémentaire prévoyant le choix du pays ayant le niveau de développement économique le plus proche de celui du pays d'exportation. Dans ces circonstances, la Commission agit ainsi en exerçant son pouvoir discrétionnaire et en utilisant des pays classés dans la même catégorie de revenus par la Banque mondiale. La catégorie pertinente de la Banque mondiale est celle des pays à revenu intermédiaire de la tranche supérieure, dans lesquels la Chine est classée. La Commission a clairement précisé dans la première note qu'elle utiliserait la base de données de la Banque mondiale à cette fin, conformément à sa pratique constante. Le fait qu'un pays puisse avoir un RNB ou un PIB par habitant plus proche de celui de la Chine qu'un autre pays n'est pas un facteur déterminant dans la sélection du pays représentatif approprié. Cette allégation a donc été rejetée. Enfin, comme mentionné plus haut dans la présente section, l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base dispose que la valeur normale calculée doit comprendre un montant non faussé et raisonnable pour les frais VAG ainsi que pour la marge bénéficiaire. Il ne précise pas comment ces montants doivent être établis, mais exige qu'ils soient non faussés et raisonnables. Il n'existe aucune obligation pour la Commission de recourir à un nombre déterminé d'entreprises disposant de données financières, pour autant que les montants des frais VAG et de la marge bénéficiaire soient non faussés et raisonnables. Article 2, paragraphe 6, point a), du règlement de base. Cet argument a par conséquent été rejeté.

Mexique

- (315) Premièrement, Shandong Yongsheng a fait valoir que la part élevée des importations mexicaines de câblés en acier et de nappes tramées en provenance de Chine ne devrait pas être prise en considération aux fins du choix du pays représentatif, étant donné que les parts des importations de câblés en acier et de nappes tramées en provenance de Chine n'étaient pas pertinentes pour la distorsion de l'analyse des facteurs de production. Deuxièmement, elle a affirmé que la Commission n'avait fourni qu'un résumé des informations exclusives concernant les états financiers de la société mexicaine, ce qui n'a pas permis aux parties intéressées de vérifier correctement les données. Troisièmement, le fait que le Mexique était un plus petit producteur de pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers que la Turquie n'était pas un critère défini à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base. Par conséquent, elle a fait valoir que le Mexique restait le pays représentatif le plus approprié parmi les pays proposés dans la première note (Mexique, Turquie et Serbie).

⁽¹⁵⁶⁾ Voir *Chinese Tire Set off a New Craze of Building Factories Overseas*, 13 avril 2020, disponible à l'adresse suivante: <https://e.cria.org.cn/a/1778595313171324930>.

⁽¹⁵⁷⁾ Traduction de la citation littérale: «Les entreprises choisissent de construire des usines dans des pays d'Asie du Sud-Est tels que la Thaïlande et le Viêt Nam principalement pour pallier l'inconvénient d'être éloignées du marché de l'approvisionnement en matières premières et du marché d'exportation de produits, et pour éviter l'influence de "double anti" des États-Unis à la source. Toutefois, la forte augmentation de la quantité de pneumatiques exportés par les pays d'Asie du Sud-Est vers les États-Unis attire l'attention des États-Unis», lien dans la note de bas de page 156. Le terme «double anti» est communément mentionné dans les informations chinoises en référence à l'ouverture d'enquêtes antidumping et antisubventions, voir par exemple <https://www.yys-alu.com/en/news-center/1993.html>.

⁽¹⁵⁸⁾ Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD et Yamauchi (Malaysia).

- (316) La Commission a rappelé que le fait que les importations mexicaines de câblés en acier et de nappes tramées étaient élevées n'était pas le seul critère pour décider de ne pas choisir le Mexique comme pays représentatif. La Turquie s'est révélée être un meilleur choix pour plusieurs raisons: elle a déclaré le commerce global avec la Chine le plus faible par rapport à tous les autres pays représentatifs possibles, elle affichait un volume suffisant d'importations de la majorité des facteurs de production et elle disposait de données financières raisonnables. La Commission a également rappelé que les informations financières sous la forme d'un aperçu de la base de données ORBIS publiées dans la première note pour la société Compana Hulera Tornel constituaient le seul type d'informations accessibles concernant la société, contrairement aux données financières disponibles de Brisa Bridgestone, qui étaient des états financiers vérifiés.

3.2.4.6. Conclusion

- (317) En outre, la Commission a souligné que, bien que la taille du marché ne soit pas l'un des critères définis à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base, non seulement la Turquie remplissait tous les critères de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base, mais elle était aussi un marché beaucoup plus comparable au marché chinois des pneumatiques parmi tous les pays représentatifs possibles.

3.2.4.7. Observations formulées à la suite de l'information finale

- (318) À la suite de l'information finale, Shandong Yongsheng a réitéré certains de ses arguments. Il a estimé que la Commission n'avait pas répondu à de nombreux éléments avancés par les parties intéressées et qu'elle n'avait pas non plus procédé à une comparaison des prix des facteurs de production entre les pays représentatifs potentiels afin de déterminer si un pays donné fournissait une valeur de référence raisonnable et non faussée et que la Commission devait démontrer l'ampleur des distorsions alléguées et non se contenter de choisir le pays présentant le plus faible niveau d'importations en provenance de Chine.
- (319) Shandong Yongsheng a en outre estimé que la Malaisie constituerait un choix plus approprié que la Turquie, étant donné qu'elle présente un niveau de développement extrêmement proche de celui de la Chine sur la base du revenu national brut (ci-après le «RNB») ainsi que des coûts de l'énergie et de la main-d'œuvre plus proches de ceux de la Chine que ceux de la Turquie, ce qui ferait de la Malaisie un meilleur choix de pays représentatif.
- (320) La Commission a fait observer que Shandong Yongsheng n'avait apporté aucun élément nouveau, en plus de ceux déjà fournis et examinés par la Commission, qui justifierait un changement de pays représentatif. La Commission a renvoyé à son analyse démontrant que la Turquie avait été retenue comme pays représentatif sur la base de critères objectifs: non seulement les importations en Turquie des principaux facteurs de production présentaient la plus faible proportion d'importations en provenance de Chine, mais il existait également d'autres éléments tels qu'un volume suffisant d'importations de la majorité des facteurs de production et la disponibilité de données financières raisonnables qui, dans le cas de la Malaisie, n'étaient pas disponibles. La Commission a donc rejeté cet argument.
- (321) Après l'information finale, Shandong Yongsheng a réitéré que le Mexique constituait lui aussi un choix manifestement meilleur que la Turquie comme pays représentatif. Selon lui, l'utilisation des données du producteur mexicain Compania Hulera Tornel était bien plus appropriée, étant donné que cette société fabriquait des pneumatiques de la catégorie 3, à l'instar de l'écrasante majorité des importations en provenance de Chine dans l'Union. Il a également soutenu que Compania Hulera Tornel était une filiale d'une entreprise multinationale de pneumatiques et que, par conséquent, ses états financiers étaient soigneusement vérifiés. Shandong Yongsheng a en outre fait valoir que la taille du marché n'était pas un critère pertinent, ainsi que la Commission l'avait confirmé. Il a donc estimé que la préférence de la Commission pour la Turquie plutôt que pour le Mexique n'était pas justifiée, que le choix de la Turquie était erroné et illégal et que la Turquie n'était pas un pays représentatif approprié au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base. Shandong Yongsheng a par ailleurs estimé que le maintien de la Turquie comme pays représentatif présentait un caractère punitif et qu'il maximisait le niveau de sa marge de dumping, portant ainsi atteinte aux intérêts de Shandong Yongsheng et des producteurs-exportateurs chinois en général, malgré la coopération continue et diligente de Shandong Yongsheng.

- (322) La Commission a fait observer que Shandong Yongsheng n'avait fourni aucun élément de preuve démontrant que les états financiers de Compania Hulera Tornel avaient été vérifiés et qu'elle-même n'avait pas non plus été en mesure de trouver cette information. Les seules informations disponibles figuraient dans la base de données ORBIS, sur la base desquelles Compania Hulera Tornel avait enregistré, au cours de la période d'enquête, un bénéfice anormalement faible. Par conséquent, la Commission a conclu que les données disponibles pour la Turquie constituaient la meilleure valeur de référence disponible pour établir tant les frais VAG que la marge bénéficiaire.
- (323) Après l'information finale, Kumho a également fait valoir que le choix de la Turquie par la Commission était contestable et que les valeurs de référence relatives aux frais VAG et à la marge bénéficiaire n'étaient pas appropriées, principalement parce que la Turquie n'était pas représentative du segment de marché dans lequel Kumho exerce ses activités. Kumho a fait observer que la Commission devait procéder à une évaluation comparative des autres solutions disponibles et qu'en l'espèce, la Commission avait manifestement omis de réaliser l'évaluation requise, ce qui rendait sa conclusion sur la sélection de la Turquie comme pays représentatif incompatible avec les exigences de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base, étant donné qu'elle avait tenu compte des volumes d'importations en provenance de Chine avant de tenir compte de l'ensemble des critères prévus par le règlement de base, tels que le niveau de protection sociale et environnementale, malgré sa conclusion selon laquelle il existerait plusieurs pays représentatifs potentiels. Il a de surcroît estimé que la part élevée des importations en provenance de Chine pourrait avoir eu un effet de distorsion sur les prix des intrants, mais que la Commission aurait également dû analyser les prix unitaires au regard de valeurs de référence internationales appropriées.
- (324) Kumho a en outre fait valoir que la Commission aurait également dû tenir compte de la dépendance de la Turquie à l'égard des importations de certains matériaux, et en particulier de l'acier, en provenance de Russie. Selon lui, dès lors que la Commission avait publié un rapport sur les «distorsions» concernant la Russie, les importations en provenance de Russie auraient dû être considérées comme ayant un effet de distorsion, comme c'est le cas des importations en provenance de Chine, étant donné que les prix à l'importation de certains facteurs de production étaient inférieurs au prix moyen à l'importation de ces matériaux en Turquie. Il a soutenu que, si les effets de distorsion des importations en provenance de Chine et en provenance de Russie étaient tous deux pris en considération, la part des importations en Turquie des principaux facteurs de production en provenance du reste du monde était comparable à celle de la Malaisie, de l'Indonésie et du Mexique et rien ne justifiait donc objectivement la sélection de la Turquie.
- (325) La Commission a analysé attentivement ces arguments. Elle a renvoyé à son analyse de tous les pays représentatifs potentiels figurant dans la première et la seconde note, conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base. Dans son analyse, la Commission a tenu compte de tous les éléments pertinents versés au dossier ainsi que de ceux avancés par les parties intéressées et elle a conclu que la Turquie constituait le seul choix approprié en tant que pays représentatif. Pour cette raison, la Commission a considéré qu'il n'était pas nécessaire d'évaluer le niveau de protection sociale et environnementale des différents pays examinés. En outre, la Commission n'était soumise à aucune obligation juridique de comparer les prix à l'importation en Turquie avec des «valeurs de référence internationales appropriées», comme le prétendait Kumho. La Commission a réitéré que la Turquie avait été retenue au regard d'éléments tels que le volume suffisant d'importations de la majorité des facteurs de production et la disponibilité de données financières raisonnables qui n'étaient pas disponibles dans le cas d'autres pays représentatifs potentiels. L'existence même d'un rapport sur la Russie ne justifiait pas, compte tenu de ses conclusions, que l'ensemble des importations en provenance de Russie soient automatiquement considérées comme faussées. L'analyse des prix des importations en provenance de Russie vers la Turquie effectuée par la Commission n'a pas conduit à la conclusion qu'il existait des distorsions. En particulier, les prix des importations en provenance de Russie pour ces facteurs de production (noir de carbone, caoutchouc synthétique et câblés en acier) au cours de la période d'enquête étaient similaires ou supérieurs aux prix à l'importation des mêmes facteurs de production en provenance de Russie avant l'introduction des sanctions. La Commission a donc rejeté cet argument.
- (326) Après l'information finale, la Commission a décidé, sur la base des observations reçues, d'utiliser, en plus des données de Brisa Bridgestone, les seules autres données financières d'une société turque (Sumitomo Rubber Türkiye). La Commission a considéré que les valeurs de référence ainsi établies pour les frais VAG et la marge bénéficiaire étaient raisonnables et suffisamment représentatives du secteur chinois des pneumatiques. La Commission a considéré que l'objectif n'était pas d'établir des frais VAG et une marge bénéficiaire reflétant la situation individuelle de chaque producteur-exportateur, mais de déterminer des montants non faussés et raisonnables. La Commission a donc maintenu que la Turquie constituait un pays représentatif approprié et elle a considéré que ce choix n'avait pas de caractère punitif pour Shandong Yongsheng et les autres producteurs-exportateurs chinois. La Commission a donc rejeté cet argument.

- (327) Compte tenu de l'analyse qui précède, la Commission a considéré la Turquie comme le seul pays représentatif approprié. Comme expliqué au considérant 233, la Commission a rejeté l'Argentine et la Colombie en tant que pays représentatifs appropriés en raison de l'absence ou du faible volume de facteurs de production clés. La Commission a en outre conclu que ni l'Indonésie, ni la Malaisie, ni la Thaïlande ne constituaient des pays représentatifs appropriés, compte tenu de la part importante des importations en provenance de Chine pour les facteurs de production clés, comme expliqué aux considérants 256 à 260. Dans le même ordre d'idées, et comme indiqué aux considérants 262 et 263, la Commission a rejeté la Serbie en tant que pays représentatif compte tenu du volume élevé des importations en provenance de Chine pour deux facteurs de production importants, ainsi que du fait que le volume des importations de l'ensemble des principaux facteurs de production était plusieurs fois inférieur à celui des importations en provenance de Turquie. Enfin, bien que la Commission ait utilisé des données du Mexique comme valeur de référence pour un facteur de production mineur, comme indiqué au considérant 291, elle a néanmoins exclu le Mexique en tant que pays représentatif approprié sur la base des éléments suivants, présentés aux considérants 263, 264, 316 et 322: i) la présence d'un volume élevé d'importations en provenance de Chine dans le pays pour certains facteurs de production; ii) le volume et la représentativité plus faibles des importations de facteurs de production, par comparaison, par exemple, avec la Turquie; et iii) le fait que Compania Hulera Tornel a enregistré un bénéfice anormalement bas.

Niveau de protection sociale et environnementale

- (328) Étant établi que la Turquie était le pays représentatif approprié sur la base de l'ensemble des éléments susmentionnés, il n'était pas nécessaire de procéder à une évaluation du niveau de protection sociale et environnementale prévue à la dernière phrase de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), premier tiret, du règlement de base.

3.2.4.8. Conclusion

- (329) Compte tenu de l'analyse qui précède, la Turquie remplissait les critères énoncés à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), premier tiret, du règlement de base pour être considérée comme un pays représentatif approprié.

3.2.5. Sources utilisées pour déterminer les coûts non faussés

- (330) Dans la première note, la Commission a énuméré les facteurs de production, tels que les matières premières, l'énergie et la main-d'œuvre, utilisés dans la production du produit soumis à l'enquête par les producteurs-exportateurs et a invité les parties intéressées à présenter leurs observations et à proposer des informations accessibles au public sur des valeurs non faussées pour chacun des facteurs de production mentionnés dans cette note.
- (331) Par la suite, dans la seconde note, la Commission a indiqué que, pour calculer la valeur normale conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base, elle utiliserait le GTA pour déterminer le coût non faussé de la plupart des facteurs de production, notamment les matières premières. En outre, la Commission a indiqué qu'elle s'appuierait, d'une part, sur l'institut de statistique turc ⁽¹⁵⁹⁾ pour établir les coûts non faussés de la main-d'œuvre et de la vapeur et, d'autre part, sur les statistiques fournies par l'autorité de régulation du marché de l'énergie ⁽¹⁶⁰⁾ pour établir le coût non faussé de l'électricité.
- (332) Dans la seconde note, la Commission a également informé les parties intéressées qu'en raison du grand nombre de facteurs de production des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ayant fourni des informations complètes et du poids négligeable de certaines matières premières dans le coût total de production, ces éléments négligeables avaient été regroupés sous la rubrique «consommables». En outre, la Commission a fait savoir aux parties qu'elle calculerait le pourcentage des consommables par rapport au coût total des matières premières et qu'elle appliquerait ce pourcentage au coût des matières premières recalculé à l'aide des valeurs de référence non faussées établies dans le pays représentatif approprié.

⁽¹⁵⁹⁾ Institut de statistique turc: <https://www.tuik.gov.tr/Home/Index>.

⁽¹⁶⁰⁾ Autorité de régulation du marché de l'énergie (EMRA): <https://epdk.gov.tr/Home/En>.

3.2.5.1. Facteurs de production

- (333) Compte tenu de toutes les informations communiquées par les parties intéressées et recueillies au cours des visites de vérification, les facteurs de production suivants et leurs sources ont été recensés afin de déterminer la valeur normale conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base:

Tableau 1

Facteurs de production du produit soumis à l'enquête

Facteur de production	Code de marchandise	Valeur non faussée	Unité de mesure	Source des données
MATIÈRES PREMIÈRES				
Huiles de pétrole ou de minéraux bitumineux	2710 19	4,73	kg	GTA
Soufre	2802 00	33,02		
Noir de carbone	2803 00	10,98	kg	GTA
Dioxyde de silicium	2811 22	20,05	kg	GTA
Oxyde de zinc; peroxyde de zinc	2817 00	26,63	kg	GTA
Dérivés de l'aniline	2921 42	16,41	kg	GTA
Phénylènediamine, diaminotoluènes, et leurs dérivés	2921 51	25,87	kg	GTA
Thiocomposés organiques	2930 90	23,96	kg	GTA
Mastic de vitrier, ciments de résine et autres mastics	3214 10	31,21	kg	GTA
Cires artificielles et préparées	3404 90	16,54	kg	GTA
Colophanes et acides résiniques, et leurs dérivés; essence de colophane et huiles de colophane; gommages fondus	3806 90	14,13	kg	GTA
Préparations dites «accélérateurs de vulcanisation»	3812 10	37,05	kg	GTA
Plastifiants composites pour caoutchouc ou matières plastiques	3812 20	14,30	kg	GTA
Mélanges d'oligomères de 2,2,4-triméthyl-1,2-dihydroquinoline	3812 31	17,01	kg	GTA
Acide stéarique	3823 11	9,34	kg	GTA
Autres produits chimiques	3824 99	24,65	kg	GTA
Polyisobutylène	3902 20	19,78	kg	GTA
Autres polymères de propylène ou d'autres oléfines	3902 90	19,01	kg	GTA
Autres polymères du styrène	3903 90	13,54	kg	GTA
Résines mélaminiques	3909 20	17,47	kg	GTA
Résines phénoliques	3909 40	21,23	kg	GTA
Résines de pétrole, résines de coumarone, résines d'indène, résines de coumarone-indène et polyterpènes	3911 10	17,18	kg	GTA

Facteur de production	Code de marchandise	Valeur non faussée	Unité de mesure	Source des données
Polysulfures	3911 90	28,97	kg	GTA
Plaques, feuilles, pellicules, bandes ou lames en polyuréthane	3921 13	72,18	kg	GTA
Feuilles fumées	4001 21	17,4	kg	GTA
Caoutchoucs techniquement spécifiés	4001 22	13,54	kg	GTA
Autres types de caoutchouc naturel	4001 29	12,41	kg	GTA
Autres types de caoutchouc synthétique	4002 19	14,37	kg	GTA
Caoutchouc butadiène	4002 20	13,3	kg	GTA
Caoutchouc isobutène-isoprène (butyle)	4002 31	20,3	kg	GTA
Autre caoutchouc butadiène	4002 39	19,91	kg	GTA
Mélanges des produits du n° 4001 avec des produits de la présente position (caoutchouc mélangé)	4002 80	23,96	kg	GTA
Caoutchouc régénéré	4003 00	4,35	kg	GTA
Nappes tramées pour pneumatiques en nylon ou autres polyamides	5902 10	63,34	kg	GTA
Nappes tramées pour pneumatiques en polyesters	5902 20	25,13	kg	GTA
Nappes tramées pour pneumatiques – autres	5902 90	64,15	kg	GTA
Fils en fer ou en aciers non alliés, revêtus d'autres métaux communs	7217 30	11,28	kg	GTA
Torons et câbles (câblés en acier)	7312 10	22,88	kg	GTA
CONSOMMABLES				
MAIN-D'ŒUVRE				
Main-d'œuvre	s.o.	93,69	homme/heure	Institut de statistique turc
ÉNERGIE				
Électricité	s.o.	0,72	kWh	Institut de statistique turc
Gaz naturel	s.o.	4,27	CNY/m ³	Institut de statistique turc
Gaz-vapeur	s.o.	309,05	CNY/tonne	Institut de statistique turc

Facteur de production	Code de marchandise	Valeur non faussée	Unité de mesure	Source des données
Eau	s.o.	5,76	CNY/m ³	Présidence du bureau d'investissement de la République de Turquie

3.2.5.2. Matières premières

- (334) Afin d'établir le prix non faussé des matières premières livrées à l'entrée de l'usine d'un producteur du pays représentatif, la Commission s'est fondée sur le prix à l'importation moyen pondéré vers le pays représentatif tel qu'il est indiqué dans le GTA, auquel ont été ajoutés les droits à l'importation et les coûts de transport. Le prix à l'importation dans le pays représentatif a été déterminé en tant que moyenne pondérée des prix unitaires des importations en provenance de tous les pays tiers, à l'exclusion de la RPC et des pays qui ne sont pas membres de l'OMC, énumérés à l'annexe 1 du règlement (UE) 2015/755 ⁽¹⁶¹⁾. La Commission a décidé d'exclure les importations dans le pays représentatif en provenance de la RPC puisqu'elle a conclu, à la section 3.2.1, qu'il n'était pas approprié de se fonder sur les prix et les coûts sur le marché intérieur chinois du fait de l'existence de distorsions significatives au sens de l'article 2, paragraphe 6 bis, point b), du règlement de base. À défaut d'éléments de preuve démontrant que les produits destinés à l'exportation ne subissent pas, eux aussi, les mêmes distorsions, la Commission a considéré que les mêmes distorsions affectaient les prix à l'exportation.
- (335) La Commission a exprimé le coût de transport supporté par le producteur-exportateur ayant coopéré pour l'approvisionnement en matières premières en pourcentage du coût réel de ces matières premières et a ensuite appliqué le même pourcentage au coût non faussé des mêmes matières premières afin d'obtenir le coût de transport non faussé. La Commission a considéré que, dans le cadre de la présente enquête, le rapport entre le coût des matières premières et le coût de transport déclaré du producteur-exportateur pouvait être raisonnablement utilisé pour estimer le coût non faussé du transport des matières premières lorsqu'elles sont livrées à l'usine de la société.
- (336) À la suite de l'information finale, Shandong Yongsheng a affirmé que les prix à l'importation en Turquie de trois matériaux, à savoir les câblés en acier (SH 7312 10), les nappes tramées pour pneumatiques (position 5902 du SH) et le dioxyde de silicium (position 2811 22 du SH), étaient excessivement élevés et, partant, déraisonnables, et que les prix à l'importation en Turquie des câblés en acier et du dioxyde de silicium étaient supérieurs de respectivement 20 % et 49 % à la moyenne mondiale. Il a également soutenu que les prix des câblés en acier étaient manifestement faussés en raison du fait que la Turquie avait adopté des mesures de sauvegarde à l'encontre du fil machine en acier, un produit en amont des câblés en acier, ce qui a un effet de distorsion sur les prix des câblés en acier sur le marché turc.
- (337) La Commission a fait observer que les prix de référence étaient établis sur la base des prix à l'importation dans un pays représentatif sélectionné (en l'espèce, la Turquie) et non sur la base d'une comparaison avec les prix mondiaux moyens. Étant donné que ces facteurs de production étaient importés en Turquie en quantités suffisantes et considérés comme représentatifs, le fait que les prix étaient supérieurs à la moyenne mondiale ne permettait pas en soi de conclure que ces valeurs de référence étaient excessivement élevées ou déraisonnables. La Commission a également considéré que le fait que la Turquie disposait de mesures de sauvegarde à l'encontre des importations de fil machine en acier ne démontrait pas en soi que les prix à l'importation en Turquie des câblés en acier étaient faussés et Shandong Yongsheng n'a pas non plus présenté un tel élément de preuve: la valeur de référence n'était pas le prix des câblés en acier fabriqués en Turquie, mais plutôt celui des câblés en acier importés en Turquie. Il n'existait dès lors aucun lien démontré entre le prix des câblés en acier importés et les mesures de sauvegarde. Étant donné que Shandong Yongsheng n'a fourni aucun autre argument ni élément de preuve démontrant que les prix de référence étaient déraisonnables, cet argument a été rejeté.

⁽¹⁶¹⁾ Selon l'article 2, paragraphe 7, du règlement de base, les prix sur le marché intérieur de ces pays ne peuvent pas être utilisés aux fins du calcul de la valeur normale.

- (338) Shandong Yongsheng a également affirmé que la Commission ne devrait pas remplacer par des valeurs de référence les prix des facteurs de production qu'il importait, étant donné que ces prix étaient non faussés.
- (339) La Commission a fait observer que Shandong Yongsheng importait principalement du caoutchouc naturel, ainsi que quelques autres matériaux dont les volumes totaux étaient toutefois majoritairement obtenus en Chine. Elle a également fait remarquer que plus des deux tiers des importations de caoutchouc naturel ainsi que d'autres matériaux importés étaient achetés par l'intermédiaire d'un intermédiaire chinois et étaient ainsi soumis aux distorsions du marché chinois. En outre, ni Shandong Yongsheng ni aucune autre partie n'a fourni d'éléments de preuve positifs démontrant l'absence de distorsions pour ces importations, ni pour les importations effectuées directement en dehors de la Chine. Cet argument a donc été rejeté.
- (340) À la suite de l'information finale, la CRIA a affirmé que la valeur de référence pour le noir de carbone devrait être établie sur la base du code de sous-niveau 2803 00 00 90 11, qui correspond au type de noir de carbone adapté à une utilisation dans la production de pneumatiques. De même, elle a fait valoir que, pour les câblés en acier, la Commission aurait dû établir la valeur de référence sur la base du code de sous-niveau 7312 10 41.
- (341) La Commission a rejeté cet argument. Il n'a pas pu être établi, sur la base des données communiquées par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, qu'il s'agissait des codes correspondant aux matériaux utilisés dans la production de pneumatiques des producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré. Plus précisément, les documents comptables du groupe Hankook ne permettaient pas de déterminer les matières utilisées au-delà du niveau à six chiffres, tandis que les codes mentionnés par la CRIA ne correspondaient pas au matériau indiqué par Shandong Yongsheng.

3.2.5.3. Main-d'œuvre

- (342) L'institut de statistique turc publie des informations détaillées sur les salaires dans différents secteurs économiques turcs. La Commission a utilisé ces statistiques pour déterminer les salaires en Turquie en utilisant les informations détaillées relatives aux salaires dans le secteur de la production pour 2024, pour l'activité économique 22 (Fabrication de pneumatiques et de tubes en caoutchouc) de la NACE, dans lequel la production tombe, conformément à la nomenclature NACE Rév. 2 ⁽¹⁶²⁾, à savoir 93,69 CNY/heure ⁽¹⁶³⁾.
- (343) À la suite de l'information finale, Shandong Yongsheng a contesté le fait que la Commission avait ajusté les coûts de la main-d'œuvre au niveau des grandes entreprises (de plus de 1 000 salariés). Il a estimé que, ce faisant, la Commission avait artificiellement gonflé les coûts de la main-d'œuvre, étant donné que la taille moyenne des producteurs de pneumatiques chinois n'était pas strictement comparable à celle des entreprises turques de plus de 1 000 salariés.
- (344) La Commission a estimé que cet argument n'était pas fondé. Les deux sociétés retenues dans l'échantillon étaient des sociétés comptant un nombre de salariés dépassant largement 1 000 salariés. Elle a dès lors estimé que la valeur de référence avait été correctement établie et a rejeté l'argument.
- (345) À la suite de l'information finale, le plaignant a affirmé que les comptes de Brisa indiquaient à la fois le nombre de membres du personnel employés par la société, les dépenses de personnel et les dépenses de main-d'œuvre directe pour la période d'enquête, et que, étant donné que la Commission cherche, dans la mesure du possible, à utiliser des données à un niveau plus détaillé, ces données pouvaient être utilisées pour déterminer la valeur de référence pour la main-d'œuvre. Il a fait valoir que la valeur de référence pour la main-d'œuvre déterminée sur cette base s'élèverait à 201,61 TRY par heure.
- (346) Dans ses observations en réfutation, le groupe Hankook a contesté cet argument. Il a fait valoir que les données de l'Institut statistique turc constituaient une image plus neutre et plus représentative des coûts moyens de la main-d'œuvre dans le secteur turc des pneumatiques que la structure interne des coûts d'un seul producteur. Il a également mis en doute l'exactitude du calcul du plaignant et a estimé que ce dernier avait commis une erreur dans son calcul du nombre de salariés.
- (347) La Commission a estimé que les données de l'Institut statistique turc constituaient une valeur de référence plus représentative et plus appropriée aux fins de la détermination des coûts de la main-d'œuvre en Turquie que les données d'une seule société. Elle a donc rejeté l'argument.

⁽¹⁶²⁾ <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Cost-Statistics-2024-54011>.

⁽¹⁶³⁾ TurkStat, Indices de la main-d'œuvre, 4^e trimestre: octobre-décembre, 2024.

3.2.5.4. Électricité

- (348) Pour établir le prix de référence pour l'électricité, la Commission a utilisé les statistiques sur les prix de l'électricité publiées par l'autorité turque de régulation du marché de l'énergie (EMRA) dans ses communiqués de presse réguliers ⁽¹⁶⁴⁾. La Commission a utilisé un prix moyen de l'électricité industrielle dans la tranche de consommation en kWh correspondante couvrant la période d'enquête, à savoir 0,7183 CNY/kWh.

3.2.5.5. Gaz naturel et gaz-vapeur

- (349) Le prix du gaz naturel pour les utilisateurs industriels en Turquie est publié par l'institut de statistique turc. La Commission a utilisé le prix disponible pour le second semestre 2021 et le premier semestre 2022, correspondant à la tranche de consommation comprise entre 2 610 000 et 26 100 000 m³ ⁽¹⁶⁵⁾. Ce prix a également été ajusté pour tenir compte de l'inflation à l'aide de l'indice des prix à la production publié par l'institut de statistique turc ⁽¹⁶⁶⁾ afin de refléter le prix pendant la période d'enquête. La TVA, qui est incluse dans le prix publié, a été déduite, étant donné que les producteurs turcs du produit faisant l'objet de l'enquête ont droit à son remboursement.
- (350) Pour le gaz-vapeur, la valeur de référence a été calculée à partir de la valeur de référence du gaz naturel à l'aide d'un ratio de conversion. Plus précisément, dans des conditions normales, on estime qu'environ 72,37 m³ de gaz naturel sont consommés pour produire 1 tonne de gaz-vapeur.

3.2.5.5.1. Arguments relatifs à l'inflation en Turquie à la suite de l'information finale

- (351) À la suite de l'information finale, la CRIA a affirmé que la Turquie était une économie hyperinflationniste, ce qui faussait inévitablement les valeurs de référence à établir dans ce pays, à savoir les coûts de la main-d'œuvre et de l'énergie, ainsi que les résultats des sociétés turques utilisées pour établir des montants non faussés et raisonnables pour les frais VAG et la marge bénéficiaire. Elle a contesté le fait que l'inflation serait compensée dans une mesure notable par le taux de change de la livre turque et du yuan renminbi chinois.
- (352) En ce qui concerne la main-d'œuvre, la CRIA a affirmé que les coûts de la main-d'œuvre avaient augmenté de 424 % entre 2022 et 2024, mais que, durant la même période, le taux de change de la livre turque par rapport au yuan renminbi chinois avait diminué de 0,4066 à 0,2189, ce qui représente une dévaluation de 186 %. Les coûts de la main-d'œuvre ont ainsi doublé, même après application du taux de change. En ce qui concerne les coûts de l'énergie, la CRIA a fait valoir que la valeur de référence pour le gaz avait augmenté de 162 % entre 2021 et 2024 lorsqu'on appliquait le taux de change CNY/TRY de 2021 et de 2024.
- (353) La CRIA a en outre allégué que l'affirmation de la Commission selon laquelle des facteurs autres que l'inflation auraient pu être à l'origine des augmentations des coûts locaux ne pouvait pas non plus être retenue. La hausse du prix de l'électricité, qui a suivi des tendances similaires observées dans d'autres pays, vraisemblablement dans le contexte de l'agression militaire de la Russie contre l'Ukraine, ou, s'agissant de l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre, l'intervention des pouvoirs publics turcs sur le marché du travail visant à augmenter soudainement le salaire minimal pour des motifs liés à l'agenda politique des pouvoirs publics turcs de l'époque, constituaient des facteurs de nature à entraîner des distorsions qui n'avaient qu'une incidence locale ou régionale, et ces facteurs n'affectent pas les producteurs-exportateurs chinois. Dès lors, ces prix ne pouvaient pas être considérés comme représentant une valeur de référence non faussée. Selon elle, l'incidence de l'hyperinflation se reflétait dans les résultats financiers des sociétés turques, ce qui rendait les données non fiables. La CRIA s'est en outre référée, dans ce contexte, à l'ajustement opéré dans les états financiers de Brisa Bridgestone («gains sur la position monétaire nette») découlant, selon elle, d'une comptabilité totalement artificielle. Elle a fait valoir que, sans cet ajustement, Brisa Bridgestone serait déficitaire.

⁽¹⁶⁴⁾ epdk.gov.tr => «Press releases» (communiqués de presse) => sélectionner «Electricity market board decisions» (décisions de la commission du marché de l'électricité).

⁽¹⁶⁵⁾ Institut de statistique turc – Prix du gaz naturel pour l'industrie par tranches de consommation pour la période de janvier à juin 2022: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I-January-June,2022-45567>.

⁽¹⁶⁶⁾ Institut de statistique turc – Indice des prix à la production sur le marché intérieur et taux de variation: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691>.

- (354) La CRIA a ainsi affirmé que ce n'est qu'en éliminant une telle distorsion que le coût de référence serait établi à un niveau non faussé et raisonnable, et elle a proposé d'utiliser les prix de référence dans d'autres pays tels que la Malaisie ou l'Indonésie. Elle a en outre estimé que, si la Commission jugeait cette possibilité inappropriée, une autre solution pourrait consister à indexer le coût de la main-d'œuvre ou de l'énergie de la période antérieure à la période d'hyperinflation, à savoir avant 2022, sur un taux d'inflation moyen couvrant une période d'au moins 10 ans. Dans le cadre de cette dernière méthode, un niveau d'inflation raisonnable serait pris en considération dans le coût de la main-d'œuvre et de l'énergie à établir.
- (355) De même, Shandong Yongsheng a affirmé que la Commission n'avait pas ajusté les prix par rapport à l'hyperinflation de 58,5 % subie par la livre turque au cours de la période d'enquête et que cet ajustement devrait couvrir non seulement le gaz et la vapeur, mais aussi la main-d'œuvre, l'électricité, l'eau et les frais généraux de fabrication, les frais VAG et la marge bénéficiaire. Selon lui, le niveau d'inflation était clairement visible dans les données financières de Brisa Bridgestone, étant donné que les coûts de la main-d'œuvre et les intérêts avaient augmenté, au cours de la période d'enquête, de 67 %. Par conséquent, Shandong Yongsheng a estimé qu'à partir du moment où la Turquie souffrait d'hyperinflation, le choix de ce pays par la Commission était déraisonnable et illégal. Shandong Yongsheng a dès lors affirmé que la Commission devrait procéder à un ajustement des coûts afin de neutraliser l'effet de l'inflation, selon ce qui est approprié, afin de garantir un choix équitable de la valeur de référence et une comparaison équitable entre la valeur normale calculée et le prix à l'exportation réel, conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base.
- (356) Shandong Yongsheng a de surcroît allégué que la Turquie était fortement dépendante du pétrole de la Russie et d'Asie centrale pour son approvisionnement énergétique et qu'à la suite de l'invasion de l'Ukraine par la Russie en 2022, les coûts de l'énergie avaient augmenté. Selon lui, ces distorsions auraient dû fournir à la Commission un motif suffisant pour exclure la Turquie en tant que pays représentatif. Il a affirmé que la Commission devrait adopter la valeur de référence mexicaine ou malaisienne pour l'électricité ou, à titre subsidiaire, déduire de la valeur de référence de la Turquie une «prime pour le choc énergétique russe» (qui pourrait être quantifiée par référence à l'écart de prix entre 2021 et 2024).
- (357) La Commission a réaffirmé qu'aucune partie n'avait présenté d'éléments de preuve démontrant que l'inflation rendait la détermination des valeurs de référence faussée ou non fiable. La valeur de référence en question était tirée du prix moyen de la main-d'œuvre, de l'électricité et du gaz sur l'ensemble de la période d'enquête et reflétait dès lors une moyenne annuelle. Les augmentations nominales des salaires (entre 2022 et 2024) et des prix du gaz en Turquie étaient cohérentes avec la hausse du coût de la vie, y compris des dépenses énergétiques. Par conséquent, la Commission a conclu que ces prix constituaient des valeurs de référence raisonnables pour la période d'enquête.
- (358) Comme la Commission l'a également fait remarquer, la hausse globale des coûts de l'énergie en Turquie suivait des tendances plus larges observées également dans l'ensemble de l'Union, une évolution partiellement imputable à l'agression militaire de la Russie en Ukraine. Toutefois, cette corrélation ne signifiait pas que les valeurs de référence étaient faussées. En dépit des allégations relatives à l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre et de l'énergie, aucune partie n'a fourni d'éléments de preuve démontrant que ces dépenses étaient déraisonnables ou faussées.
- (359) De fait, la Commission a souligné que, dans l'enquête concernant les importations d'un produit similaire (pneumatiques pour camions) ⁽¹⁶⁷⁾, pour la période d'enquête allant du 1^{er} juillet 2022 au 30 juin 2023, la valeur de référence pour l'électricité s'élevait à 1,180 CNY/kWh, soit un niveau nettement supérieur aux 0,72 CNY/kWh appliqués en l'espèce. De même, la valeur de référence pour le gaz naturel dans l'enquête sur les pneumatiques pour camions était de 5,02 CNY/m³, alors qu'une valeur de 4,27 CNY/m³ a été appliquée en l'espèce. Ces comparaisons démontraient que les valeurs de référence pour l'énergie n'avaient pas augmenté de manière notable et qu'elles n'étaient pas gonflées, comme l'affirmaient certaines parties. La Commission n'a dès lors trouvé aucune raison de considérer les valeurs de référence comme faussées, déraisonnables ou non fiables et ces allégations ont été rejetées.

⁽¹⁶⁷⁾ 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 (JO L 263 du 22.10.2018, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1579/oj).

3.2.5.6. Eau

- (360) Le bureau d'investissement de la présidence de la République de Turquie a publié le coût de l'eau destinée à un usage industriel ⁽¹⁶⁸⁾. La Commission a utilisé le prix valable en 2023 pour la région de Balıkesir ⁽¹⁶⁹⁾, hors TVA, étant donné que les producteurs turcs du produit faisant l'objet de l'enquête ont droit au remboursement de la TVA.

3.2.5.7. Frais généraux de fabrication, frais VAG et marge bénéficiaire

- (361) Aux termes de l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base, «[l]a valeur normale ainsi calculée comprend un montant non faussé et raisonnable pour les dépenses administratives, les frais de vente et les autres frais généraux ainsi que pour la marge bénéficiaire». De plus, une valeur pour les frais généraux de fabrication doit être établie pour tenir compte des coûts non inclus dans les facteurs de production susmentionnés.
- (362) Les frais généraux de fabrication supportés par les producteurs-exportateurs ayant coopéré ont été exprimés en pourcentage des coûts de fabrication réellement supportés par les producteurs-exportateurs. Ce pourcentage a été appliqué aux coûts de fabrication non faussés.
- (363) Afin de déterminer un montant non faussé et raisonnable pour les frais VAG et la marge bénéficiaire, la Commission s'est appuyée sur les données financières relatives à 2024 de Brisa Bridgestone, telles qu'on les trouve dans les rapports annuels de la société.
- (364) Sur la base des états financiers de Brisa Bridgestone, les taux pour les frais VAG et la marge bénéficiaire, exprimés en pourcentage du coût des marchandises vendues, s'élèvent respectivement à 18,26 % et 8,81 %. Ces taux ont été jugés raisonnables pour l'industrie du pneumatique.
- (365) À la suite de l'information finale, la CRIA a affirmé que la Commission aurait dû accepter d'utiliser les données de Sumitomo Rubber Türkiye. Elle a fait valoir que la base de données ORBIS constituait une source constamment utilisée par la Commission aux fins de l'établissement des valeurs de référence pour les frais VAG et la marge bénéficiaire et que la Commission la jugeait fiable. Elle a par ailleurs soutenu que, dès lors que les données étaient disponibles pour la période d'enquête, il n'y avait aucune raison pour que la Commission ne les consolide pas avec les informations plus détaillées disponibles pour Brisa Bridgestone et les rejette. L'impossibilité d'ajuster les données moins détaillées ne pouvait pas être considérée comme un motif de rejet de celles-ci, étant donné que ces ajustements n'étaient effectués que si les parties en faisaient la demande. La CRIA a également estimé qu'il n'existait pas de seuil permettant de déterminer que les frais VAG étaient trop bas. Selon elle, l'inclusion de ces données accroîtrait la représentativité de la catégorie concernée.
- (366) La Commission a examiné les arguments de la CRIA et a accepté que les données de Sumitomo Rubber Türkiye soient utilisées lors de l'établissement des valeurs de référence. Elle a recalculé en conséquence les deux valeurs de référence pour les frais VAG et la marge bénéficiaire.
- (367) La CRIA a en outre fait valoir que la valeur de référence pour les frais VAG et la marge bénéficiaire devrait tenir compte de la structuration par catégories, à l'instar de ce que la Commission a fait dans les calculs de la sous-cotation des prix indicatifs, et que les dépenses de R&D devraient être supprimées afin de refléter le niveau plus faible des investissements en R&D réalisés par les producteurs chinois de la catégorie 3. La CRIA a demandé à la Commission de confirmer à tout le moins qu'aucun coût de R&D n'était inclus dans les frais généraux de fabrication des producteurs-exportateurs. Shandong Yongsheng a également présenté des arguments similaires.
- (368) Il a par ailleurs fait valoir que la valeur de référence fondée sur les informations financières de Brisa Bridgestone ne tenait pas compte de la différence entre les frais VAG et la marge bénéficiaire des sociétés de la catégorie 1 et ceux des sociétés de la catégorie 2, et que, par conséquent, la Commission devrait appliquer le ratio de bénéfice utilisé pour le calcul de la marge de préjudice (catégorie 1: 15,1 %; catégorie 3: 9,4 %) du tableau 15 tant aux frais VAG qu'à la marge bénéficiaire, et devrait ainsi réduire la marge bénéficiaire à 5,48 % et les frais VAG à 11,36 %.

⁽¹⁶⁸⁾ <https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx>.

⁽¹⁶⁹⁾ La région d'Ankara est la plus proche des usines de Brisa Bridgestone.

- (369) Kumho a avancé un argument similaire. Selon lui, la Commission a elle-même reconnu de manière constante tout au long de l'enquête que le marché des pneumatiques était structuré par catégories et que les producteurs de la catégorie 1 supportaient généralement des niveaux différents de dépenses de R&D, de vente et de commercialisation, bénéficiaient d'une notoriété de marque plus forte et opéraient dans des conditions commerciales sensiblement différentes de celles prévalant dans les segments des catégories 2 et 3. Il a fait valoir que l'application d'une valeur de référence tirée essentiellement d'un producteur de la catégorie 1 à des producteurs actifs dans des catégories inférieures risquait dès lors de surévaluer la valeur normale calculée.
- (370) La Commission a considéré que ces ratios établis pour 2021 sur la base des données de l'industrie de l'Union ne pouvaient pas être extrapolés à la situation de la Turquie, et qu'ils ne permettent pas de démontrer que, si des producteurs turcs étaient présents dans la catégorie 3, les frais VAG et la marge bénéficiaire seraient réduits en conséquence. Les arguments relatifs au fait que le niveau de ces valeurs de référence différerait selon la catégorie reposaient uniquement sur des hypothèses et la Commission ne disposait d'aucune base étayée et chiffrée qui lui aurait permis d'adapter ces valeurs de référence dans le cadre de sa détermination du dumping. Le fait que les conclusions relatives au préjudice aient établi un lien, pour les producteurs de l'Union, entre les niveaux des frais VAG et de la marge bénéficiaire et les catégories ne pouvait pas être utilisé pour déterminer le dumping, étant donné qu'il s'agissait de deux analyses distinctes et séparées. Les coûts de R&D ne faisaient pas non plus partie des frais généraux de fabrication des producteurs-exportateurs. La Commission a réaffirmé que les deux valeurs de référence pour les frais VAG et la marge bénéficiaire étaient raisonnables pour l'industrie du pneumatique. Cet argument a donc été rejeté.
- (371) La CRIA a en outre estimé que les pertes résultant d'instruments financiers dérivés provenant à la fois des produits d'exploitation et des autres charges d'exploitation dans les comptes de Brisa Bridgestone ne devraient pas être prises en considération, au motif que ces éléments sont liés à des transactions de couverture du risque de change et ne découlent donc pas des activités opérationnelles normales d'une société.
- (372) La Commission a considéré que, pour une société qui exporte et vend en devises étrangères, ce coût ou ce produit était lié à l'activité normale, étant donné que l'objectif est de couvrir le risque de change lié aux achats (de matières premières) et aux ventes en devises étrangères. La Commission a donc rejeté cet argument.
- (373) La CRIA a également affirmé que, étant donné que la Commission avait accepté de déduire les redevances des frais VAG, elle devrait aussi les retrancher de la marge bénéficiaire, ce qu'elle n'a pas fait. Dans ses réfutations des observations de la CRIA, le plaignant a affirmé que, dans l'hypothèse où la Commission devrait déduire des coûts des frais VAG, ces mêmes coûts ne devraient pas être retranchés de la marge bénéficiaire, car une société cherchant à maximiser son bénéfice ne réduira pas son prix de vente si un certain coût disparaît. Il s'est ainsi opposé à la déduction des redevances de la marge bénéficiaire.
- (374) La Commission a examiné ces arguments et a convenu avec la CRIA que les redevances devraient également être retranchées de la marge bénéficiaire, afin de garantir une comparaison équitable entre la valeur normale et le prix à l'exportation.
- (375) Le groupe Hankook et Kumho ont eux aussi estimé que la Commission avait commis une erreur de calcul, étant donné que les produits des activités d'investissement restaient inclus dans la marge bénéficiaire de Brisa Bridgestone, et qu'ils devraient être déduits.
- (376) La Commission a précisé que les produits des activités d'investissement n'étaient pas inclus dans la marge bénéficiaire et qu'il n'y avait donc pas d'erreur de calcul. La Commission a donc rejeté cet argument.
- (377) Le groupe Hankook a également soutenu que, dès lors que la Commission avait déduit du prix à l'exportation des redevances représentant 5 % de son prix à l'exportation, le même pourcentage devait être déduit des frais VAG de Brisa Bridgestone.
- (378) La Commission a rejeté cette approche, en faisant valoir que l'application d'un pourcentage de déduction uniforme tant aux frais VAG qu'au prix à l'exportation était injustifiée. Afin de parvenir à une comparaison équitable, les redevances effectives ont été éliminées des deux variables, indépendamment du fait qu'elles représentaient 2 % ou 5 % de la valeur à l'exportation.
- (379) Sur la base des arguments présentés par les parties intéressées, la Commission a adapté les valeurs de référence pour les frais VAG et la marge bénéficiaire en incluant les données financières de Sumitomo Rubber Türkiye et en déduisant les redevances de la marge bénéficiaire de Brisa Bridgestone. Les valeurs de référence finales pour les frais VAG et la marge bénéficiaire, exprimées en pourcentage du coût des marchandises vendues, s'élèvent respectivement à 15,04 % et 6,02 %.

- (380) À la suite de l'information finale additionnelle, Shandong Yongsheng a fait valoir que Brisa Bridgestone et Sumitomo Rubber Türkiye étaient principalement des producteurs des catégories 1 et 2 et que, par conséquent, leurs données financières consolidées ne fournissaient pas une valeur de référence réaliste pour les importations de pneumatiques VP-VUL en provenance de Chine, qui relèvent majoritairement de la catégorie 3. Il a proposé d'ajuster les valeurs de référence sur la base de la méthode expliquée dans ses observations faisant suite à l'information finale.
- (381) La Commission renvoie à son analyse présentée à la section 3.2.4.6. Elle a considéré que les valeurs de référence établies tant pour les frais VAG que pour la marge bénéficiaire étaient fondées sur les données de sociétés produisant des pneumatiques dans différentes catégories et que ces montants de frais VAG et de marge bénéficiaire à inclure dans la valeur normale calculée étaient raisonnables, non faussés et suffisamment représentatifs du secteur. Étant donné que la communication de Shandong Yongsheng ne comportait aucun élément nouveau, cet argument a été rejeté.
- (382) À la suite de l'information finale additionnelle, la Coalition a fait valoir que les frais VAG de Sumitomo Rubber Türkiye n'étaient pas raisonnables, étant donné qu'ils ne représentaient qu'environ 6 %, contre un taux de frais VAG de 21,18 % pour l'ensemble du secteur en Turquie, et que la Commission s'était initialement référée à ces statistiques et avait estimé qu'un taux de frais VAG aussi faible n'était pas raisonnable.
- (383) La Coalition a également soutenu que les données de Sumitomo Rubber Türkiye provenant d'ORBIS étaient insuffisamment détaillées et qu'en outre, dès lors que les frais VAG et la marge bénéficiaire communiqués étaient déraisonnables, ils auraient dû être écartés. À titre subsidiaire, dans l'hypothèse où la Commission déciderait de maintenir Sumitomo Rubber Türkiye dans le calcul des frais VAG et de la marge bénéficiaire, elle aurait dû revenir aux informations disponibles dans ORBIS pour Brisa Bridgestone, afin de comparer les comptes au même niveau de détail.
- (384) La Commission a rappelé que la valeur de référence pour les frais VAG était fondée sur la moyenne des deux sociétés, Sumitomo Rubber Türkiye et Brisa Bridgestone, et non sur les données individuelles de Sumitomo Rubber Türkiye. Bien que la valeur de référence obtenue de 15,04 % soit inférieure aux 21,18 % ressortant des statistiques sectorielles turques, la Commission a estimé qu'une telle valeur de référence était plus précise et plus raisonnable et qu'elle représentait en tout état de cause les meilleures données dont elle disposait. La Commission a également rappelé que les données relatives à Sumitomo Rubber Türkiye n'étaient disponibles que dans ORBIS, qui est habituellement utilisé pour le calcul des frais VAG et de la marge bénéficiaire en l'absence d'autres données disponibles. Toutefois, lorsqu'elles sont disponibles, la Commission utilise des informations financières plus détaillées. Par conséquent, en l'espèce, elle a utilisé les états financiers de Brisa Bridgestone, et non les données provenant d'ORBIS. Les deux jeux de données pouvaient être consolidés et il n'y avait aucune raison de revenir, pour Brisa Bridgestone, aux données moins détaillées provenant d'ORBIS. Ces arguments ont donc été rejetés.

3.2.5.8. Calcul

- (385) Sur la base des éléments précédents, la Commission a calculé la valeur normale par type de produit au niveau départ usine, conformément à l'article 2, paragraphe 6 bis, point a), du règlement de base.
- (386) La Commission a d'abord établi les coûts de fabrication non faussés. Elle a appliqué les coûts unitaires non faussés à la consommation réelle des différents facteurs de production du producteur-exportateur ayant coopéré. Ces taux de consommation ont été contrôlés lors de la vérification. La Commission a multiplié les facteurs d'utilisation par les coûts unitaires non faussés relevés dans le pays représentatif, comme décrit à la section 3.2.3.5.
- (387) Après avoir établi les coûts de fabrication non faussés, la Commission a appliqué les frais généraux de fabrication. La Commission a ensuite ajouté des frais VAG de 15,04 % et une marge bénéficiaire de 6,02 %.

3.3. Prix à l'exportation

- (388) Les producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon ont exporté vers l'Union soit directement à des acheteurs indépendants, soit par l'intermédiaire de sociétés liées agissant en qualité d'importateurs.
- (389) Lorsque les producteurs-exportateurs ont exporté le produit concerné directement à des acheteurs indépendants dans l'Union, le prix à l'exportation était le prix réellement payé ou à payer pour le produit concerné vendu à l'exportation vers l'Union, conformément à l'article 2, paragraphe 8, du règlement de base.

- (390) Pour les producteurs-exportateurs ayant exporté le produit concerné vers l'Union par l'intermédiaire de sociétés liées agissant en qualité d'importateurs, le prix à l'exportation a été établi sur la base du prix auquel les produits importés ont été revendus pour la première fois à des acheteurs indépendants dans l'Union, conformément à l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base. Dans ce cas, des ajustements du prix ont été opérés pour tenir compte de tous les coûts intervenus entre l'importation et la revente, y compris les frais VAG réels, ainsi que d'une marge bénéficiaire. En l'absence de coopération de la part d'un importateur indépendant, la Commission s'est fondée sur la marge bénéficiaire établie lors de l'enquête concernant un produit similaire, les pneumatiques pour camions, mentionnée ci-dessus, à savoir 6,3 %.
- (391) À la suite de l'information finale, le groupe Hankook a affirmé que, lors du calcul du prix à l'exportation conformément à l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base, la Commission avait commis une erreur matérielle concernant le pourcentage de frais VAG de l'une de ses parties liées et il a demandé à la Commission de corriger cette erreur.
- (392) La Commission a corrigé l'erreur, ainsi qu'une erreur matérielle similaire qu'elle a décelée dans l'un des autres tableaux des entités liées du groupe Hankook. Les corrections ont entraîné une légère hausse des prix CIF utilisés pour la détermination des marges de préjudice et de dumping.

3.4. Comparaison

- (393) L'article 2, paragraphe 10, du règlement de base impose à la Commission de procéder à une comparaison équitable entre la valeur normale et le prix à l'exportation au même stade commercial, et de tenir compte des différences de facteurs qui affectent les prix et leur comparabilité. En l'espèce, la Commission a choisi de comparer la valeur normale et le prix à l'exportation des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon au stade commercial départ usine.
- (394) Lorsque la nécessité d'assurer une comparaison équitable le justifiait, la valeur normale et le prix à l'exportation ont été ajustés pour: i) les ramener au niveau départ usine; et ii) tenir compte des différences au niveau des facteurs dont il a été affirmé et démontré qu'ils affectaient les prix et leur comparabilité.

3.4.1. Ajustements apportés à la valeur normale

- (395) Comme expliqué à la section 3.2, la valeur normale a été établie sur la base des coûts de production non faussés ainsi que des montants correspondant aux frais VAG et à la marge bénéficiaire, qui ont été jugés raisonnables pour ce stade commercial. Par conséquent, aucun ajustement n'a été nécessaire pour ramener la valeur normale au niveau départ usine.
- (396) La Commission n'a trouvé aucune raison de procéder à des ajustements de la valeur normale, et aucun des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon n'a demandé de tels ajustements.

3.4.2. Ajustements apportés au prix à l'exportation

- (397) Afin de ramener le prix à l'exportation au stade commercial départ usine, des ajustements ont été opérés de sorte à prendre en considération: le fret dans l'Union, les droits de douane, les rabais sur les quantités, les coûts du crédit et frais bancaires, les commissions et les redevances.

3.4.3. Taux de change

- (398) À la suite de l'information finale, Shandong Yongsheng a affirmé que, lors du calcul du prix à l'exportation, la Commission avait utilisé le taux de change figurant dans les livres comptables de Yongsheng, mais qu'aux fins du calcul du préjudice, la Commission avait utilisé le taux de change officiel qu'elle avait publié dans le dossier. La Commission a également utilisé les taux de change officiels pour convertir les données de la Turquie lors de la construction de la valeur normale. Shandong Yongsheng a fait valoir qu'afin de garantir une comparaison équitable, la Commission devrait utiliser la même source, qui devrait être, selon lui, le taux de change officiel publié par la Commission dans le dossier lors de l'établissement du prix à l'exportation. Il a avancé le même argument à la suite de l'information finale additionnelle.

- (399) L'utilisation des informations de la société selon ses propres livres comptables aux fins du calcul de la valeur normale vise à permettre à la Commission de vérifier les informations par rapport aux propres documents comptables de la société, qui sont libellés en CNY. Les données de ventes utilisées aux fins des calculs du préjudice servent à la construction du prix CIF, qui est exprimé en EUR selon le taux de change officiel publié par la Commission dans le dossier, de manière à pouvoir être comparé au prix de l'industrie de l'Union, dans le cadre d'un exercice distinct de celui du calcul de la marge de dumping. Il n'existe donc aucune asymétrie entre ces deux approches et l'argument a été rejeté.

3.5. Marges de dumping

- (400) Pour les producteurs-exportateurs ayant coopéré retenus dans l'échantillon, la Commission a comparé la valeur normale moyenne pondérée de chaque type de produit similaire avec le prix à l'exportation moyen pondéré du type de produit concerné correspondant, conformément à l'article 2, paragraphes 11 et 12, du règlement de base.
- (401) Sur cette base, les marges de dumping moyennes pondérées, exprimées en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union avant dédouanement, s'établissent comme suit:

Société	Marge de dumping définitive (en %)
Groupe Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. — Hankook Tire China Co., Ltd.	7,4
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3

- (402) Pour les producteurs-exportateurs ayant coopéré, mais non retenus dans l'échantillon, la Commission a calculé la marge de dumping moyenne pondérée, conformément à l'article 9, paragraphe 6, du règlement de base. Par conséquent, cette marge a été établie sur la base des marges des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, sans tenir compte des marges des producteurs-exportateurs présentant des marges de dumping nulles ou de minimis, ni des marges établies dans les circonstances visées à l'article 18 du règlement de base.
- (403) Sur cette base, la marge de dumping définitive pour les producteurs-exportateurs ayant coopéré non retenus dans l'échantillon est de 24,4 %.
- (404) Pour tous les autres producteurs-exportateurs en Chine, la Commission a établi la marge de dumping sur la base des données disponibles, conformément à l'article 18 du règlement de base. À cet effet, la Commission a déterminé le degré de coopération des producteurs-exportateurs. Le degré de coopération correspond au volume des exportations vers l'Union des producteurs-exportateurs ayant coopéré, exprimé en pourcentage du total des importations dans l'Union en provenance du pays concerné au cours de la période d'enquête, ces chiffres étant établis à partir d'Eurostat.
- (405) En l'espèce, le degré de coopération est élevé, car les exportations des producteurs-exportateurs ayant coopéré représentaient presque 100 % des importations totales au cours de la période d'enquête. Dès lors, la Commission a décidé d'établir la marge de dumping pour les producteurs-exportateurs n'ayant pas coopéré au niveau correspondant à celui de la société de l'échantillon des producteurs-exportateurs ayant coopéré qui présentait, selon un examen individuel, la marge de dumping la plus élevée.
- (406) À la suite de l'information finale, Kumho a affirmé que la Commission avait elle-même reconnu que le marché se caractérisait par une segmentation claire en catégories et que l'utilisation d'une moyenne globale unique pour l'ensemble des producteurs-exportateurs ayant coopéré non retenus dans l'échantillon ne reflétait pas adéquatement la structure du marché. Kumho a dès lors affirmé que les mesures applicables aux producteurs-exportateurs ayant coopéré non retenus dans l'échantillon opérant principalement dans la catégorie 2 devraient être plafonnées au niveau de la marge de préjudice établie pour les producteurs de la catégorie 2 ou, à tout le moins, au niveau de la marge de dumping établie pour les producteurs de la catégorie 2.

- (407) Le groupe GITI a avancé un argument similaire, en estimant que puisqu'il était producteur de la catégorie 2, il présentait des similitudes substantielles avec le groupe Hankook et que, par conséquent, il devait se voir attribuer le droit du groupe Hankook, et non la moyenne de l'échantillon. Il a estimé être pénalisé par le fait que le groupe Hankook, qui était également un producteur de la catégorie 2, serait soumis à un droit antidumping de 3,4 % ⁽¹⁷⁰⁾ tandis que lui-même serait soumis à un droit antidumping de 29,9 % ⁽¹⁷¹⁾, alors même qu'il opère sur le même segment de marché, est en concurrence pour les mêmes clients ou des clients similaires et vend à des prix similaires. Le groupe GITI a par ailleurs affirmé qu'il approvisionnait également des clients réputés et qu'il faisait partie d'un nombre restreint de producteurs chinois respectant le règlement de l'Union européenne sur la déforestation. Selon lui, le règlement de base (article 9, paragraphe 4) permet d'instituer un droit moindre «s'il suffit à éliminer le préjudice» et, en vertu de l'ancien règlement (CE) n° 384/96 du Conseil ⁽¹⁷²⁾ relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne, la Commission a par le passé attribué un droit aux sociétés non retenues dans l'échantillon en fonction de la catégorie ou du statut de ces sociétés non retenues dans l'échantillon. Il a donné des exemples d'affaires antérieures dans lesquelles la Commission avait attribué des droits différents aux sociétés non retenues dans l'échantillon selon que celles-ci remplissaient ou non les conditions pour bénéficier du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché ou du traitement individuel.
- (408) La Commission a rejeté ces arguments. L'ajustement suggéré par Kumho ne fait pas partie des ajustements prévus par le règlement de base. En outre, le fait que, en vertu du règlement (CE) n° 384/96, la Commission ait traité différemment les sociétés qui remplissaient ou non les conditions pour bénéficier du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché ou du traitement individuel ne constituait pas un précédent autorisant la Commission à attribuer des marges de droit différentes en fonction du segment de marché dans le cadre juridique actuel.
- (409) À la suite de l'information finale, la Coalition a affirmé que, selon le règlement de base, la détermination de la marge de dumping doit rendre compte de l'ampleur totale des pratiques de dumping et que, par conséquent, la pondération normale de la marge de dumping des producteurs-exportateurs ayant coopéré était inappropriée. Elle a fait valoir qu'en l'espèce, la Commission avait elle-même reconnu que le prix de Hankook était supérieur de 50 % au prix moyen des producteurs-exportateurs chinois et que cela s'expliquait principalement par la spécificité de la situation de Hankook et par le fait qu'il exportait dans le segment de marché de la catégorie 2, proche de la catégorie 1. La Coalition s'est également référée à l'analyse du préjudice, qui confirmait l'effet préjudiciable des importations de la catégorie 3. Par conséquent, et étant donné que les mesures antidumping sont destinées à assurer des conditions de concurrence équitables et à fournir une mesure corrective efficace et adéquate à l'industrie de l'Union, la Coalition a estimé que l'incidence préjudiciable différente des pratiques de dumping en fonction de la catégorie concernée devrait se refléter dans les mesures adoptées, étant donné également que le dumping est principalement imputable au segment de la catégorie 3, qui représente l'écrasante majorité de l'afflux d'importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping, et que cela doit être reflété dans le niveau des droits. La Coalition a dès lors estimé que les marges de dumping des sociétés retenues dans l'échantillon devraient être pondérées en fonction de la part que représente chaque catégorie pour laquelle les marges de dumping ont été déterminées dans la part de ces catégories dans les exportations chinoises totales. En supposant que 20 % des importations relevaient des catégories 1 ou 2 et 80 % relevaient de la catégorie 3, la marge de dumping qui en résulterait pour les producteurs ayant coopéré non retenus dans l'échantillon devrait s'élever à 44 %.
- (410) La Commission a réaffirmé que le calcul de la marge de dumping tenait déjà compte des différentes catégories et qu'il n'existait aucune raison d'établir une quelconque pondération: la Commission a calculé la marge de dumping moyenne pondérée, conformément à l'article 9, paragraphe 6, du règlement de base. Elle a dès lors rejeté l'argument selon lequel elle aurait dû procéder à d'autres calculs de la marge de dumping pour les producteurs ayant coopéré non retenus dans l'échantillon.
- (411) Les marges de dumping définitives, exprimées en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, sont les suivantes:

Société	Marge de dumping définitive (en %)
Autres sociétés ayant coopéré	24,4
Toutes les autres importations originaires du pays concerné	45,3

⁽¹⁷⁰⁾ Le droit a été modifié à 4,3 % à la suite de l'information finale.

⁽¹⁷¹⁾ Le droit a été modifié à 24,4 % à la suite de l'information finale.

⁽¹⁷²⁾ Règlement (CE) n° 384/96 du Conseil du 22 décembre 1995 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de la Communauté européenne (JO L 56 du 6.3.1996, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1996/384/oj>).

4. PRÉJUDICE

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

- (412) Le produit similaire a été fabriqué par au moins dix groupes de producteurs dans l'Union au cours de la période d'enquête. Ils constituent l'«industrie de l'Union» au sens de l'article 4, paragraphe 1, du règlement de base.
- (413) La production totale de l'Union pendant la période d'enquête a été établie à environ 251 millions de pneumatiques. La Commission a établi ce chiffre sur la base des données EUROPOOL ⁽¹⁷³⁾ gérées par Tyres Europe (ci-après «Tyres Europe»), anciennement European Tyre and Rubber Manufacturers' Association, l'ETRMA et Eurostat. Les membres de Tyres Europe représentent la grande majorité des producteurs de l'Union. Tyre Europe collecte des données de marché auprès de ses membres et leur fournit des données de marché précises et agrégées.
- (414) Comme indiqué au considérant 16, les trois producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon représentaient 14,5 % de la production totale dans l'Union du produit similaire au cours de la période d'enquête. Les indicateurs microéconomiques ont été examinés sur la base des données vérifiées tirées des réponses de ces trois producteurs de l'Union.

4.2. Consommation de l'Union

- (415) La Commission a établi la consommation de l'Union sur la base des informations fournies par Tyres Europe (données EUROPOOL).
- (416) La consommation de l'Union a évolué comme suit:

Tableau 2

Consommation de l'Union (en unités de pneumatiques)

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Consommation totale de l'Union	311 176 988	316 533 953	312 072 799	335 932 482
Indice	100	102	100	108

Source: EUROPOOL (Tyres Europe).

- (417) La consommation de l'Union a d'abord légèrement augmenté en 2022, avant de retomber en 2023 et d'augmenter à nouveau au cours de la période d'enquête. Globalement, au cours de la période considérée, la consommation a augmenté de 8 %, soit d'environ 25 millions de pneumatiques.

4.3. Caractéristiques du marché de l'Union

- (418) Le marché de l'Union des pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers est un marché hautement concurrentiel, caractérisé par de nombreux groupes de producteurs et de nombreuses marques.
- (419) Il existe deux grands canaux de vente sur le marché de l'Union, à savoir l'équipement d'origine (ci-après l'«EO») et la seconde monte.
- (420) Dans le segment de l'EO, les fabricants de pneumatiques vendent le produit faisant l'objet de l'enquête aux constructeurs automobiles pour qu'il soit monté sur des véhicules neufs. Ces pneumatiques doivent donc répondre à des spécifications détaillées conformes aux attentes du fabricant de l'équipement d'origine. Les pneumatiques conçus pour le marché FEO sont généralement vendus par les mêmes fabricants de pneumatiques également sur le marché de la seconde monte, ce qui signifie que les fabricants de pneumatiques sont désireux d'obtenir des ventes d'EO afin de garantir les ventes futures sur le marché de la seconde monte. Par conséquent, les constructeurs automobiles disposent d'un grand pouvoir lors de la négociation contractuelle. Dès lors, la rentabilité des ventes d'EO pour les producteurs de pneumatiques est généralement plus faible.

⁽¹⁷³⁾ Base de données agrégée issue des informations collectées auprès des membres de Tyres Europe.

- (421) Dans le segment de la seconde monte, les pneumatiques sont vendus à des distributeurs liés/indépendants, des détaillants qui les revendent ensuite aux utilisateurs finaux. Comme expliqué au considérant 420 ci-dessus, les producteurs de pneumatiques réalisent normalement des marges plus élevées sur le marché de la seconde monte que sur les ventes d'EO.
- (422) Sur la base des informations fournies par Tyres Europe lors de la visite de vérification, le segment de l'EO représente environ 16 % à 20 % de la consommation totale de l'Union, tandis que le reste est constitué du marché de la seconde monte.
- (423) Outre les deux canaux de vente, comme expliqué à la section 2.4.1, le marché du produit soumis à l'enquête est également segmenté en trois catégories. Aux fins de la présente enquête, la Commission a utilisé la catégorisation résumée à la section 2.4.2 ci-dessus.
- (424) La CRIA et le groupe GITI ont affirmé que l'interchangeabilité était nulle ou seulement très limitée entre les pneumatiques de différentes catégories et ont donc demandé que l'enquête comprenne une analyse segmentée du préjudice et du lien de causalité. La CRIA a également affirmé que les différentes catégories desservaient des segments de marché différents, étant donné que les clients des catégories 1 et 2 privilégiaient la sécurité, les performances et la marque par rapport au prix. En outre, il existe un effet de verrouillage bien connu, ce qui signifie que les propriétaires de voitures haut de gamme/de luxe, en particulier, font preuve d'une forte fidélité à la marque et demandent généralement (en particulier au cours des premières années d'utilisation de la voiture) la même marque de seconde monte que les pneumatiques d'origine initialement montés. Selon la CRIA, les exigences de l'Union en matière d'étiquetage contribuent également à cet effet de verrouillage en sensibilisant les consommateurs à divers aspects liés à la sécurité et aux performances. La CRIA a donc conclu que la dynamique du marché entre les pneumatiques pour camions et les pneumatiques pour voitures particulières était fondamentalement différente et que, par conséquent, la concurrence intercatégorique établie dans l'affaire des pneumatiques pour camions ne s'appliquait pas au produit soumis à l'enquête.
- (425) La Commission a estimé que les arguments avancés par les parties étaient dénués de fondement. Tout d'abord, les pneumatiques de toutes les catégories peuvent être montés sur des voitures particulières ou des véhicules utilitaires légers et sont donc suffisamment interchangeables. Le fait que les consommateurs de marques haut de gamme privilégient la performance et la sécurité par rapport au prix peut effectivement limiter la concurrence directe entre les catégories 1 et 3, mais il n'en va pas de même pour la catégorie 3 par rapport à la catégorie 2. En outre, de nombreuses marques classiques de catégorie 3 se positionnent de plus en plus sur la base de leurs aspects techniques et qualitatifs plutôt que d'être simplement bon marché⁽¹⁷⁴⁾. Grâce à des investissements continus et accrus dans la recherche et le développement, de nombreuses marques de catégorie 3 offrent une qualité en constante amélioration à des prix très compétitifs et, à ce titre, constituent clairement une solution de substitution aux pneumatiques de catégorie 2 qui tentent d'équilibrer les considérations de qualité et de prix. Par ailleurs, les lignes de démarcation entre les catégories ne sont pas clairement et définitivement établies, comme en témoigne le fait que les mêmes marques (Falken, Giti, Cooper, etc.) peuvent être citées en tant que catégorie 3 ou catégorie 2 par diverses sources, y compris des sites web d'examen des pneumatiques couramment utilisés et des sites web d'opérateurs économiques spécialisés⁽¹⁷⁵⁾. De même, pour certaines marques, les classifications des catégories 1 et 2 se chevauchent (Vredestein, Hankook). L'émergence d'autres classifications telles que «qualité moyenne», «économique haut de gamme», «qualité supérieure» et «économique de qualité» complique encore la division stricte entre les catégories. La concurrence et la substituabilité entre les catégories sont également étayées par le fait qu'un nombre croissant de marques de catégorie 3 obtiennent la certification EO⁽¹⁷⁶⁾ auprès de constructeurs automobiles connus et se positionnent sur la base de la qualité et des réalisations, ce qui est normalement une caractéristique des marques de catégorie 2.

⁽¹⁷⁴⁾ Source: articles de presse sur diverses marques chinoises, notamment: Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition: <https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/>; European Linglong tire factory certified by numerous OEMs: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html; Sailun continues in the fast lane: https://www.eqs-news.com/news/media/sailun-continues-in-the-fast-lane-sailun-has-entered-the-top-10-most-valuable-tyre-brands-in-the-world-for-the-first-time-achieving-a-historic-triple/d361873f-a8c3-4601-a541-8263c80366a4_en#:~:text=Sailun%20continues%20in%20the%20fast%20lane%20+,,historic%20triple.%20%7C%20Media%20%2D%20EQS%20News, consulté pour la dernière fois le 27 avril 2026.

⁽¹⁷⁵⁾ Source: les sites web de divers commerçants ou fabricants de pneumatiques classent les marques en catégories, notamment: <https://www.tyrereviews.com/tyre/>; <https://www.tyresavings.com/brands> <https://www.asdatyres.co.uk/brands>; <https://www.grip500.it/pneumatico/>; <https://www.reifen.com/de-de/auto/reifen/marken>, consulté pour la dernière fois le 27 avril 2026.

⁽¹⁷⁶⁾ Source: Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition: <https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/>; European Linglong tire factory certified by numerous OEMs: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html, consulté pour la dernière fois le 27 avril 2026.

- (426) Dans l'ensemble, la Commission a considéré que, même si certains clients peuvent privilégier la marque et la qualité, ce comportement est également influencé par l'écart de prix qu'ils sont finalement disposés à accepter pour ces attributs. L'effet de verrouillage mentionné par la CRIA peut donc effectivement limiter la concurrence directe entre les pneumatiques des catégories 1 et 3 sur le marché de la seconde monte (bien que certains producteurs de la catégorie 3 investissent massivement dans la R&D et excellent dans certains paramètres techniques), mais il ne remet pas en cause la substituabilité entre les catégories 3 et 2 et, de la même manière, entre les catégories 2 et 1. Par conséquent, la Commission a conclu que les pneumatiques de la catégorie 3 étaient en concurrence avec les catégories supérieures (en particulier la catégorie 2) et exerçaient donc une pression à la baisse sur les prix de ces catégories supérieures du fait d'un effet de cascade inversée. Les arguments relatifs à l'absence d'interchangeabilité ont donc été rejetés. Sur la même base, les demandes d'analyse totalement segmentée du préjudice et du lien de causalité n'ont pas non plus été acceptées, comme expliqué plus en détail aux considérants 469 et 534, respectivement.
- (427) À la suite de l'information finale, la CRIA a réitéré son argument relatif à l'absence de concurrence intercatégories, au motif que, même si une concurrence existait certes entre des segments adjacents de catégories voisines, à savoir entre les pneumatiques de la catégorie 3 de qualité supérieure et les pneumatiques de la catégorie 2 de qualité inférieure, et, de même, entre les pneumatiques de la catégorie 2 de qualité supérieure et les pneumatiques de la catégorie 1 de qualité inférieure, cela ne pouvait toutefois pas, selon la CRIA, être extrapolé de manière à conclure à une substituabilité totale entre toutes les catégories.
- (428) Kumho a estimé que la Commission n'avait pas expliqué ni étayé sa conclusion selon laquelle les produits des catégories 3 et 2 étaient en concurrence directe, en particulier à la lumière du considérant 425, dans lequel elle reconnaissait que la concurrence directe entre les produits des catégories 1 et 3 pouvait être limitée. Kumho a indiqué que les mêmes facteurs limitatifs, à savoir les préférences en matière de qualité et de sécurité des pneumatiques, s'appliquaient de la même manière entre les catégories 2 et 3. Il a également affirmé que, dans l'analyse par catégorie de la Commission, la perception des consommateurs n'avait pas été correctement prise en considération.
- (429) Shandong Yongsheng a soutenu que les pneumatiques chinois de la catégorie 3 étaient exclus du marché FEO de l'Union, ce qui démontrait une nette séparation structurelle entre les pneumatiques de la catégorie 3 originaires de Chine et ceux des autres catégories, et il a indiqué que les éléments de preuve avancés par la Commission pour soutenir le contraire étaient «non sourcés, non vérifiés et non spécifiques». À cet égard, Shandong Yongsheng a fait valoir que la certification EO de Linglong était très récente (2024) et concernait une usine de production serbe et qu'elle était dès lors sans incidence sur la présente enquête. Shandong Yongsheng a également soutenu que la Commission n'avait pas correctement évalué la perception qu'ont les consommateurs des produits chinois de la catégorie 3 et a fourni des exemples de «publicités négatives» de deux distributeurs français.
- (430) La Commission a relevé que la CRIA, tout en reconnaissant que les pneumatiques de catégories adjacentes se faisaient effectivement concurrence, niait tout simplement l'existence d'une substituabilité totale sans avancer le moindre élément de preuve ou la moindre explication. La Commission a jugé l'argument de la CRIA en partie ambigu, étant donné que l'on ne comprend pas très bien ce que recouvre exactement l'expression «substituabilité totale entre toutes les catégories» ni pourquoi cela serait même nécessaire pour établir l'existence d'une concurrence intercatégories. On peut soutenir que les produits sont en concurrence avec ceux qui leur sont les plus proches en termes de qualité et de prix, que ce soit au sein d'une même catégorie ou entre catégories, et c'était précisément ce que faisait valoir la Commission, ce qu'a également admis la CRIA.
- (431) En ce qui concerne l'argument de Kumho, la justification ainsi que les éléments de preuve relatifs à la concurrence directe entre les catégories 3 et 2 ont déjà été exposés, en particulier aux considérants 425 et 426 ci-dessus, et Kumho n'a présenté aucun élément de preuve concret de nature à les infirmer. Comme cela a déjà été expliqué, les pneumatiques de la catégorie 3 sont bel et bien en concurrence avec ceux de la catégorie 2 sur la base de leurs paramètres techniques et de sécurité et constituent dès lors une solution de substitution viable pour les clients qui recherchent le meilleur rapport qualité-prix pour leur pouvoir d'achat. De même, il a été indiqué à plusieurs reprises (notamment, mais pas uniquement, à la section 2.4.1) que la structuration par catégories était fortement influencée par la perception du marché et que, précisément pour cette raison, les lignes de démarcation étaient souvent floues et n'étaient en aucun cas constantes. Les opérateurs commerciaux et les importateurs proposant des pneumatiques de la catégorie 3 ont tout intérêt à vendre ces pneumatiques et à influencer la perception des consommateurs en faveur de leur gamme de produits.
- (432) En ce qui concerne l'argument de Shandong Yongsheng, et en particulier la référence aux sources mentionnées au considérant 425, la Commission a fait observer que Shandong Yongsheng n'avait présenté aucun argument réfutant la véracité des informations. La Commission a considéré que les articles publics publiés par des distributeurs en ligne, tels que Trojan, spécialisés dans le commerce des pneumatiques, comptant plus de 30 ans d'expérience, dotés d'une présence commerciale mondiale et d'une gamme de produits variée assortie de résultats d'essais et de spécifications techniques détaillés, étaient suffisamment «sourcés» et «spécifiques» pour démontrer une

évolution continue de la perception mondiale de diverses marques de la catégorie 3. En ce qui concerne la certification EO de Linglong, le fait qu'elle concernait une usine en Serbie ne remettait pas en cause la constatation selon laquelle Linglong, en tant que marque, avait obtenu des contrats d'EO avec des constructeurs automobiles européens. À cet égard, il convient de souligner que la classification par catégorie et la perception des consommateurs sont liées au nom de la marque, et non au pays d'origine. En outre, cet élément de preuve se rapporte à l'année 2024, qui coïncide avec la période d'enquête.

- (433) En toute hypothèse, comme indiqué au considérant 422, le marché FEO ne représentait qu'environ 16 à 20 % de la consommation totale de l'Union et, dès qu'un pneumatique devait être remplacé, la concurrence s'exerçait sur le marché de la seconde monte; dès lors, l'argument de Shandong Yongsheng selon lequel les pneumatiques chinois de la catégorie 3 étaient structurellement coupés du reste du marché a été jugé non fondé.
- (434) La Commission a considéré que l'argument de Shandong Yongsheng relatif à la perception négative des marques chinoises n'était pas étayé. Les publicités négatives de certains distributeurs ne reflètent pas le point de vue d'autres distributeurs et opérateurs commerciaux important et commercialisant activement divers pneumatiques chinois de la catégorie 3 sur le marché de l'Union. À titre d'exemple, la Coalition des importateurs de VP-VUL, en ce qui concerne les produits chinois de la catégorie 3, soutient exactement le contraire dans sa communication, en mettant l'accent sur l'efficacité et l'avantage concurrentiel des producteurs chinois. En outre, l'argument de Shandong Yongsheng est en nette contradiction avec la communication de la CRIA faisant valoir que c'est en réalité la mauvaise qualité des pneumatiques de la catégorie 3 de l'Union par rapport à leurs concurrents chinois qui doit être analysée en tant que cause du préjudice, comme expliqué plus en détail au considérant 554 ci-dessous.
- (435) En résumé, en ce qui concerne les arguments relatifs à l'absence de substitution et de concurrence intercatégories, la Commission a fait observer que le fait même que les pneumatiques se font concurrence simultanément sur divers aspects qualitatifs et techniques ainsi que sur leur prix démontrait clairement que la décision de choisir un produit ou une marque spécifique résultait d'une mise en balance de ces facteurs précis et qu'en ce sens, tous les pneumatiques étaient en concurrence les uns avec les autres. En outre, le fait que certaines marques se situent entre deux catégories ou soient promues sous des termes généralement associés à des catégories supérieures sur la base de leurs évolutions techniques et de leurs campagnes de commercialisation influence la perception des clients et renforce la concurrence intercatégories. Aucune des parties ayant formulé des observations n'a présenté d'arguments réfutant cette justification fondamentale.
- (436) Par conséquent, les conclusions relatives à la concurrence intercatégories et à l'interchangeabilité des produits, telles que décrites aux considérants 425 et 426, ont été maintenues.

4.4. **Importations en provenance du pays concerné**

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

- (437) La Commission a déterminé le volume des importations sur la base des données d'Eurostat. La part de marché des importations a été établie sur la base de la consommation de l'Union telle qu'elle figure dans le tableau 2.
- (438) Les importations dans l'Union en provenance du pays concerné ont évolué comme suit:

Tableau 3
Quantité des importations (en unités de pneumatiques) et part de marché

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Volume des importations en provenance du pays concerné (en unités)	57 295 850	66 992 782	78 917 144	92 988 175
Indice	100	117	138	162

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Part de marché (en %)	18	21	25	28
<i>Indice</i>	100	117	138	156

Source: base Comext d'Eurostat.

- (439) Le volume des importations du produit concerné a augmenté régulièrement d'une année à l'autre au cours de la période considérée, avec une augmentation globale impressionnante de 62 %, correspondant à environ 35 millions de pneumatiques. La croissance du volume des importations en provenance de Chine dans l'Union a donc dépassé celle de la consommation de l'Union (25 millions de pneumatiques).
- (440) L'augmentation des volumes d'importation s'est traduite par une nette augmentation de la part de marché des importations en provenance de Chine, qui est passée de 18 % en 2021 à 28 % au cours de la période d'enquête.

4.5. **Prix des importations en provenance du pays concerné, sous-cotation des prix et blocage des prix**

- (441) La Commission a établi les prix des importations à partir des données d'Eurostat. La sous-cotation des prix des importations a été établie à partir des données vérifiées des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon.
- (442) Le prix moyen des importations dans l'Union en provenance du pays concerné a évolué comme suit:

Tableau 4

Prix à l'importation (en EUR/unité)

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
RPC	27,0	34,0	29,0	30,3
<i>Indice</i>	100	126	107	112

Source: base Comext d'Eurostat.

- (443) En 2022, les prix à l'importation ont d'abord fortement augmenté, de 26 %, puis ont diminué en 2023 pour atteindre des niveaux supérieurs à 2021 et sont restés dans la même fourchette au cours de la période d'enquête. Au cours de la période considérée, les prix des importations en provenance de Chine ont globalement augmenté (+ 12 %), ce qui constitue une modeste augmentation par rapport à la tendance suivie par le prix moyen des importations d'autres pays tiers dans l'Union (+ 26 %). Même les prix de l'industrie de l'Union, qui étaient beaucoup plus élevés que les prix à l'exportation chinois sur l'ensemble de la période considérée, ont enregistré une augmentation plus importante, de 15 %.
- (444) La Commission a déterminé la sous-cotation des prix au cours de la période d'enquête en comparant:
- les prix de vente moyens pondérés, par type de produit, facturés par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon à des acheteurs indépendants sur le marché de l'Union, ajustés au niveau départ usine; et
 - les prix moyens pondérés correspondants par type de produits importés vendus par les producteurs chinois ayant coopéré retenus dans l'échantillon au premier acheteur indépendant sur le marché de l'Union, établis aux conditions coût, assurance, fret (CIF) et dûment ajustés pour tenir compte des droits de douane et des coûts supportés après l'importation.

- (445) La comparaison des prix a été réalisée par type de produit, c'est-à-dire sur la base du numéro de contrôle de produit (NCP), en tenant compte de la segmentation au niveau des catégories, ainsi que de la différenciation en conséquence sur les marchés de l'OE et de la seconde monte, pour les transactions effectuées au même stade commercial, dûment ajustées si nécessaire, et après déduction des rabais et remises. Pour les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon qui opéraient au sein d'une structure de groupe dans laquelle le siège et les entités de vente liées intervenaient dans les ventes, les prix de vente ont été ajustés en supprimant les frais VAG liés aux activités des entités de vente et la marge bénéficiaire d'un importateur indépendant, par analogie avec l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base. Le résultat de cette comparaison a été exprimé en pourcentage du chiffre d'affaires théorique des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période d'enquête.
- (446) Compte tenu de la segmentation du marché, des calculs de sous-cotation distincts ont été effectués par catégorie. Aucun des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon n'ayant vendu de pneumatiques de catégorie 1, aucun calcul de sous-cotation n'a pu être effectué dans ce segment. Dans la catégorie 3, les marges de sous-cotation étaient comprises entre 7,2 % et 36,9 %, avec une marge de sous-cotation moyenne de 32,2 %. Aucune sous-cotation n'a été constatée dans le segment de la catégorie 2. Cela tient toutefois au fait que, du côté des producteurs-exportateurs, les ventes de la catégorie 2 portaient exclusivement sur la marque «Hankook», qui est largement considérée comme l'un des meilleurs pneumatiques de la catégorie 2. En effet, au fil des ans, la marque Hankook a décroché de nombreux contrats d'EO avec les principaux constructeurs automobiles, dont Audi, BMW, Mercedes et Porsche. De nombreux opérateurs économiques/importateurs classent Hankook dans la catégorie des «pneumatiques intermédiaires haut de gamme» ou des pneumatiques dits «de substitution haut de gamme». En d'autres termes, l'analyse de la catégorie 2 est quelque peu limitée si l'on compare un ensemble homogène de pneumatiques haut de gamme de la catégorie 2 avec un large éventail de pneumatiques de la catégorie 2 produits par l'industrie de l'Union. L'analyse des prix moyens des producteurs-exportateurs ayant coopéré non retenus dans l'échantillon, présentée dans leurs formulaires d'échantillonnage, a confirmé que les conclusions relatives aux pneumatiques Hankook de la catégorie 2 ne pouvaient pas être extrapolées au reste des importations en provenance de Chine. Les prix moyens de Hankook dépassaient sensiblement le prix moyen des producteurs-exportateurs chinois, de plus de 50 %. La marge moyenne pondérée de sous-cotation (catégories 2 et 3 combinées) a atteint 17 %, ce qui est considérable.
- (447) À la suite de l'information finale, Hankook a affirmé que la distinction entre la première monte (EO) et la seconde monte dans l'analyse du préjudice n'était pas justifiée sur le plan juridique, dès lors qu'elle n'avait pas été établie du côté du dumping. En outre, Hankook a jugé cette distinction inutile, étant donné qu'aucune configuration de prix claire selon les circuits de vente n'a pu être décelée dans ses propres ventes à l'Union et que, de fait, en supprimant du NCP les derniers chiffres distinguant les ventes d'EO des ventes de seconde monte, la marge de préjudice de Hankook diminuerait, passant de 3,4 % à 3,1 %.
- (448) Le plaignant a demandé à la Commission de calculer également une marge de sous-cotation, sur l'ensemble de la définition du produit et sur la base des prix moyens, afin de démontrer l'ampleur de la sous-cotation du prix pour l'ensemble du marché des pneumatiques dans sa globalité.
- (449) Le groupe GITI a affirmé que la Commission s'était contredite en déclarant que l'absence de sous-cotation pour Hankook ne pouvait pas être extrapolée au reste des importations en provenance de Chine tout en maintenant, lors de l'exercice d'échantillonnage, que les ventes de Hankook étaient représentatives. De même, Kumho a indiqué que la Commission ne pouvait pas écarter la constatation d'une absence de sous-cotation dans la catégorie 2 en faisant valoir que Hankook était spécifique tout en l'incluant dans l'échantillon et en refusant d'ajouter d'autres producteurs-exportateurs.
- (450) En ce qui concerne l'argument de Hankook, la Commission a fait observer qu'aucune des parties n'avait contesté les déterminations relatives à la différence de prix/de rentabilité entre le segment EO et le segment de la seconde monte, telles qu'présentées aux considérants 420 et 421. La Commission a estimé qu'elle devait effectuer la comparaison des produits à un niveau aussi détaillé que possible (pour autant que des données soient disponibles et vérifiées). Le fait que les ventes de Hankook n'aient prétendument pas suivi cette configuration pouvait s'expliquer par diverses décisions commerciales supplémentaires, tenant par exemple au volume des ventes, à leur calendrier et aux délais de livraison, et ne remet donc pas en cause la justification de la distinction. De même, le fait que la marge de sous-cotation aurait été plus élevée ou plus faible n'est pas un facteur déterminant pour décider du niveau de comparabilité des produits. La différence entre les deux scénarios de calcul de la marge de préjudice présentés par Hankook (avec et sans référence au marché EO ou au marché de la seconde monte dans la comparaison) apparaît biaisée, dès lors qu'elle ne reposait pas sur l'ensemble des coûts/ventes des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, mais uniquement sur les informations communiquées au groupe Hankook. En toute hypothèse, la différence calculée par le groupe Hankook s'élève à environ 10 %, ce qui montre qu'une telle distinction était justifiée. Dans le cas des calculs du dumping, la valeur normale construite est établie sur la base de valeurs de

référence pour les facteurs de production qui ne comportent aucune dimension relative à l'équipement d'origine ou à la seconde monte; autrement dit, les coûts de la main-d'œuvre, les coûts de l'énergie et les prix des matières premières ne varient pas selon que le pneumatique produit sera vendu à un constructeur de véhicules ou sur le marché de l'après-vente. Les informations versées au dossier concernant les frais VAG et la marge bénéficiaire dans le pays représentatif ne permettaient pas non plus d'opérer une telle distinction. Par conséquent, la valeur normale et les marges de dumping qui en découlent ne pouvaient pas être différenciées selon le circuit d'utilisation finale. L'analyse du préjudice, en revanche, repose sur des données de transactions réelles qui incluent le circuit de vente. L'analyse pour le marché EO et le marché de la seconde monte était dès lors justifiée et factuellement nécessaire à un examen objectif. Cet argument a donc été rejeté.

- (451) En ce qui concerne l'argument du plaignant, la Commission a considéré que la marge moyenne pondérée de sous-cotation combinant (mettant en correspondance) les pneumatiques des catégories 3 et 2 avait suffisamment reflété la sous-cotation. Ignorer les types de produits et inclure des modèles de la catégorie 1 qui n'étaient pas exportés par les exportateurs chinois retenus dans l'échantillon éroderait le niveau de comparabilité assuré par la différenciation par NCP et ne fournirait donc pas davantage d'informations. Cette demande a dès lors été rejetée.
- (452) En ce qui concerne l'argument du groupe GITI, la Commission a souligné que Hankook avait été retenu dans l'échantillon afin de garantir la représentativité en termes de volume des ventes et de représentation des catégories indépendamment du fait qu'il ait finalement été classé dans la catégorie 1 ou dans la catégorie 2. En fin de compte, un classement dans la catégorie 2 a été jugé plus approprié pour une combinaison de raisons, comme expliqué au considérant 94 ci-dessus. Dans le même temps, les éléments de preuve recueillis au cours de l'enquête, tels que décrits au considérant 446, ont aussi clairement démontré (sans être contestés par aucune des parties) que Hankook était largement considéré comme un fournisseur de pneumatiques de catégorie 2 haut de gamme et qu'il s'agit d'une marque opérant une transition de la catégorie 2 vers la catégorie 1. Cela est également mis en évidence par l'écart de prix considérable entre les prix de Hankook et la moyenne du reste des producteurs-exportateurs chinois, y compris de nombreux autres producteurs de la catégorie 2, comme indiqué au considérant 446 ci-dessus. Sur la base de ce qui précède, les limites exprimées quant à l'interprétation et à l'extrapolation de la constatation d'une absence de sous-cotation dans la catégorie 2, sur la base des données de Hankook, au reste des producteurs-exportateurs chinois, y compris ceux de la catégorie 2, ont été maintenues, et les arguments du groupe GITI et de Kumho ont été rejetés.
- (453) À la suite de l'information finale, la société T a relevé une erreur matérielle dans le calcul des frais VAG et a demandé à la Commission d'ajuster le calcul de ces coûts. La société G a relevé une erreur matérielle dans la consolidation des données relatives au coût de production et a demandé à la Commission d'ajuster ce coût.
- (454) La Commission a analysé ces allégations et a constaté qu'elles étaient justifiées. Les calculs de la sous-cotation et de la sous-cotation des prix indicatifs ont été adaptés en conséquence. Étant donné que ces corrections concernaient des données sensibles propres à chaque société, elles n'ont été communiquées à nouveau qu'aux sociétés concernées.
- (455) Les nouvelles marges de sous-cotation, intégrant également les modifications apportées aux prix moyens pondérés par type de produits importés vendus par les exportateurs chinois ayant coopéré retenus dans l'échantillon au niveau CIF, telles que décrites au considérant 392 ci-dessus, étaient comprises entre 10,2 % à 39,2 % pour la catégorie 3, avec une marge de sous-cotation moyenne de 34,7 %. Aucune sous-cotation n'a été constatée dans le segment de la catégorie 2 pour les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon. La marge moyenne pondérée de sous-cotation (catégories 2 et 3 combinées) a atteint 19 %.
- (456) Dans ses observations présentées après la date limite de présentation des observations sur le produit et après les vérifications des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, la CRIA a déclaré que le NCP sous sa forme actuelle ne permet pas d'identifier les pneumatiques de secours à usage temporaire et les pneumatiques pour remorques, même si ces deux types de pneumatiques sont nettement moins chers que les pneumatiques standard aux paramètres correspondants. Par conséquent, la CRIA a fait valoir que le NCP ne garantissait pas une comparaison équitable entre les prix des importations en provenance de Chine vers l'Union et les prix de vente intérieurs de l'industrie de l'Union en ce qui concerne ces types de produits spécifiques et rendait donc l'évaluation du préjudice inexacte.
- (457) L'enquête a révélé qu'aucun pneumatique pour remorque n'avait été exporté au cours de la période d'enquête par les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon. Les pneumatiques de secours à usage temporaire ont été exportés par l'un des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et représentaient moins de 1 % du volume des ventes à l'exportation retenues dans l'échantillon. Le producteur-exportateur n'a présenté aucune observation à cet égard et n'a demandé aucune forme d'ajustement pour ce type de pneumatique. En tout état de cause, compte tenu du volume limité de ces pneumatiques, la Commission a considéré que leur incidence ne pouvait pas modifier le résultat global de la comparaison des produits.

- (458) À la suite de l'information finale, la CRIA a formulé des observations sur le considérant 457 ci-dessus et a déclaré que «la nécessité d'une analyse segmentée découle de l'absence d'interchangeabilité et non des volumes d'exportation». Elle a en outre fait valoir qu'étant donné qu'aucun des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ne vendait de pneumatiques pour remorques, la Commission, en indiquant au considérant 77 que l'industrie de l'Union perdait du terrain pour ces types de produits particuliers en raison de la forte pression exercée par les importations en provenance de Chine à des prix déraisonnablement bas, avait procédé à une détermination préjudiciable non étayée par des éléments de preuve factuels.
- (459) Les observations relatives à l'analyse segmentée sont examinées en détail à la section 4.7 ci-dessous. L'explication figurant au considérant 457 avait pour objet de souligner que la comparaison de prix effectuée sur la base du NCP n'était pas affectée de manière substantielle par le fait que le NCP n'établissait pas de distinction entre les pneumatiques pour remorques ou les pneumatiques temporaires, qui seraient prétendument moins chers. En outre, la détermination de l'existence d'un dumping a été effectuée sur la base des données vérifiées du producteur-exportateur retenu dans l'échantillon pour l'ensemble de la définition du produit et, à ce titre, était étayée par des éléments de preuve factuels. De plus, le fait que les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon n'exportaient pas ce type de pneumatique ne signifie pas que d'autres producteurs-exportateurs n'en exportaient pas vers l'Union et n'ont pas eu d'incidence négative sur les résultats de l'industrie de l'Union. Ces arguments ont donc été rejetés.
- (460) La Commission a donc conclu que les prix des importations en provenance de Chine sous-cotaient considérablement les prix de l'industrie de l'Union globalement (catégories 2 et 3) et séparément au niveau de la catégorie 3.
- (461) En outre, la comparaison des prix des importations en provenance de Chine avec les prix de vente et les coûts de production de l'industrie de l'Union a révélé un blocage persistant des prix causé par les importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping. Tout au long de la période considérée, les prix moyens des importations en provenance de Chine dans l'Union sont restés constamment inférieurs au prix de vente de l'industrie de l'Union, tant au niveau moyen agrégé que pour la catégorie 3 séparément (voir tableaux 10 et 11 ci-dessous). Il est important de noter que les prix des importations en provenance de Chine étaient également inférieurs au coût de production unitaire moyen de l'industrie de l'Union. En 2023 et au cours de la période d'enquête, les prix des importations en provenance de Chine sont même tombés en dessous du coût de production unitaire de la catégorie 3 de l'industrie de l'Union, du segment des coûts les plus bas et de la principale catégorie d'importations en provenance de Chine (tableau 11). Comme expliqué à la section 4.6.3.1 ci-dessous, les coûts unitaires de l'industrie de l'Union ont augmenté plus rapidement que ses prix de vente tout au long de la période dans chaque catégorie. Cela montre que l'industrie n'a pas été en mesure de répercuter pleinement la hausse des coûts en raison de la pression soutenue exercée sur les prix par l'augmentation des volumes d'importations à bas prix en provenance de Chine.
- (462) À la suite de l'information finale, la CRIA a fait valoir que les prix de vente de l'industrie de l'Union étaient restés supérieurs à ses coûts de production au cours de la période considérée, ce qui démontrait l'absence de dépression ou de blocage des prix susceptible de causer un préjudice. Kumho a ajouté que le fait que l'industrie de l'Union ait été en mesure d'augmenter ses prix prouvait l'absence de blocage des prix.
- (463) À cet égard, la Commission a fait observer que le blocage des prix n'exigeait pas que l'industrie soit déficitaire et n'excluait pas l'existence de hausses de prix. La norme juridique au titre de l'article 3, paragraphe 3, du règlement de base consistant requiert simplement de déterminer si les importations concernées empêchent «des hausses de prix qui, sans cela, se seraient produites», ce qui est précisément ce qui s'est produit en l'espèce, comme le prouve le tableau 8, qui montre que l'industrie de l'Union n'a pas été en mesure d'adapter son prix de vente au coût de production, ce dernier augmentant à un rythme plus rapide. Les arguments de la CRIA et de Kumho ont donc été rejetés.

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

4.6.1. *Généralités*

- (464) Conformément à l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base, l'examen de l'incidence des importations faisant l'objet d'un dumping sur l'industrie de l'Union a comporté une évaluation de tous les indicateurs économiques qui ont influé sur la situation de cette industrie durant la période considérée.
- (465) Comme indiqué au considérant 16, il a été procédé à un échantillonnage pour déterminer le préjudice éventuel subi par l'industrie de l'Union.

- (466) Pour la détermination du préjudice, la Commission a opéré une distinction entre les indicateurs de préjudice macroéconomiques et microéconomiques. La Commission a évalué les indicateurs macroéconomiques sur la base des données contenues dans la plainte, la réponse au questionnaire macroéconomique fournie par Tyres Europe et les statistiques d'Eurostat. Les données de Tyres Europe concernaient plus de dix groupes de producteurs de l'Union, représentant plus de 90 % de la production totale de l'Union. La Commission a évalué les indicateurs microéconomiques sur la base des données figurant dans les réponses au questionnaire fournies par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Les deux ensembles de données ont été jugés représentatifs de la situation économique de l'industrie de l'Union.
- (467) Les indicateurs macroéconomiques sont les suivants: production, capacités de production, utilisation des capacités, volume des ventes, part de marché, croissance, emploi, productivité, importance de la marge de dumping et rétablissement à la suite de pratiques de dumping antérieures.
- (468) Les indicateurs microéconomiques sont les suivants: prix unitaires moyens, coûts unitaires, coût de la main-d'œuvre, stocks, rentabilité, flux de liquidités, investissements, rendement des investissements et aptitude à mobiliser les capitaux.
- (469) Comme déjà mentionné aux considérants 425 et 426, la Commission a considéré que, malgré la segmentation du marché de l'Union en catégories, les pneumatiques, tels que définis à la section 2.1, présentaient les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles et la même utilisation de base. Par conséquent, la détermination du préjudice a été effectuée au niveau du produit soumis à l'enquête (toutes catégories confondues). En particulier, l'organe d'appel a indiqué que «[...] lorsque les autorités chargées de l'enquête entreprennent l'examen d'une partie de la branche de production nationale, elles devraient, en principe, examiner, de la même manière, toutes les autres parties qui composent cette branche, et examiner aussi la branche de production dans son ensemble»⁽¹⁷⁷⁾. Néanmoins, compte tenu de la nature segmentée du marché, l'analyse agrégée a été complétée, dans la mesure du possible, par une analyse par catégorie.

4.6.2. Indicateurs macroéconomiques

- (470) Les indicateurs macroéconomiques ont été établis sur la base de la réponse vérifiée de Tyres Europe au questionnaire, combinant des informations provenant des données d'EUROPOOL avec des informations supplémentaires fournies par des producteurs de l'Union représentant une grande majorité de la production de l'Union (plus de 80 % de la production de l'Union).

4.6.2.1. Production, capacités de production et utilisation des capacités

- (471) La production de l'Union a été établie en additionnant les ventes de l'Union (telles que déclarées par Tyres Europe) et les ventes à l'exportation sur la base des données d'Eurostat, ajustées en fonction de la variation des stocks telle que déclarée par les producteurs de l'Union représentant une grande majorité de la production de l'Union. L'ajustement des stocks était inférieur à 1 % du niveau total de la production au cours de la période considérée.
- (472) L'utilisation des capacités a été fondée sur les données communiquées par les producteurs de l'Union représentant une grande majorité de la production de l'Union et les capacités de production ont été estimées sur la base de la production divisée par le taux d'utilisation des capacités.
- (473) Au cours de la période considérée, les estimations de la production totale de l'Union, de ses capacités de production et de l'utilisation de ses capacités ont évolué comme suit:

Tableau 5

Production, capacités de production et utilisation des capacités

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Quantité produite (en unités)	272 217 031	264 910 073	252 553 303	251 768 971
Indice	100	97	93	92

⁽¹⁷⁷⁾ WT/DS184/AB/R, 22 août 2001, États-Unis – Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon, point 204.

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Capacités de production (en unités)	315 079 224	308 084 155	305 842 283	302 027 262
<i>Indice</i>	100	98	97	96
Utilisation des capacités (en %)	86	86	83	83
<i>Indice</i>	100	100	97	97

Source: Tyre Europe – réponse vérifiée au questionnaire macroéconomique, base Comext d'Eurostat.

- (474) La production de l'Union a progressivement diminué chaque année au cours de la période considérée. Dans l'ensemble, sur un marché en expansion (tableau 2 ci-dessus), la production de l'Union a baissé de 8 %, soit d'environ 20 millions de pneumatiques.
- (475) Les capacités de production ont également diminué au cours de la période considérée, quoique légèrement plus progressivement. Dans l'ensemble, au cours de la période considérée, les capacités de production ont diminué d'environ 13 millions de pneumatiques, ce qui correspond à une baisse de 4 %.
- (476) Par conséquent, l'utilisation des capacités a diminué de 3 points de pourcentage, passant de 86 % au cours de la première moitié de la période considérée à 83 % au cours de la seconde moitié. Cela reflète les efforts déployés par l'industrie de l'Union pour maintenir un niveau global acceptable d'utilisation des capacités en ajustant les capacités de production et la production en réponse à la baisse des ventes (tableau 6 ci-dessous).

4.6.2.2. Volume des ventes et part de marché

- (477) Les ventes de l'Union ont été établies en déduisant les importations de l'Union (tableau 3 ci-dessus) de la consommation de l'Union (tableau 2 ci-dessus). Au cours de la période considérée, le volume des ventes et la part de marché de l'industrie de l'Union ont évolué comme suit:

Tableau 6

Volume des ventes et part de marché

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Volume total des ventes sur le marché de l'Union (en unités)	185 445 689	180 034 202	176 741 595	178 640 551
<i>Indice</i>	100	97	95	96
Part de marché (en %)	60	57	57	53
<i>Indice</i>	100	95	95	88

Source: Tyre Europe – réponse vérifiée au questionnaire macroéconomique, base Comext d'Eurostat.

- (478) Le volume des ventes de l'industrie de l'Union a continué de diminuer tout au long de la période considérée, affichant une légère augmentation au cours de la période d'enquête, mais restant inférieur au niveau de 2021. Dans l'ensemble, le volume des ventes a diminué d'environ 7 millions de pneumatiques, ce qui correspond à une réduction de 4 %, contrairement à l'évolution de la consommation de l'Union, qui a augmenté de 8 % au cours de la période considérée (tableau 2 ci-dessus).
- (479) Compte tenu de la croissance du marché de l'Union, cette baisse du volume des ventes a entraîné une perte notable de part de marché pour l'industrie de l'Union, qui est passée de 60 % en 2021 à 53 % en 2024, soit une baisse de 12 %.

4.6.2.3. Croissance

- (480) Bien que la consommation de l'Union ait augmenté d'environ 25 millions de pneumatiques au cours de la période considérée, l'industrie de l'Union n'a pas été en mesure de bénéficier de cette tendance positive. Au lieu de cela, son volume de ventes a diminué d'environ 7 millions de pneumatiques et elle a perdu 7 points de pourcentage de part de marché. Dans le même temps, les importations en provenance de Chine dans l'Union ont vu leur volume augmenter régulièrement d'environ 35 millions de pneumatiques et ont repris la part de marché perdue par l'industrie de l'Union (tableaux 2 et 3 ci-dessus).

4.6.2.4. Emploi et productivité

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

Tableau 7

Emploi et productivité

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Nombre de salariés (ETP)	84 714	83 705	81 903	80 194
<i>Indice</i>	100	99	97	95
Productivité (en unités/ETP)	3 213	3 165	3 084	3 139
<i>Indice</i>	100	99	96	98

Source: Tyre Europe – réponse vérifiée au questionnaire macroéconomique.

- (482) L'emploi a diminué de 5 % au cours de la période considérée, suivant l'évolution de la production. Cette baisse correspond à la perte d'environ 4 500 emplois équivalent temps plein dans l'Union.
- (483) La productivité a progressivement diminué entre 2021 et 2023, avec une légère augmentation au cours de la période d'enquête. L'emploi a globalement diminué de 2 % au cours de la période considérée.

4.6.2.5. Importance de la marge de dumping et rétablissement à la suite de pratiques de dumping antérieures

- (484) Toutes les marges de dumping étaient nettement supérieures au niveau de minimis. L'importance des marges de dumping réelles a eu une incidence substantielle sur l'industrie de l'Union, étant donné le volume et les prix des importations en provenance du pays concerné.
- (485) Il s'agit de la première enquête antidumping portant sur le produit concerné. Par conséquent, il n'existait aucune donnée permettant d'évaluer les effets d'éventuelles pratiques de dumping antérieures.

4.6.3. Indicateurs microéconomiques

4.6.3.1. Prix et facteurs influant sur les prix

- (486) Le prix de vente unitaire moyen pondéré facturé par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon à des acheteurs indépendants dans l'Union a évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 8

Prix de vente dans l'Union et coût de production

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Prix de vente unitaire moyen dans l'Union (en EUR/pneumatique)	54,1	62,0	64,9	62,4

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
<i>Indice</i>	100	115	120	115
Coût de production unitaire (en EUR/pneumatique)	46,1	54,1	57,8	57,5
<i>Indice</i>	100	117	125	125

Source: réponses vérifiées au questionnaire données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (487) Le prix de vente unitaire moyen des producteurs de l'Union a d'abord augmenté de 15 % en 2022 et de 20 % en 2023 par rapport au début de la période considérée. Le prix moyen au cours de la période d'enquête est retombé au niveau de prix de 2022, mais est resté supérieur aux niveaux de 2021, avec une augmentation globale de 15 %, ce qui correspond à une hausse de près de 8 EUR/pneumatique.
- (488) Comme le montre le tableau 4 ci-dessus, les prix moyens des importations en provenance de Chine dans l'Union, concernant principalement les pneumatiques de la catégorie 3, sont restés constamment inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union tout au long de la même période.
- (489) Le coût de production de l'Union a augmenté plus que les prix de vente, de 25 % (en moyenne de 11 EUR/pneumatique) au cours de la période considérée. L'augmentation significative des coûts est principalement due à la hausse des coûts de l'énergie et de la main-d'œuvre ainsi qu'à la hausse des prix de certaines matières premières. Compte tenu de la baisse du volume de production, les coûts fixes, tels que l'amortissement et les frais généraux par unité, ont également augmenté.
- (490) Ainsi qu'il ressort des tendances ci-dessus, le taux de croissance du coût de production a dépassé le taux d'augmentation des prix de vente, ce qui signifie que l'industrie de l'Union a subi un blocage des prix et n'a pas été en mesure de répercuter pleinement la hausse de son coût sur les prix de vente.
- (491) Une analyse distincte par catégorie a été effectuée comme résumé ci-après.

Tableau 9

Prix de vente dans l'Union et coût de production – catégorie 1

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Prix de vente unitaire moyen dans l'Union (en EUR/pneumatique)	65,8	73,5	74,4	71,5
<i>Indice</i>	100	112	113	109
Coût de production unitaire (en EUR/pneumatique)	55,8	63,8	65,5	65,9
<i>Indice</i>	100	114	117	118

Source: réponses vérifiées au questionnaire données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

Tableau 10

Prix de vente dans l'Union et coût de production – catégorie 2

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Prix de vente unitaire moyen dans l'Union (en EUR/pneumatique)	37,9	44,5	47,5	45,3

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
<i>Indice</i>	100	117	125	120
Coût de production unitaire (en EUR/pneumatique)	31,3	36,8	41,2	39,4
<i>Indice</i>	100	118	132	126

Source: réponses vérifiées au questionnaire données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

Tableau 11

Prix de vente dans l'Union et coût de production – catégorie 3

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Prix de vente unitaire moyen dans l'Union (en EUR/pneumatique)	29,1	35,0	37,1	36,1
<i>Indice</i>	100	120	127	124
Coût de production unitaire (en EUR/pneumatique)	26,4	33,1	37,8	35,4
<i>Indice</i>	100	126	144	134

Source: réponses vérifiées au questionnaire données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (492) Comme le montrent les tableaux ci-dessus, des tendances similaires peuvent être observées pour chaque catégorie individuellement, comme au niveau agrégé.
- (493) Les prix de vente unitaires ont augmenté dans chaque catégorie entre 2021 et 2023, puis ont légèrement diminué au cours de la période d'enquête. Globalement, les prix ont augmenté respectivement de 9 %, 20 % et 24 % dans les catégories 1, 2 et 3. À titre de comparaison, les prix des importations en provenance de Chine dans l'Union sont restés constamment inférieurs aux prix de toutes les catégories de l'industrie de l'Union, comme déjà expliqué au considérant 461 ci-dessus.
- (494) Le coût de production unitaire de l'industrie de l'Union a suivi des tendances analogues à celles des prix de vente des catégories 2 et 3, à savoir qu'il a augmenté entre 2021 et 2023 avant de baisser légèrement au cours de la période d'enquête. Au cours de toutes les années de la période considérée et pour toutes les catégories, le rythme de l'augmentation du coût unitaire a dépassé celui du prix de vente unitaire, confirmant la tendance observée au niveau agrégé.

4.6.3.2. Coûts de la main-d'œuvre

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

Tableau 12

Coût moyen de la main-d'œuvre par salarié

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Coût moyen de la main-d'œuvre par salarié (en EUR)	53 697	54 345	56 634	60 521
<i>Indice</i>	100	101	105	113

Source: réponses vérifiées au questionnaire données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (496) Les coûts moyens de la main-d'œuvre ont augmenté progressivement d'une année à l'autre au cours de la période considérée. L'augmentation globale s'est élevée à 13 %, principalement en raison des tendances inflationnistes dans l'Union. En outre, l'augmentation en 2024 reflète également le coût supplémentaire de la main-d'œuvre lié aux licenciements qui ont eu lieu au cours de cette période.

4.6.3.3. Stocks

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

Tableau 13

Stocks

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Stocks de clôture (en unités)	5 881 772	6 385 905	5 698 728	6 096 676
<i>Indice</i>	100	109	97	104
Stocks de clôture en pourcentage de la production (en %)	14,7	16,1	15,7	16,7

Source: réponses vérifiées au questionnaire données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (498) Les niveaux des stocks ont connu quelques fluctuations mineures au cours de la période considérée, mais sont restés relativement stables en ce qui concerne leur pourcentage de production, compris entre 14 % et 17 %. Le niveau et la variation des stocks observés peuvent être considérés comme normaux pour l'industrie des pneumatiques. Globalement, le niveau des stocks de clôture a augmenté de 4 % au cours de la période considérée.

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

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

Tableau 14

Rentabilité, flux de liquidités, investissements et rendement des investissements

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes)	14,8	12,8	11,0	8,0
<i>Indice</i>	100	86	74	54
Flux de liquidités (en EUR)	455 834 373	382 313 353	580 698 485	715 878 931
<i>Indice</i>	100	84	127	157
Investissements (en EUR)	86 997 702	135 635 952	146 344 830	225 146 035
<i>Indice</i>	100	156	168	259

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Rendement des investissements (en %)	64,6	67,4	83,7	82,2
Indice	100	104	130	127

Source: réponses vérifiées au questionnaire données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (500) La Commission a établi la rentabilité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon en exprimant le bénéfice net avant impôt tiré des ventes du produit similaire à des acheteurs indépendants dans l'Union sous forme de pourcentage du chiffre d'affaires généré par ces ventes.
- (501) La rentabilité (toutes catégories confondues) a affiché une nette tendance à la baisse au cours de la période considérée. Dans l'ensemble, la rentabilité a diminué, passant de 14,8 % en 2021 à 8 % au cours de la période d'enquête, soit une baisse de 6,8 points de pourcentage ou de 46 %, ce qui est notable.
- (502) Les flux nets de liquidités représentent la capacité des producteurs de l'Union à autofinancer leurs activités. Ils ont connu une tendance à la hausse assortie d'une baisse en 2022, puis une augmentation jusqu'à la fin de la période considérée. Dans l'ensemble, la situation des flux de liquidités s'est améliorée de 57 %.
- (503) Les investissements ont considérablement augmenté au cours de la période considérée, de 159 % au total, la plus forte augmentation annuelle, de 54 %, ayant eu lieu entre 2023 et 2024, à la fin de la période considérée. En termes absolus, les investissements ont atteint 225 millions d'EUR en 2024, ce qui peut être considéré comme un montant important représentant un quart des actifs immobilisés utilisés pour la production de pneumatiques. Si l'industrie de l'Union a réduit ses capacités, elle a également investi dans la modernisation de ses équipements de production afin de garantir sa durabilité.
- (504) La CRIA a fait valoir que des investissements élevés sont la preuve de l'absence de préjudice, comme l'a conclu la Commission dans d'autres enquêtes ⁽¹⁷⁸⁾ par le passé.
- (505) Premièrement, il importe de souligner que, dans les affaires évoquées par la CRIA, il a été conclu à l'absence de préjudice sur la base d'une combinaison de multiples indicateurs de préjudice, et pas seulement des investissements. En outre, le niveau élevé des investissements réalisés par l'industrie de l'Union au cours de la période considérée, et en particulier en 2024, doit être replacé dans le contexte de la concurrence accrue des importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping, qui a entraîné des fermetures récentes et imminentes d'usines, ainsi que de la nécessité de réadapter et de moderniser les installations de production restantes en faveur de produits de jantes de qualité supérieure afin de garantir le rôle de chef de file et la viabilité de l'industrie de l'Union, au moins dans les segments supérieurs (catégorie 1 en particulier). Dans un contexte de diminution des capacités et pour garantir sa durabilité, l'industrie de l'Union n'avait d'autre choix que de continuer à investir dans de nouvelles technologies et à remplacer les équipements afin de se concentrer davantage sur les produits pour lesquels elle était confrontée à une concurrence moins déloyale.
- (506) La modernisation des installations de production a été évoquée dans de nombreuses observations des parties intéressées, notamment par Deldo et Interpneu. Dans leurs observations, quelque peu à l'inverse, Deldo et Interpneu ont fait valoir que le préjudice était en fait dû aux coûts d'investissement élevés qui ont été affectés par la recherche d'une efficacité et d'une compétitivité accrues de l'industrie de l'Union, par opposition aux importations en provenance de Chine. Toutefois, ces parties n'ont pas étayé leur allégation sur la manière dont les coûts d'investissement élevés affectent le préjudice subi par l'industrie de l'Union. L'allégation selon laquelle le préjudice était dû à des coûts d'investissement élevés est donc rejetée.

⁽¹⁷⁸⁾ Règlement d'exécution (UE) 2023/1159 de la Commission du 13 juin 2023 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de contreplaqué d'okoumé originaire de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil (JO L 153 du 14.6.2023, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1159/oj), considérants 173 et 178 et règlement d'exécution (UE) 2018/931 de la Commission du 28 juin 2018 instituant un droit antidumping définitif sur les importations d'acide oxalique originaire de l'Inde et de la République populaire de Chine à l'issue d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures effectué en vertu de l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil (JO L 165 du 2.7.2018, p. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/931/oj), considérants 121 et 129.

- (507) Le rendement des investissements est le bénéfice exprimé en pourcentage de la valeur comptable nette des investissements. Cet indicateur financier a également évolué positivement, avec une augmentation progressive en glissement annuel au cours de la période considérée et une croissance globale de 27 %.
- (508) Une analyse individuelle de la rentabilité par catégorie a également été effectuée. Étant donné que toutes les catégories peuvent être produites sur les mêmes lignes de production et que les machines ne sont pas affectées à des catégories particulières, l'industrie de l'Union n'a pas été en mesure de fournir une ventilation par catégorie valable pour les autres indicateurs financiers analysés dans la présente section.

Tableau 15

Rentabilité – catégories 1, 2 et 3

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes) – catégorie 1	15,1	13,2	12,0	7,9
<i>Indice</i>	100	87	79	52
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes) – catégorie 2	17,6	17,3	13,4	13,0
<i>Indice</i>	100	98	76	74
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes) – catégorie 3	9,4	5,7	- 2,0	2,1
<i>Indice</i>	100	60	- 21	22

Source: réponses vérifiées au questionnaire données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (509) Comme le montre le tableau 15 ci-dessus, la rentabilité a diminué dans chaque catégorie au cours de la période considérée, confirmant la tendance observée au niveau agrégé des produits (tableau 14 ci-dessus).
- (510) Dans le segment des produits haut de gamme de la catégorie 1, la rentabilité n'a cessé de diminuer tout au long de la période considérée, passant de 15,1 % en 2021 à 7,9 % au cours de la période d'enquête. En d'autres termes, la rentabilité a presque diminué de moitié (baisse de 48 %).
- (511) Le segment de la catégorie 2 a connu une baisse plus modérée, avec une diminution globale de 26 %, passant de 17,6 % en 2021 à 13 % au cours de la période d'enquête.
- (512) Il n'est pas surprenant que la rentabilité se soit détériorée de la manière la plus visible dans le segment économique couvert par la catégorie 3, auquel la majeure partie du volume des importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping est destinée. En effet, dans ce segment, l'industrie de l'Union n'est pas parvenue à atteindre des niveaux de bénéfice viables, si ce n'est en 2021. Concrètement, la rentabilité est passée de 9,4 % à 5,7 % en 2022 et est même devenue négative en 2023 (- 2 %). Au cours de la période d'enquête, la rentabilité s'est quelque peu redressée pour atteindre 2,1 %, mais est restée nettement inférieure à son niveau de 2021.

4.7. Conclusion relative au préjudice

- (513) Comme le montre le tableau 3 ci-dessus, au cours de la période considérée, le volume des importations en provenance de Chine dans l'Union a augmenté de 62 %, soit environ 35 millions de pneumatiques. Au cours de la même période, le prix des importations en provenance de Chine vers l'Union a augmenté de 12 % (tableau 4 ci-dessus), ce qui représente une augmentation modeste par rapport à l'évolution des prix sur le marché de l'Union, à savoir les prix des importations en provenance d'autres pays tiers (+ 26 %, comme le montre le tableau 17 ci-dessous), ainsi que par rapport aux prix déjà beaucoup plus élevés de l'industrie de l'Union (+ 15 %, comme le montre le tableau 8 ci-dessous).
- (514) L'industrie de l'Union n'a pas été en mesure de bénéficier de la hausse de la consommation de l'Union et a perdu à la fois 20 millions de pneumatiques et 7 millions de pneumatiques en volume de production et de vente. Elle a perdu 7 points de pourcentage de sa part de marché, qui est passée de 60 % à 53 %. Les capacités de l'industrie de l'Union ont diminué de 4 % et l'utilisation des capacités est passée de 86 % à 83 %. L'emploi a diminué progressivement au cours de la période considérée et de 5 % au total, ce qui correspond à une perte d'environ 4 500 emplois équivalent temps plein. La productivité a également reculé de 2 %.
- (515) Au cours de la période considérée, le coût de production unitaire moyen (toutes catégories confondues) de l'industrie de l'Union a augmenté de 25 %, ce qui correspond à environ 11 EUR/pneumatique, tandis que ses prix de vente moyens dans l'Union n'ont augmenté que de 15 %, soit moins de 8 EUR/pneumatique. En d'autres termes, l'industrie de l'Union n'a pas été en mesure de répercuter ses augmentations de coûts sur ses clients. Les mêmes tendances ont également été observées à un niveau plus détaillé, à savoir au niveau des catégories. Par conséquent, la rentabilité de l'industrie de l'Union a diminué tant au niveau agrégé (– 46 %) que dans chaque catégorie individuellement (respectivement – 48 %, – 26 % et – 78 % dans les catégories 1, 2 et 3).
- (516) Si quelques indicateurs de préjudice ont montré une tendance stable ou à la hausse, à savoir les flux de liquidités, les investissements et le rendement des investissements (voir tableau 14 ci-dessus), ces indicateurs ne sont pas déterminants pour la situation globale de l'industrie. En effet, l'augmentation des investissements en l'espèce constitue une réponse stratégique à des conditions défavorables sous la forme d'une réorganisation et d'une réadaptation rapides, plutôt que la preuve d'une industrie en expansion saine, comme expliqué au considérant 503 ci-dessus. De même, l'amélioration du rendement des investissements ne reflète pas la force opérationnelle. Elle traduit un repli structurel des segments inférieurs, où l'industrie ne peut plus rivaliser sur les prix, vers les produits de catégorie 1, où la concurrence par les prix est moins sévère. Le rendement s'améliore simplement parce que les produits de catégorie 1 ont des prix plus élevés et donc des marges plus élevées, et non parce que les performances sous-jacentes de l'industrie se sont améliorées. En outre, les flux de trésorerie peuvent être le résultat de pratiques comptables (par exemple, report de la maintenance, amortissement hors trésorerie) plutôt que le reflet de la performance concurrentielle immédiate du marché. De ce fait, ces indicateurs peuvent rester temporairement stables même dans des circonstances où les principaux indicateurs opérationnels, tels que les volumes de vente, les prix et la rentabilité, se détériorent déjà à la suite d'un dumping préjudiciable.
- (517) En conclusion, la plupart des indicateurs de préjudice, tels que la production, les capacités, l'utilisation des capacités, le volume des ventes, la part de marché, l'emploi, la rentabilité et la productivité, ont affiché une tendance clairement négative au cours de la période considérée. Les tendances négatives ont été confirmées par l'analyse au niveau de la catégorie, portant notamment sur le coût, le prix et la rentabilité par catégorie, qui a révélé une augmentation des coûts supérieure à celle du prix de vente, ce qui signifie une baisse de la rentabilité dans chaque catégorie, la catégorie 3 devenant économiquement non viable pour l'industrie de l'Union face à l'augmentation des volumes d'importation en provenance de la RPC. Dans le tableau d'ensemble du préjudice, lorsqu'elles sont évaluées de manière globale, ces évolutions négatives emportent sur les signaux positifs limités (en ce qui concerne les flux de liquidités et le rendement des investissements) et étayent la constatation d'un préjudice important.
- (518) Plusieurs parties, Deldo et Interpneu, le groupe Giti et la CRIA, ont affirmé que l'industrie de l'Union n'avait pas subi de préjudice, en particulier dans les segments des catégories 1 et 2. Deldo et Interpneu ont notamment fait valoir que l'industrie de l'Union n'avait pas subi de préjudice important et ont cité les bons résultats financiers de certains des plus grands groupes de producteurs de l'Union dans les états financiers 2024 accessibles au public. Ces parties ont également déclaré qu'aucune analyse appropriée du préjudice ne pouvait être effectuée sans connaître la répartition du volume des ventes par catégorie.
- (519) La Commission a fait observer que les états financiers accessibles au public de certains groupes de producteurs de l'Union ne concernaient pas exclusivement le produit soumis à l'enquête ni les ventes sur le marché de l'Union et n'infirmait donc pas les conclusions relatives au préjudice.

- (520) En ce qui concerne la demande d'analyse du préjudice contenant des informations sur le volume des ventes par catégorie, la Commission a ajouté ces informations dans le tableau 16 ci-dessous, en fournissant un résumé fondé sur les données vérifiées des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. L'analyse de l'évolution à la baisse des ventes de l'industrie de l'Union dans les catégories 2 et 3 est un indicateur clair de la pression concurrentielle exercée par les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de Chine.

Tableau 16

Répartition par catégorie du volume des ventes de l'industrie de l'Union (en %)

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Catégorie 1	64	66	71	70
Catégorie 2	18	16	15	16
Catégorie 3	18	18	14	14
Total	100	100	100	100

Source: réponses vérifiées au questionnaire données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (521) En outre, comme expliqué au considérant 469, l'enquête a conclu qu'il était approprié de procéder à l'enquête et à l'évaluation du préjudice sur l'ensemble de la définition du produit (toutes catégories confondues) et de la compléter, dans la mesure du possible, par une analyse plus détaillée au niveau des catégories. Comme le montrent les tableaux 9, 10, 11 et 15 ci-dessus, les données au niveau de la catégorie, avec une répartition du volume des ventes telle qu'indiquée dans le tableau 16 ci-dessus, ont confirmé le préjudice constaté au niveau agrégé. Comme indiqué aux considérants 425 et 426, la Commission a constaté l'existence d'une concurrence entre les catégories. Par conséquent, les importations à bas prix en provenance de Chine, principalement de catégorie 3, poussent l'industrie de l'Union dans les segments supérieurs, mais compte tenu de la pression sur les prix, ces segments ont également connu une baisse des volumes et de la rentabilité. La raison d'être de cette pression sur les prix est que, même si la différence de prix entre les différentes catégories devait être justifiée dans une certaine mesure par des normes de qualité et de performance plus élevées dans les catégories supérieures, plus l'écart de prix entre la catégorie 3 et les segments supérieurs se creuserait, plus les acheteurs se tourneraient vers les segments inférieurs. Par conséquent, les importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping ne portent pas seulement préjudice au segment dans lequel elles sont en concurrence directe, elles faussent le comportement d'achat sur l'ensemble du marché et entraînent un blocage de la demande et des prix des pneumatiques produits dans l'Union pour chaque catégorie. Cela est d'autant plus vrai que les produits des catégories 2 ou 3 présentent, pour certains paramètres techniques, des performances semblables à celles des produits des catégories supérieures. Les allégations relatives à l'absence de préjudice subi par l'industrie de l'Union ont donc été rejetées.
- (522) À la suite de l'information finale, le groupe GITI a reconnu que l'industrie de l'Union avait subi un préjudice important du fait des importations en provenance de Chine relevant majoritairement de la catégorie 3, mais il a affirmé que ce préjudice se limitait à la catégorie 3 (c'est-à-dire 14 % des ventes de l'industrie de l'Union) et ne pouvait être extrapolé au reste des ventes de l'Union, c'est-à-dire aux catégories 1 et 2, sans une analyse du préjudice entièrement segmentée. Le groupe GITI a renvoyé aux conclusions de l'Organe d'appel dans l'affaire Chine – HP-SSST (Japon) ⁽¹⁷⁹⁾ sans fournir davantage de précisions dans ses observations non confidentielles. Selon le groupe GITI, lorsque les catégories 1 et 2 sont examinées séparément, aucun préjudice ne peut être constaté. À cet égard, le groupe GITI a fait valoir que le recul de la rentabilité dans la catégorie 1 était contredit par les tendances du rendement des investissements et des investissements au cours de la même période et qu'en toute hypothèse, il ne pouvait être imputable aux importations en provenance de Chine relevant majoritairement de la catégorie 3, compte tenu de la concurrence directe limitée entre les catégories 3 et 1. Le groupe GITI a, au contraire, soutenu que la rentabilité de la catégorie 1 avait diminué en raison des pertes de volume à l'exportation et de l'augmentation du coût unitaire qui en a résulté. En ce qui concerne la catégorie 2, le groupe GITI a estimé que la Commission n'avait pas analysé dans quelle mesure la baisse des bénéfices pouvait avoir été causée par une réorientation des ventes vers le marché EO. Il a par ailleurs affirmé qu'étant donné qu'aucune sous-cotation n'avait été constatée dans la catégorie 2, la Commission, en extrapolant ses conclusions relatives à une sous-cotation de 14 % de ses ventes au reste, avait manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de l'article 3, paragraphes 2 et 3, du règlement de base, à savoir établir les effets sur les prix sur la base d'un examen objectif et d'éléments de preuve positifs. Par conséquent, le groupe GITI a affirmé que des mesures (le cas échéant) ne pourraient être instituées que sur les importations en provenance de Chine relevant de la catégorie 3.

⁽¹⁷⁹⁾ Rapports de l'organe d'appel, Chine – Mesures imposant des droits antidumping sur les tubes, sans soudure, en acier inoxydable haute performance en provenance du Japon («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 TW/DS460/AG/R et add. 1, point 5.204, qui cite à son tour le rapport de l'Organe d'appel, États-Unis – Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon, WT/DS184/AB/R, point 195.

- (523) Dans le même ordre d'idées, Kumho a fait valoir qu'un marché segmenté nécessitait une évaluation segmentée du préjudice et que le préjudice se limitait à la catégorie 3 et ne pouvait être extrapolé à l'ensemble de l'industrie de l'Union, qui réalisait 86 % de ses ventes dans les catégories 1 et 2. Kumho a estimé que les catégories 1 et 2 ne présentaient aucun signe de préjudice, étant donné qu'aucune sous-cotation n'avait été constatée dans ces deux catégories et que l'industrie de l'Union restait bénéficiaire. Kumho a également ajouté que la marge de sous-cotation moyenne calculée pour les catégories 2 et 3 combinées était méthodologiquement erronée, étant donné qu'elle ne comparait pas des éléments comparables. Enfin, Kumho a aussi indiqué que la part de marché de l'industrie de l'Union était restée supérieure à 50 % au cours de la période considérée et n'avait diminué que dans une mesure limitée. Kumho a évoqué une affaire en justice ⁽¹⁸⁰⁾ dans laquelle, dans des circonstances similaires, la Cour de justice de l'Union européenne avait annulé un règlement instituant des droits antidumping définitifs en raison d'une erreur manifeste commise par la Commission en concluant que l'industrie de l'Union avait subi un préjudice important.
- (524) La CRIA a de surcroît ajouté que la Commission devait procéder à une analyse du préjudice et du lien de causalité entièrement segmentée tout en examinant également l'industrie de l'Union dans son ensemble. Selon elle, le recul de la part de marché devait être appréhendé dans le contexte d'une augmentation de la consommation de l'Union largement concentrée dans la catégorie 3, tandis que les ventes dans les catégories 1 et 2 restaient stables. La CRIA a affirmé que, bien que la rentabilité ait diminué, elle était restée positive et que, compte tenu de l'augmentation des investissements, elle ne constituait pas un préjudice important. Enfin, la CRIA a également insisté sur la nécessité d'une analyse segmentée supplémentaire pour les pneumatiques de niche en raison de leur absence d'interchangeabilité et a renvoyé aux données fournies par Shandong Linglong, un producteur-exportateur retenu dans l'échantillon dans le cadre de l'enquête antisubventions parallèle en cours ⁽¹⁸¹⁾, sur la base desquelles cette analyse pourrait être effectuée.
- (525) La Commission a estimé que, compte tenu de la substituabilité des produits et de la relation concurrentielle entre les catégories et les différents types de produits (y compris les pneumatiques de niche), comme indiqué à la section 4.3 ci-dessus, les conditions d'une analyse du préjudice et du lien de causalité entièrement segmentée n'étaient pas réunies. En ce qui concerne l'absence alléguée de préjudice important dans les catégories 1 et 2, la Commission a rappelé que l'analyse de la sous-cotation des prix et des autres indicateurs de préjudice ne devait pas être considérée de manière isolée et que des éléments tels que le blocage des prix et l'évolution de la rentabilité pour les catégories 1 et 2 indiquaient clairement l'existence d'un préjudice important dans un contexte d'augmentation des importations en provenance de Chine ayant une incidence sur toutes les catégories, que ce soit directement ou indirectement (concurrence intercatégories). En outre, l'argument du groupe GITI comparant l'évolution du rendement des investissements et des investissements aux résultats de l'industrie de l'Union dans la catégorie 1 ne pouvait être accepté, car il reposait sur des informations relatives à des ensembles de données différents (toutes catégories confondues et catégorie 1 uniquement). De même, l'argument selon lequel la détérioration des résultats de la catégorie 1 était liée à une baisse des résultats à l'exportation a dû être rejeté. Si le volume des exportations a effectivement diminué, la Commission a fait observer que les prix à l'exportation avaient augmenté de manière significative au cours de la période considérée (+39 %, comme indiqué dans le tableau 18). Cette augmentation était beaucoup plus importante que celle observée sur le marché de l'Union au cours de la même période (+15 %, comme indiqué dans le tableau 8). Par conséquent, la Commission a conclu que la baisse du volume des exportations était largement compensée par une hausse des prix et qu'elle était déconnectée de l'évolution des résultats dans la catégorie 1. En toute hypothèse, les résultats à l'exportation concernent toutes les catégories, tandis que GITI ne faisait référence qu'aux résultats dans la catégorie 1. L'argument spéculatif concernant une réorientation des ventes vers le marché EO a été rejeté étant donné qu'il n'était étayé par aucun élément de preuve.
- (526) De même, ces parties, en faisant valoir que le préjudice subi dans la catégorie 3 par l'industrie de l'Union ne pouvait être extrapolé au reste de ses ventes en raison de l'absence de sous-cotation dans les catégories 2 et 1, ne tenaient pas compte de la constatation d'un blocage des prix dans toutes les catégories. L'article 3, paragraphe 3, du règlement de base reconnaît également le blocage des prix comme une indication valable de l'incidence sur les prix des exportations faisant l'objet d'un dumping; or, un blocage des prix a été constaté dans toutes les catégories, comme le montrent la section 4.6.3.1 et le considérant 521 ci-dessus. En réponse à l'argument relatif à la validité de la marge de sous-cotation agrégée, la Commission a fait observer que cette marge garantissait toujours la correspondance des produits et qu'elle était fournie à titre d'indication supplémentaire et non en remplacement de la comparaison des prix au niveau des catégories. En ce qui concerne le niveau de rentabilité et la part de marché, la Commission a fait observer que, pour fournir une indication des résultats économiques, ces indicateurs devaient être appréciés en fonction de leurs tendances plutôt que sur la base de leur niveau absolu. Leurs tendances

⁽¹⁸⁰⁾ Arrêt de la Cour de justice du 4 février 2021, Eurocylinder systems AG, C-324/19, ECLI:EU:C:2021:94, points 49 et 50.

⁽¹⁸¹⁾ Avis d'ouverture d'une procédure antisubventions concernant les importations de pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types utilisés pour les voitures de tourisme, les autobus ou les camions, ayant un indice de charge inférieur ou égal à 121, originaires de la République populaire de Chine (JO C, C/2025/5924, 6.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/5924/oj>).

montraient une nette détérioration (dans toutes les catégories, dans le cas de la rentabilité) et démontraient donc l'existence d'un préjudice. En toute hypothèse, la Commission a estimé que la rentabilité moyenne de 8 % obtenue au cours de la période d'enquête n'était pas suffisante pour une industrie à forte intensité de capital telle que celle des pneumatiques et qu'elle était inférieure au bénéfice cible établi. En ce qui concerne la part de marché, comme indiqué dans le tableau 6 ci-dessus, une perte de 10 points de pourcentage constitue un autre signe de préjudice important. En outre, l'argument de la CRIA selon lequel l'augmentation de la consommation de l'Union se limitait à la catégorie 3 n'était pas étayé et n'a, en toute hypothèse, pas été confirmé par l'enquête, laquelle a montré que l'industrie de l'Union avait pu (quoique dans une mesure limitée) augmenter ses volumes de ventes dans les catégories supérieures (comme indiqué dans le tableau 16 ci-dessus). Les arguments du groupe GITI, de Kumho et de la CRIA ont donc été rejetés.

- (527) Sur la base de ce qui précède, la Commission a conclu que l'industrie de l'Union avait subi un préjudice important au sens de l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base.

5. LIEN DE CAUSALITÉ

- (528) Conformément à l'article 3, paragraphe 6, du règlement de base, la Commission a examiné si les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné avaient causé un préjudice important à l'industrie de l'Union. Conformément à l'article 3, paragraphe 7, du règlement de base, la Commission a également examiné si d'autres facteurs connus avaient pu causer au même moment un préjudice à l'industrie de l'Union. La Commission s'est assurée que le préjudice éventuellement causé par des facteurs autres que les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné n'a pas été attribué auxdites importations. Ces facteurs étaient: les résultats des ventes à l'exportation de l'industrie de l'Union; les importations dans l'Union en provenance d'autres pays tiers; le niveau élevé des auto-importations en provenance de Chine réalisées par l'industrie de l'Union; et l'augmentation des coûts de production.

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

- (529) Comme expliqué à la section 4.6.2, l'analyse des indicateurs de préjudice a montré que, sur un marché de l'Union en expansion, l'industrie de l'Union a perdu des ventes, des parts de marché et des volumes de production, tandis qu'au cours de la même période, les importations en provenance de Chine dans l'Union ont augmenté de plus de 35 millions d'unités. Par conséquent, les producteurs-exportateurs chinois sont parvenus à augmenter leur part de marché de 18 % à 28 %, principalement au détriment de l'industrie de l'Union, qui a vu sa part de marché reculer de 60 % à 53 %.
- (530) Les prix des importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de Chine étaient nettement inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête. Comme indiqué au considérant 445, la marge moyenne de sous-cotation (sur la base d'une comparaison garantissant la correspondance des catégories pour laquelle des informations ont été demandées au niveau des transactions de vente) a atteint 19 %. Dans la catégorie 3, la sous-cotation moyenne était encore plus élevée (34,7 %). En outre, comme déjà expliqué au considérant 461, l'industrie de l'Union a subi un blocage continu et croissant des prix. Tout au long de la période considérée, les prix moyens des importations en provenance de Chine vers l'Union ont été constamment inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union, non seulement au niveau de l'ensemble de la gamme de produits, mais aussi en examinant séparément les catégories 3 et 2. En étant constamment moins chères que les prix de vente de l'industrie de l'Union, les importations en provenance de Chine ont exercé un blocage continu des prix et ont ainsi empêché l'industrie de l'Union d'augmenter ses prix à hauteur de l'augmentation des coûts de production. En conséquence, la rentabilité globale de l'industrie de l'Union sur l'ensemble de la gamme de produits a affiché une nette tendance à la baisse, confirmée par une analyse au niveau des catégories (tableaux 14 et 15).
- (531) En résumé, l'analyse des indicateurs de préjudice a clairement montré que la situation économique de l'industrie de l'Union s'était dégradée et que cette dégradation avait coïncidé avec l'augmentation considérable du volume des importations en provenance de Chine à des prix très bas. Les producteurs-exportateurs chinois ont pratiqué des prix inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union et ont bloqué les prix de l'industrie de l'Union, gagnant ainsi des parts de marché.
- (532) La CRIA, Deldo, le groupe GITI et Interpneu ont fait valoir que, même si l'industrie de l'Union avait subi un préjudice, il ne saurait être attribué aux importations en provenance de Chine, étant donné que celles-ci étaient presque exclusivement concentrées dans la catégorie 3, qui joue un rôle marginal dans les performances de l'industrie de l'Union, laquelle s'est tournée vers des catégories plus élevées et plus rentables. En conséquence, la CRIA et le groupe GITI ont invité la Commission à procéder à une analyse du lien de causalité par catégorie.

- (533) En réponse à ces allégations, comme déjà expliqué aux considérants 425 et 426, la Commission a constaté que les pneumatiques des catégories inférieures faisant l'objet d'un dumping exercent une pression à la baisse sur les prix des pneumatiques des catégories supérieures et érodent donc leur rentabilité. En outre, l'affirmation selon laquelle la catégorie 3 ne joue qu'un rôle marginal ne tient pas compte du caractère intégré de la production de pneumatiques. Les pneumatiques destinés à différentes catégories sont généralement fabriqués sur le même équipement, de sorte qu'une baisse du volume de production dans une catégorie affecte simultanément d'autres catégories, étant donné qu'elle a inévitablement une incidence sur l'utilisation des capacités, l'absorption des coûts et l'efficacité globale dans toutes les catégories. Cette interdépendance signifie que la pression sur un segment ne peut être isolée sans conséquences pour l'industrie dans son ensemble. Par conséquent, l'évaluation du préjudice a été effectuée sur l'ensemble de la gamme du produit, avec une analyse supplémentaire de certains indicateurs de préjudice au niveau des catégories. Cette analyse a également confirmé le préjudice subi dans les catégories supérieures (catégories 2 et 1).
- (534) En outre, comme expliqué aux considérants 425 et 426, la Commission a considéré qu'il existait une concurrence intercatégories, ce qui signifie que les pneumatiques de catégories différentes étaient en concurrence les uns avec les autres et que, par conséquent, les importations en provenance de Chine de catégorie 3 faisant l'objet d'un dumping exerçaient une pression à la baisse sur les prix non seulement dans la catégorie 3, mais aussi dans les catégories supérieures. Une analyse séparée du lien de causalité au niveau des catégories n'était donc pas justifiée. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.
- (535) À la suite de l'information finale, la CRIA, le groupe GITI, Kumho et Shandong Yongsheng ont fait valoir qu'en raison de la substituabilité et du chevauchement concurrentiel limités entre les catégories 1 et 3, il n'existait pas de lien de causalité entre les importations en provenance de Chine relevant majoritairement de la catégorie 3 et le préjudice subi par l'industrie de l'Union, dont l'activité économique était concentrée dans les catégories 1 et 2. À cet égard, la CRIA a souligné que le chevauchement marginal avec la catégorie 3 était tout à fait insuffisant pour exercer une pression concurrentielle sur la catégorie 2, et a fortiori sur la catégorie 1. Le groupe GITI a également ajouté qu'étant donné que l'analyse des prix n'était pas conforme à l'article 3, paragraphes 2 et 3, du règlement de base, lequel exigeait qu'elle soit établie sur la base d'une enquête objective et d'éléments de preuve positifs, comme expliqué au considérant 522 ci-dessus, l'ensemble de l'analyse du lien de causalité était également compromis. Shandong Yongsheng a par ailleurs soutenu que le fait que l'industrie de l'Union ait encore pu augmenter ses prix et soit restée bénéficiaire démontrait aussi sa bonne santé et que l'effet des importations en provenance de Chine sur les prix était dès lors manifestement surestimé.
- (536) Les allégations concernant les aspects de l'interchangeabilité, de la concurrence intercatégories et de l'analyse des prix ayant déjà été réfutées en détail par la Commission aux sections 4.3 et 4.7 ci-dessus, les arguments formulés sur leur fondement pour contester le lien de causalité entre les importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping et le préjudice subi par l'industrie de l'Union ont été rejetés. La Commission a dès lors maintenu sa conclusion concernant le lien de causalité entre les importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.

5.2. Effets d'autres facteurs

5.2.1. Importations en provenance de pays tiers

- (537) Sur la période considérée, le volume des importations en provenance d'autres pays tiers a évolué comme suit:

Tableau 17

Importations en provenance d'autres pays tiers (en unités de pneumatiques)

Pays		2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Corée du Sud	Volume (en unités)	13 763 494	16 571 153	14 635 104	19 365 770
	Indice	100	120	106	141
	Part de marché (en %)	4	5	5	6
	Prix moyen	45,9	53,5	55,7	57,0
	Indice	100	117	121	124

Pays		2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Turquie	Volume (en unités)	11 677 022	12 866 097	11 644 406	11 475 348
	<i>Indice</i>	100	110	100	98
	Part de marché (en %)	4	4	4	3
	Prix moyen	40,74	47,05	53,84	52,13
	<i>Indice</i>	100	116	132	128
Serbie	Volume (en unités)	8 129 672	8 656 664	8 295 019	9 956 224
	<i>Indice</i>	100	106	102	122
	Part de marché (en %)	3	3	3	3
	Prix moyen	32,10	40,06	43,31	42,66
	<i>Indice</i>	100	125	135	133
Reste du monde, à l'exception de la RPC	Volume (en unités)	34 865 261	31 413 055	21 839 531	23 506 414
	<i>Indice</i>	100	90	63	67
	Part de marché (en %)	11	10	7	7
	Prix moyen	47,62	54,52	62,12	61,46
	<i>Indice</i>	100	115	130	129
Total de tous les pays tiers, à l'exclusion de la RPC	Volume (en unités)	68 435 449	69 506 969	56 414 060	64 303 756
	<i>Indice</i>	100	102	82	94
	Part de marché (en %)	22	22	18	19
	Prix moyen	44,25	51,09	55,98	55,54
	<i>Indice</i>	100	115	127	126

Source: Eurostat.

(538) Tout au long de la période considérée, les volumes des importations en provenance de Chine ont dépassé de loin les volumes de tout autre pays exportateur. De fait, à partir de 2023, les importations en provenance de Chine étaient à elles seules plus élevées que les importations en provenance de tous les autres pays réunis.

- (539) Le volume total des importations en provenance de tous les autres pays, à l'exception de la Chine, a diminué d'environ 4 millions d'unités au cours de la période considérée et leur part de marché est passée de 22 % à 19 % au cours de la période considérée. La Commission ne dispose pas d'informations sur la répartition par catégories des importations dans l'Union en provenance d'autres pays tiers, mais, en tout état de cause, le niveau de prix moyen des importations en provenance de pays tiers était nettement supérieur aux prix moyens de l'industrie de l'Union des catégories 3 et 2 tout au long de la période considérée. En outre, contrairement à l'évolution des prix chinois, le taux d'augmentation des prix des exportations de pays tiers était à peu près aligné sur le taux d'augmentation des coûts de l'industrie de l'Union, et il était donc peu probable qu'il bloque les prix de l'industrie de l'Union.
- (540) Sur la base des données qui précèdent, la Commission a conclu que les importations en provenance de pays tiers autres que la Chine n'avaient causé de préjudice à l'industrie de l'Union ni en termes de volume ni en termes de prix.

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

- (541) Le volume et le prix moyen des exportations des producteurs de l'Union ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 18

Résultats à l'exportation des producteurs de l'Union (en unités de pneumatiques)

	2021	2022	2023	Période d'enquête (2024)
Volume des exportations (en unités)	84 931 094	83 323 695	77 955 961	74 399 154
Indice	100	98	92	88
Prix moyen (en EUR/unité)	56,9	69,2	75,4	78,8
Indice	100	122	133	139

Source: Eurostat et réponses au questionnaire vérifiées, données par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

- (542) Selon Eurostat, le volume des exportations a diminué de 12 % pendant la période considérée, soit d'environ 10 millions d'unités. Cette baisse doit être replacée dans le contexte de la réduction globale de la production de l'industrie de l'Union, qui était deux fois plus importante, à savoir de 20 millions de pneumatiques. Le niveau moyen des prix à l'exportation a toutefois augmenté régulièrement, à hauteur de l'évolution du coût de production et proportionnellement plus que le prix de vente de l'industrie de l'Union dans l'Union. Compte tenu de cette évolution des prix, la Commission a conclu que l'activité d'exportation ne pouvait pas atténuer le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et le préjudice constaté.

5.4. Augmentation du coût de production

- (543) La CRIA, Deldo, le groupe GITI, Guangzhou Jiachi Tire Co Ltd (ci-après «Jiachi») et Interpneu ont affirmé que la dégradation de la situation économique de l'industrie de l'Union, à supposer qu'il y en ait eu une, était due à l'augmentation générale du coût de production dans l'Union, en particulier des coûts de l'énergie et de la main-d'œuvre ainsi que de certains prix des matières premières, telles que le caoutchouc synthétique et le noir de carbone, pour lesquels d'autres fournisseurs ont dû être trouvés en remplacement de la Russie par les producteurs de l'Union.
- (544) En effet, comme déjà mentionné à la section 4.6.3.1 et au tableau 11, le coût de production unitaire a augmenté au cours de la période considérée. Surtout, l'enquête a également révélé qu'en raison du blocage agressif des prix par les importations en provenance de Chine à bas prix faisant l'objet d'un dumping, l'industrie de l'Union n'a pas été en mesure d'augmenter ses prix de vente à hauteur de cette évolution des coûts. À cet égard, comme le montre le tableau 4 et comme expliqué au considérant 443, il est également très révélateur que le taux d'augmentation des prix des importations en provenance de Chine soit resté inférieur à celui de tous les autres pays tiers pris individuellement ou dans leur ensemble (tableau 17). Ce comportement agressif en matière de prix a été la

principale raison de l'incapacité de l'industrie de l'Union à ajuster ses prix aux hausses de coûts, ce qui a entraîné une baisse de la rentabilité. Les augmentations de coûts, comme indiqué au considérant 489, étaient en partie dues à la hausse des coûts fixes, tels que les amortissements et les frais généraux par unité, résultant de la baisse de la production. Cette baisse des volumes de production était, dans une large mesure, une conséquence de la présence d'importations faisant l'objet d'un dumping. Dans des conditions de marché normales, les opérateurs économiques peuvent généralement répercuter leurs augmentations de coûts, sans être contraints de supporter l'incidence de coûts fixes plus élevés, en particulier ceux liés aux éléments de coût qui ne sont pas spécifiques à l'industrie (énergie et main-d'œuvre) et qui affectent également d'autres industries/secteurs.

- (545) Par conséquent, sur la base de ce qui précède, la Commission a conclu que, même si l'augmentation des coûts de production a pu contribuer aux difficultés économiques de l'industrie de l'Union, elle n'a pas atténué le lien de causalité entre les importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping et le préjudice subi.
- (546) À la suite de l'information finale, la CRIA, Kumho et Shandong Yongsheng ont réitéré leur allégation selon laquelle l'augmentation des coûts de l'énergie et l'inflation étaient les principales causes du préjudice. À cet égard, Kumho a affirmé que, dans son analyse des coûts, la Commission n'avait pas pris en considération l'incidence de la crise énergétique et des politiques européennes en matière d'énergie et de durabilité. Selon Kumho, la Commission n'avait pas non plus étayé sa conclusion selon laquelle l'industrie de l'Union n'était pas en mesure de répercuter les augmentations de coûts sur ses clients en raison de la politique de prix des importations en provenance de Chine. Au contraire, étant donné que le recul de la rentabilité correspondait à l'augmentation des coûts, Kumho a conclu que le préjudice reflété dans le recul de la rentabilité était dû aux augmentations de coûts. Shandong Yongsheng a également indiqué que l'augmentation des coûts de production avait bel et bien porté préjudice à l'industrie de l'Union.
- (547) La Commission a estimé que ces arguments étaient soit non étayés, soit ne remettaient pas en cause, sur le plan factuel, l'analyse et les conclusions formulées aux considérants 544 et 545 ci-dessus. En particulier, la Commission a déjà confirmé qu'elle avait analysé l'incidence des augmentations des coûts de production, qui incluaient également celle des coûts de l'énergie. Le fait que le recul de la rentabilité ait coïncidé avec une augmentation des coûts ne signifie pas en soi qu'il était dû à celle-ci ou que la ou les augmentations de coûts constituent la seule cause du préjudice. Cette analyse n'a de sens que lorsqu'elle est associée aux tendances des prix, qui montrent clairement que, au cours de la même période et dans toutes les catégories, le rythme des augmentations des prix de vente était constamment inférieur à celui des augmentations de coûts, ce qui correspond, de fait, à la définition du blocage des prix. À cet égard, la Commission a fait observer que l'augmentation des prix de vente obtenue par l'industrie de l'Union était d'autant plus modeste compte tenu de la pression inflationniste évoquée par la CRIA, ce qui renforçait encore l'argument selon lequel l'industrie de l'Union n'opérait pas dans des conditions normales de marché, mais, au contraire, dans une situation de blocage des prix. L'évolution des prix sur les marchés d'exportation, telle que présentée dans le tableau 18, étaye également ce raisonnement. Compte tenu de ces éléments, leurs allégations ont été rejetées.

5.5. **Préjudice auto-infligé: investissements et auto-importations en provenance de la RPC**

- (548) Plusieurs parties ont affirmé que le préjudice subi par l'industrie de l'Union, le cas échéant, était dû à ses propres décisions commerciales, en particulier aux coûts d'investissement élevés ainsi qu'au volume élevé des auto-importations de l'industrie de l'Union en provenance de la RPC.
- (549) La CRIA, Deldo, le groupe GITI et Interpneu ont fait valoir que la baisse de la marge bénéficiaire de l'industrie de l'Union, le cas échéant, était due aux coûts d'investissement élevés visant à améliorer la production et l'automatisation dans diverses usines axées sur les produits de catégorie 1. Les parties intéressées ont cité divers articles de presse et annonces de grands producteurs de l'Union sur leurs activités d'investissement réalisées ou prévues.
- (550) Deldo et Interpneu ont également affirmé que l'industrie de l'Union avait contribué à son propre préjudice en augmentant les importations du produit concerné en provenance de Chine au cours de la période considérée, en se référant à l'annexe 10 de la plainte qui indiquait une augmentation de 237 % au cours de la période considérée.

- (551) Comme déjà expliqué à la section 4.6.3.4 ci-dessus, le niveau élevé des investissements est, de l'avis de la Commission, plutôt une conséquence que la cause du préjudice. Comme l'ont souligné à juste titre les parties intéressées elles-mêmes, ces investissements étaient nécessaires pour s'adapter à l'évolution de la situation du marché, à savoir l'arrivée de volumes croissants d'importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping. L'industrie de l'Union n'avait d'autre choix que d'accroître les investissements visant à améliorer l'efficacité de la production et à adapter la gamme de produits et les installations de production à un segment plus élevé, qui était toutefois déjà affecté négativement par des importations déloyales en provenance de Chine. En outre, ces arguments ont été jugés spéculatifs et non étayés. Les parties intéressées n'ont pas démontré l'existence d'investissements économiquement injustifiés. Cet argument a donc été rejeté.
- (552) En ce qui concerne l'argument relatif à l'augmentation des importations du produit concerné en provenance de Chine par l'industrie de l'Union, la Commission a considéré que, compte tenu du faible volume global (moins de 1 % du volume total des importations en provenance de Chine dans l'Union au cours de la période d'enquête), le taux d'augmentation n'a pas pu avoir d'incidence importante. Par conséquent, la Commission a conclu que rien dans le dossier n'indiquait que le volume et/ou la tendance des importations en provenance de Chine par l'industrie de l'Union causerait un préjudice à l'industrie de l'Union, et encore moins romprait le lien de causalité établi entre les importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.
- (553) À la suite de l'information finale, la CRIA a réitéré son allégation selon laquelle les investissements élevés étaient la principale cause du recul de la rentabilité. Selon elle, compte tenu du calendrier de ces investissements (leur augmentation la plus notable a eu lieu dès 2022, alors que la rentabilité s'élevait encore à 12,8 %), ces investissements ne sauraient être interprétés comme une mesure prise en réaction aux importations en provenance de Chine. La CRIA a ajouté que les investissements étaient, au contraire, dus aux exigences environnementales strictes en vigueur dans l'Union. Shandong Yongsheng a lui aussi indiqué que les investissements excessifs devaient expliquer le recul de la rentabilité dans la catégorie 1, du fait de l'augmentation du coût des amortissements et non des importations de produits relevant de la catégorie 3 en provenance de Chine. Kumho et la CRIA ont tous deux fait valoir que le préjudice était causé par des investissements élevés, qui résultaient d'une décision commerciale stratégique de l'industrie de l'Union de privilégier les segments à plus forte rentabilité (tels que les catégories 1 et 2), et ont donc tous deux contesté l'appréciation de la Commission selon laquelle l'accent mis sur les catégories supérieures était une conséquence des importations en provenance de Chine, en soutenant qu'il s'agissait au contraire d'une décision commerciale délibérée et économiquement fondée. Ce point de vue était également partagé par la Coalition des importateurs de VP-VUL.
- (554) La CRIA a en outre affirmé que la Commission n'avait pas évalué son argument antérieur, à savoir que le préjudice était en réalité dû à la mauvaise qualité des pneumatiques de catégorie 3 de l'Union. À l'appui de cet argument, la CRIA a fourni une liste de résultats d'essais indiquant qu'un certain nombre de marques de l'Union avaient échoué à divers essais de sécurité.
- (555) En ce qui concerne les arguments relatifs aux investissements, la Commission a déjà expliqué, aux considérants 505 et 516 ci-dessus, que ces investissements étaient intervenus dans le contexte de fermetures d'usines ainsi que de la réorganisation et de la réadaptation nécessaires de la production, et que cela n'est infirmé ni par le moment auquel ils ont été réalisés ni par leur taux d'augmentation, qui, contrairement à ce qu'affirme la CRIA, était, en toute hypothèse, au plus haut durant la période d'enquête. En outre, l'enquête a montré que, contrairement à ce qu'allègue la CRIA, les investissements dans le domaine environnemental représentaient moins de 6 % des investissements des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon tout au long de la période considérée, lorsque ces informations étaient disponibles. En ce qui concerne les déclarations relatives au fait que l'industrie de l'Union se serait délibérément retirée de la catégorie 3, la Commission a fait observer que ces affirmations, en plus de ne pas être étayées, ne semblaient pas tenir compte de la principale raison sous-tendant cette réorientation, à savoir les conditions de marché intenablement créées par les importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping, et ce, en dépit du fait que, dans les mêmes observations, ces mêmes parties ont reconnu que les importations en provenance de Chine relevant de la catégorie 3 causaient un préjudice à l'industrie de l'Union.
- (556) En ce qui concerne l'argument relatif à la mauvaise qualité des pneumatiques de la catégorie 3 de l'industrie de l'Union, les essais infructueux mentionnés par la CRIA concernent aussi bien des marques de la catégorie 3 que des marques de la catégorie 2, ce qui confirme deux constatations très importantes: premièrement, les aspects qualitatifs (reflétés dans les résultats des essais) se recoupent pour les pneumatiques des catégories 3 et 2 et, deuxièmement, les pneumatiques des catégories 3 et 2 sont donc tous deux concurrencés par des produits alternatifs chinois hautement performants. Les arguments de la CRIA, de Kumho et de Shandong Yongsheng ont donc été rejetés.

5.6. Conclusion concernant le lien de causalité

- (557) La Commission a établi un lien de causalité entre le préjudice subi par l'industrie de l'Union et les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de Chine.

- (558) La pression combinée exercée sur le volume et les prix de l'industrie de l'Union par le volume croissant des importations à bas prix en provenance de Chine au cours de la période considérée n'a pas permis à l'industrie de l'Union de tirer parti de la croissance de la consommation de l'Union. En conséquence, les producteurs-exportateurs chinois ont gagné des parts de marché au détriment de l'industrie de l'Union. Par ailleurs, en raison du blocage des prix, l'industrie de l'Union s'est retrouvée dans l'impossibilité d'augmenter ses prix à hauteur de la hausse des coûts de production.
- (559) L'évaluation de la sous-cotation des prix au niveau des catégories a également confirmé l'analyse ci-dessus. Le prix moyen des importations en provenance de Chine est resté inférieur au prix de vente moyen de l'industrie de l'Union dans toutes les catégories, même dans la catégorie 3, confirmant ainsi la pression à la baisse sur l'industrie de l'Union.
- (560) La Commission a opéré une distinction entre les effets de tous les facteurs connus sur la situation de l'industrie de l'Union et les effets préjudiciables des importations faisant l'objet d'un dumping. L'incidence des autres facteurs recensés, à savoir: les importations en provenance d'autres pays tiers; les résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union; l'évolution du coût de production et des investissements ainsi que des auto-importations s'est avérée négligeable, voire inexistante, compte tenu des évolutions négatives de l'industrie de l'Union, telles que la perte de production, de volume des ventes, de part de marché et de rentabilité.
- (561) Compte tenu de ce qui précède, la Commission a conclu à ce stade que les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC ont causé un préjudice important à l'industrie de l'Union et que les autres facteurs, considérés individuellement ou collectivement, n'ont pas atténué le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et le préjudice important.

6. NIVEAU DES MESURES

- (562) Pour déterminer le niveau des mesures, la Commission a examiné si un droit inférieur à la marge de dumping serait suffisant pour éliminer le préjudice causé à l'industrie de l'Union par les importations faisant l'objet d'un dumping.

6.1. Marge de préjudice

- (563) Le préjudice serait éliminé si l'industrie de l'Union était en mesure de réaliser un bénéfice cible en vendant à un prix cible au sens de l'article 7, paragraphes 2 *quater* et 2 *quinquies*, du règlement de base.
- (564) Conformément à l'article 7, paragraphe 2 *quater*, du règlement de base, pour établir le bénéfice cible, la Commission a pris en considération les facteurs suivants: le niveau de rentabilité avant l'augmentation des importations en provenance du pays faisant l'objet de l'enquête, le niveau de rentabilité nécessaire pour couvrir l'ensemble des coûts et investissements, la R&D et l'innovation, et le niveau de rentabilité escompté dans des conditions normales de concurrence. Cette marge de bénéfice ne devrait pas être inférieure à 6 %.
- (565) Dans un premier temps, la Commission a établi un bénéfice de base couvrant l'ensemble des coûts dans des conditions normales de concurrence. En l'absence d'autres données disponibles, la Commission a fixé le bénéfice cible au niveau de la marge bénéficiaire de l'industrie de l'Union pour les ventes du produit similaire sur le marché de l'Union en 2021, première année de la période d'enquête. Même si, cette année-là, les importations en provenance de Chine étaient déjà présentes sur le marché de l'Union, leur part de marché (18 %) était la plus faible au cours de la période considérée et leur prix de vente moyen (27 EUR/pneumatique) se situait dans une fourchette similaire à celle de l'industrie de l'Union (sur le segment de la catégorie 3, 29 EUR/pneumatique). Cette année-là, la marge bénéficiaire a été établie à 14,8 % en moyenne et à 15,1 %, 17,6 % et 9,4 % respectivement pour les catégories 1, 2 et 3.
- (566) Le groupe GITI a affirmé que 2021 n'était pas une année adéquate pour le bénéfice cible compte tenu des taux de bénéfice artificiellement élevés réalisés en raison du confinement en Chine et des perturbations du commerce maritime. À l'appui de son allégation, le groupe GITI a invoqué diverses enquêtes antidumping dans lesquelles la Commission a rejeté l'utilisation des niveaux de bénéfice de 2021 sur la base de ces considérations, telles que le contreplaqué de résineux et les bougies ⁽¹⁸²⁾.

⁽¹⁸²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2025/2219 de la Commission du 3 novembre 2025 instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de contreplaqué de résineux originaire de la République fédérative du Brésil (JO L, 2025/2219, 4.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2219/oj), considérant 194; et règlement d'exécution (UE) 2025/1732 de la Commission du 13 août 2025 instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de bougies, chandelles, cierges et articles similaires originaires de la République populaire de Chine (JO L, 2025/1732, 14.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1732/oj), considérant 321.

- (567) La Commission a rappelé que le choix d'un bénéfice cible adéquat était le résultat d'une analyse au cas par cas et dépendait de paramètres spécifiques à l'industrie. En d'autres termes, les conclusions tirées concernant les années adéquates pour le bénéfice cible dans une enquête n'excluent pas le choix le plus adéquat dans une autre. Plus important encore, hormis une déclaration générale et une référence à d'autres affaires, la partie n'a fourni aucun élément de preuve ni aucune statistique concrète sur la situation du marché dans l'Union en ce qui concerne le produit soumis à l'enquête pour étayer son allégation selon laquelle l'année 2021 n'était pas appropriée pour la détermination du bénéfice cible. En ce qui concerne les importations du produit concerné en provenance de Chine, ni leur volume ni leur niveau de prix n'ont connu de baisse ou de hausse particulière en 2021 par rapport aux années antérieures à la période considérée, à savoir 2019 ou 2020, ce qui suggérerait une circonstance exceptionnelle du marché en faveur de l'industrie de l'Union en 2021. Le volume des importations en provenance de Chine était d'environ 57 millions de pneumatiques en 2019 (même volume qu'en 2021) et de 55 millions en 2020. Leur niveau de prix était respectivement de 24,9 EUR/pneumatique et de 23,8 EUR/pneumatique en 2019 et 2020. Cette allégation a donc été rejetée.
- (568) À la suite de l'information finale, Hankook et Kumho ont affirmé que l'année 2021 ne reflétait pas des conditions normales de concurrence sur le marché et que le bénéfice cible utilisé pour la catégorie 2 était anormalement élevé. En ce qui concerne l'année 2021, ces parties ont fait valoir qu'il s'agissait d'une année de reprise marquée par un fort rebond après les confinements et les restrictions de mobilité dus à la COVID-19. Elles ont également ajouté que, dans le cadre du réexamen au titre de l'expiration des mesures antidumping applicables aux importations de certains pneumatiques du type utilisé pour les autobus ou camions ⁽¹⁸³⁾ (ci-après l'«affaire des pneumatiques TBR»), la Commission avait elle-même constaté que la rentabilité de l'industrie de l'Union s'était améliorée de manière exceptionnelle en 2021. Ces parties ont en outre déclaré que le bénéfice réalisé en 2021 pourrait avoir été gonflé, étant donné que cette année avait été marquée par des pénuries de semi-conducteurs qui avaient eu une incidence négative sur les ventes sur le marché EO, ce qui pourrait à son tour avoir augmenté la part des ventes sur le marché de seconde monte, lesquelles sont, en moyenne, plus rentables. Pour démontrer le caractère exceptionnel de l'année 2021, ces parties ont renvoyé à la classification NACE correspondante d'Eurostat ⁽¹⁸⁴⁾, qui faisait état de marges bénéficiaires beaucoup plus modestes, comprises entre 8 % et 10 %. En ce qui concerne le niveau du bénéfice cible utilisé par la Commission, ces parties ont allégué que la Commission n'avait pas expliqué pourquoi le niveau de bénéfice de la catégorie 2 était supérieur à celui de la catégorie 1 et qu'en toute hypothèse, la marge bénéficiaire de la catégorie 2 était déraisonnablement élevée au regard des marges d'EBIT communiquées dans les états financiers accessibles au public par Michelin et Pirelli, deux grands fabricants de pneumatiques de l'Union. Enfin, ces parties ont proposé qu'étant donné l'absence de sous-cotation dans la catégorie 2 au cours de la période d'enquête, la Commission utilise le bénéfice obtenu par l'industrie de l'Union au cours de cette période, à savoir 13 %, comme bénéfice cible pour la catégorie 2.
- (569) En ce qui concerne l'année 2021, la Commission a estimé que l'argument selon lequel la rentabilité de l'industrie de l'Union avait été exceptionnelle ou extraordinaire durant cette année n'était pas étayé. Il est vrai que l'année 2021 a été marquée par une reprise après les chutes record enregistrées pendant les confinements et les restrictions liés à la COVID-19; toutefois, ces parties n'ont apporté aucun élément de preuve démontrant que, au-delà d'une normalisation, cette année avait effectivement abouti à un dépassement exceptionnel des niveaux habituels. De même, contrairement à ce qu'ont déclaré ces parties, la Commission n'a pas établi dans l'affaire des pneumatiques TBR que 2021 avait été marquée par des bénéfices exceptionnellement ou déraisonnablement élevés, mais plutôt que les bénéfices s'étaient rétablis par rapport à 2019 et étaient les plus élevés de la période considérée (2019-2023). Les statistiques fournies sur la base du secteur NACE n'ont pas été considérées comme une meilleure estimation d'un bénéfice cible pour cette industrie particulière, étant donné qu'elles concernaient un secteur beaucoup plus large, incluant également les rechapteurs, qui opèrent effectivement avec des marges bénéficiaires nettement plus faibles. En outre, ces mêmes statistiques au niveau NACE ne faisaient pas apparaître de baisse de la rentabilité en 2020, ce qui contredit donc l'argument même avancé par ces parties. De même, la Commission a estimé que l'argument relatif à la situation sur le marché des semi-conducteurs et à son incidence potentielle sur les pneumatiques était spéculatif et non étayé par des éléments de preuve en ce qui concerne les conséquences qui en étaient déduites. En toute hypothèse, une pénurie d'approvisionnement en semi-conducteurs ne signifie pas automatiquement que les bénéfices obtenus par l'industrie de l'Union ont augmenté. En effet, ces mêmes pénuries pourraient avoir causé des pertes/retards importants dans les contrats EO et avoir ainsi eu une incidence négative sur les résultats globaux de l'industrie de l'Union. En d'autres termes, rien dans le dossier ne donnait à penser que cet événement avait eu un effet positif sur la rentabilité moyenne de l'industrie de l'Union. En ce qui concerne les arguments relatifs au niveau du bénéfice cible, et en particulier celui de la catégorie 2, la Commission a fait observer que celui-ci reposait sur les données vérifiées des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et n'était donc pas remis en cause par les résultats agrégés en matière de bénéfices publiés dans les états financiers de certains producteurs de l'Union, qui couvraient vraisemblablement une définition du produit et une répartition régionale considérablement plus larges. En outre, par souci d'exhaustivité, la Commission a fait observer que, dans les résultats financiers cités par ces parties, les bénéfices de 2021 étaient présentés en des termes tels que «retour à la normale» dans le cas de Pirelli et «de nouveau conformes à 2019» pour Michelin, ce qui contredit encore une fois

⁽¹⁸³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2025/58, considérants 357 et 358.

⁽¹⁸⁴⁾ Fabrication et rechapage de pneumatiques; rechapage et resculptage de pneumatiques.

l'allégation selon laquelle 2021 avait été une année extraordinaire pour cette industrie. S'agissant du fait que le niveau de bénéfice de la catégorie 2 était supérieur à celui de la catégorie 1, la Commission a fait observer, premièrement, que, comme les parties l'ont elles-mêmes reconnu, cela pouvait s'expliquer par de multiples raisons économiques valables (y compris la composition de la gamme de produits et la proportion de ventes EO par rapport aux ventes de seconde monte) et, deuxièmement, que cela était sans incidence sur l'enquête, étant donné que le niveau de bénéfice de la catégorie 1 n'a même pas été utilisé dans les calculs du préjudice en raison de l'absence d'importations dans cette catégorie provenant des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. L'argument selon lequel la marge bénéficiaire de la catégorie 2 était trop élevée n'a pas été étayé. Eu égard à tout ce qui précède, ces arguments relatifs au bénéfice cible ont été rejetés.

- (570) L'un des producteurs de l'Union retenu dans l'échantillon a fourni des éléments de preuve selon lesquels son niveau d'investissement, de R&D et d'innovation au cours de la période considérée aurait été plus élevé dans des conditions normales de concurrence. La Commission a vérifié ces informations et a estimé que l'allégation était justifiée. Pour en tenir compte dans le bénéfice cible, la Commission a calculé la différence entre, d'une part, les dépenses d'investissement, de recherche et de développement et d'innovation (ci-après les «dépenses IRI») dans des conditions normales de concurrence, telles que communiquées par l'industrie de l'Union et vérifiées par la Commission et, d'autre part, les dépenses IRI effectivement réalisées au cours de la période considérée. Sur cette base, la marge bénéficiaire cible a été augmentée de [1 % à 2 %] pour ce producteur.
- (571) Par conséquent, le bénéfice cible qui a été établi dans le cadre de la présente enquête et conformément à l'article 7, paragraphe 2 *quater*, du règlement de base était compris entre 9,4 % et [18,6 % – 19,6 %].
- (572) Sur cette base, la Commission a calculé un prix non préjudiciable du produit similaire pour l'industrie de l'Union en appliquant au coût de production des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pendant la période d'enquête ⁽¹⁸⁵⁾ les marges bénéficiaires susmentionnées spécifiques aux catégories.
- (573) Conformément à l'article 7, paragraphe 2 *quinquies*, du règlement de base, en dernier lieu, la Commission a examiné les coûts futurs résultant d'accords multilatéraux sur l'environnement auxquels l'Union est partie, et de leurs protocoles, ainsi que de conventions de l'OIT énumérées à l'annexe I *bis*, que l'industrie de l'Union supportera au cours de la période d'application de la mesure en vertu de l'article 11, paragraphe 2. L'un des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon a fourni des informations vérifiables fondées sur les registres et les prévisions de la société, sur la base desquelles un coût de mise en conformité supplémentaire lié à l'achat de quotas d'émission de CO₂ [inférieur à 0,5 EUR/pneumatique] a été ajouté au prix cible, comme établi au considérant 572, conformément à l'article 7, paragraphe 2 *quinquies*, du règlement de base.
- (574) La Commission a ensuite déterminé le niveau de la marge de préjudice sur la base d'une comparaison entre le prix à l'importation moyen pondéré des producteurs-exportateurs de l'échantillon ayant coopéré dans le pays concerné, utilisé pour calculer la sous-cotation des prix, et le prix non préjudiciable moyen pondéré du produit similaire vendu sur le marché de l'Union par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période d'enquête. Les éventuelles différences résultant de cette comparaison ont été exprimées en pourcentage de la valeur CIF moyenne pondérée à l'importation.
- (575) À la suite de l'information finale, le plaignant a demandé que le coût de production complet soit utilisé pour le calcul du prix cible, en incluant également l'intégralité des frais VAG (hors transport) supportés au niveau des entités de vente liées pour les ventes réalisées sur le marché de l'Union. Selon le plaignant, cette demande était justifiée par le fait que le prix cible vise à déterminer le prix à partir duquel le préjudice cesse de se produire et doit dès lors couvrir l'ensemble des coûts associés à la production et aux ventes du produit similaire. À défaut, le prix cible serait sous-estimé, de même que la marge de préjudice sur la base de laquelle les droits ont été fixés pour Hankook. Le plaignant a ajouté qu'à titre subsidiaire, la Commission devrait ajuster le niveau du bénéfice cible de 2021 par rapport aux coûts réduits qui étaient inclus dans le prix cible, c'est-à-dire que le même montant de bénéfice correspondrait à une marge plus élevée. Enfin, le plaignant a également fait valoir que le calcul du préjudice devait être modifié dans la mesure où, pour certaines transactions, le prix de vente réel était supérieur au prix cible.

⁽¹⁸⁵⁾ Y compris le montant des frais VAG de l'usine de production et/ou de son siège social, en fonction du lieu où ils ont été supportés.

- (576) Shandong Yongsheng a demandé à la Commission de revérifier son calcul du préjudice, étant donné qu'un coût de production reconstitué par ingénierie inverse sur la base des calculs communiqués, des prix de vente moyens et du bénéfice cible pour la catégorie 3 faisait apparaître un résultat incohérent avec celui obtenu par la Commission. En outre, Shandong Yongsheng et la CRIA ont demandé à la Commission de retirer du calcul du préjudice les NCP présentant des quantités non représentatives ou négatives. Shandong Yongsheng a enfin souligné la très faible correspondance entre ses ventes et celles de l'industrie de l'Union (seulement 157 NCP sur les 500 NCP vendus par Shandong Yongsheng) et a invité la Commission à élargir la correspondance en utilisant les NCP comparables les plus proches afin d'obtenir un résultat plus équitable. Il a réitéré ces arguments à la suite de l'information finale additionnelle.
- (577) En ce qui concerne l'inclusion de la totalité des frais VAG (hors transport) supportés au niveau des entités de vente liées pour les ventes réalisées sur le marché de l'Union, la Commission a fait observer que, lorsque l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base est appliqué par analogie aux fins de l'établissement du prix à l'exportation, ce prix est construit à la frontière de l'Union en prenant le prix CIF à l'importation, en y ajoutant les droits de douane et les coûts postérieurs à l'importation et en déduisant les frais VAG de l'importateur lié ainsi qu'une marge bénéficiaire théorique. Le prix à l'exportation construit qui en résulte est donc placé à la frontière de l'Union, un niveau qui est fonctionnellement équivalent au prix départ usine d'un producteur de l'Union vendant directement à son premier client indépendant. Étant donné que les deux éléments de la comparaison doivent être placés à un stade commercial équivalent, le prix cible de l'industrie de l'Union doit également être établi sur une base départ usine et, comme expliqué au considérant 572 ci-dessus, incluait déjà le montant des frais VAG au niveau de l'usine de production et/ou de son siège lié. En conséquence, il n'y avait aucune raison d'ajouter les frais VAG des négociants liés du côté de l'industrie de l'Union lors de la détermination de ce prix cible, étant donné qu'une telle démarche aurait porté le prix de référence de l'industrie de l'Union à un stade commercial situé en aval de la frontière de l'Union et aurait ainsi créé une asymétrie avec le prix à l'exportation construit. Cet argument a donc été rejeté.
- (578) En ce qui concerne la proposition d'ajuster le bénéfice cible, la Commission a fait observer que le bénéfice cible était une marge théorique représentative de l'ensemble de l'industrie et qu'il était étayé par les éléments de preuve recueillis lors de l'enquête. Il est considéré comme indicatif pour l'ensemble de l'industrie de l'Union. Dans le même ordre d'idées, le prix cible est une construction au niveau de l'industrie, ayant pour objet de protéger l'ensemble de l'industrie de l'Union. La Commission a dès lors estimé qu'il n'était pas justifié d'ajuster ce prix hypothétique à la hausse pour l'aligner sur les prix réels des différents producteurs retenus dans l'échantillon qui pourraient, lors d'une année donnée et pour des transactions spécifiques, avoir obtenu des prix supérieurs à cette moyenne sectorielle (pour des raisons telles qu'une gamme de produits unique, des conditions contractuelles exceptionnelles ou des conditions de marché spécifiques).
- (579) En ce qui concerne l'argument de Shandong Yongsheng relatif aux calculs, la Commission a confirmé que ceux-ci avaient été revérifiés et validés. En ce qui concerne les NCP dont les quantités n'étaient pas représentatives, la Commission a fait observer qu'ils correspondaient à de véritables transactions de vente réalisées par l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête et qu'ils se situaient dans la fourchette de prix de NCP similaires. Dans le même ordre d'idées, les quantités négatives (correspondant à des notes de crédit ou des retours ultérieurs) ont également été considérées comme des transactions valables et ont été compensées au niveau d'un NCP, d'une société ou de l'industrie de l'Union. Enfin, la Commission a également relevé que la proportion de NCP correspondants atteignait environ 70 % du volume et de la valeur des ventes de Shandong Yongsheng et était donc considérée comme suffisamment élevée. Sur la base de ce qui précède, les arguments de Shandong Yongsheng et de la CRIA ont été rejetés.
- (580) Le niveau d'élimination du préjudice pour les «autres sociétés ayant coopéré» et pour «toutes les autres importations originaires du pays concerné» est défini de la même façon que la marge de dumping pour ces sociétés et ces importations (voir les considérants 400 et 401).

- (581) Comme décrit aux considérants 391, 392 et 453 à 455, le prix CIF des producteurs-exportateurs chinois ainsi que les données de la société T et de la société G ont été corrigés, ce qui a entraîné la modification des marges de préjudice pour le groupe Hankook, Shandong Yongsheng, les «autres sociétés ayant coopéré» et «toutes les autres importations originaires du pays concerné», comme indiqué dans le tableau ci-dessous:

Société	Marge de dumping définitive (en %)	Marge de sous-cotation des prix indicatifs définitive (en %)
Groupe Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. — Hankook Tire China Co., Ltd.	7,4	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	92,5
Autres sociétés ayant coopéré	24,4	40,0
Toutes les autres importations originaires du pays concerné	45,3	92,5

- (582) En l'espèce, les plaignants ont fait valoir l'existence de distorsions sur les matières premières au sens de l'article 7, paragraphe 2 bis, du règlement de base. Dès lors, afin de procéder à la détermination du niveau de mesures approprié, la Commission a commencé par établir le montant du droit nécessaire pour éliminer le préjudice subi par l'industrie de l'Union en l'absence de distorsions au sens de l'article 7, paragraphe 2 bis, du règlement de base. Elle a ensuite examiné si la marge de dumping des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon serait supérieure à leur marge de préjudice.

6.2. Examen de la marge suffisante pour éliminer le préjudice causé à l'industrie de l'Union

- (583) Une fois qu'il a été constaté que, pour Shandong Yongsheng, la sous-cotation des prix indicatifs était supérieure au dumping, l'analyse des distorsions sur les matières premières est devenue sans objet, étant donné que le droit antidumping à instituer ne peut être supérieur à la marge de dumping établie pour ce producteur-exportateur.
- (584) Toutefois, dans le cas du groupe Hankook, étant donné que la marge de dumping était supérieure à la marge de sous-cotation, la Commission a examiné s'il existait des distorsions sur les matières premières quant au produit concerné, conformément à l'article 7, paragraphe 2 bis, du règlement de base.

Distorsions sur les matières premières

- (585) Le plaignant a fourni des éléments de preuve suffisants dans sa plainte pour établir l'existence, en Chine, de distorsions du marché des matières premières au sens de l'article 7, paragraphe 2 bis, du règlement de base à l'égard du produit concerné. Selon les éléments de preuve figurant dans la plainte, le caoutchouc synthétique, le noir de carbone et les câblés en acier, qui représentent chacun plus de 17 % du coût de production du produit soumis à l'enquête, étaient soumis à la TVA à l'exportation non remboursable en République populaire de Chine.
- (586) Par conséquent, comme annoncé dans l'avis d'ouverture, conformément à l'article 7, paragraphe 2 bis, du règlement de base, la Commission a examiné les distorsions alléguées et toute distorsion relevant de l'article 7, paragraphe 2 bis, du règlement de base en Chine.
- (587) La Commission a tout d'abord déterminé les principales matières premières utilisées lors de la production du produit concerné par chaque producteur-exportateur ayant été retenu dans l'échantillon. Les matières susceptibles de représenter au moins 17 % du coût de production du produit concerné ont été considérées comme les matières premières principales.

- (588) L'enquête a toutefois établi qu'aucun de ces matériaux ne représentait 17 % ou plus des coûts de production du groupe Hankook. Cela a été fait, conformément au règlement de base, à partir des prix non faussés des matières premières, comme établi à la section 3.2.5.1. Par conséquent, la condition énoncée à l'article 7, paragraphe 2 bis, du règlement de base n'était pas remplie et des mesures antidumping définitives ont été établies conformément à la règle du droit moindre énoncée à l'article 7, paragraphe 2, du règlement de base.

7. INTÉRÊT DE L'UNION

- (589) Ayant décidé d'appliquer l'article 7, paragraphe 2, du règlement de base, la Commission a examiné si, malgré la détermination d'un dumping préjudiciable, elle pouvait clairement conclure qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union d'adopter des mesures dans ce cas particulier, conformément à l'article 21 du règlement de base. L'intérêt de l'Union a été déterminé sur la base d'une appréciation de tous les intérêts en jeu, y compris ceux de l'industrie de l'Union, des importateurs, des grossistes, des détaillants, des utilisateurs et des consommateurs.

7.1. Intérêt de l'industrie de l'Union

- (590) Des producteurs de l'Union représentant une grande majorité du volume de production de l'Union ont coopéré à l'enquête.
- (591) L'enquête a montré que l'industrie de l'Union subissait un préjudice important et qu'elle n'était pas en mesure de tirer parti de la croissance du marché intérieur ni de répercuter intégralement les augmentations de coûts sur ses clients et que ses marges bénéficiaires avaient diminué.
- (592) Si des mesures sont instituées, elles permettront probablement à l'industrie de l'Union de récupérer une partie des volumes de ventes et des parts de marché perdus. En outre, en supprimant la pression déloyale sur les prix exercée par les importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping, les droits permettraient à l'industrie de l'Union d'augmenter ses prix de vente à hauteur de l'évolution des coûts et d'améliorer ainsi sa situation financière.
- (593) En l'absence de mesures, compte tenu de la politique de prix agressive des producteurs-exportateurs chinois, il est très probable que les importations faisant l'objet d'un dumping augmenteront en volume et exerceront une pression à la baisse supplémentaire sur les prix de l'industrie de l'Union. Cela entraînerait une nouvelle baisse tant du volume des ventes que de la rentabilité.
- (594) Sur la base de ce qui précède, la Commission a conclu que l'institution de mesures était clairement dans l'intérêt de l'industrie de l'Union.

7.2. Intérêt des importateurs et des utilisateurs indépendants

- (595) Quatre importateurs indépendants ont répondu au questionnaire d'échantillonnage. Ils représentaient [10 % – 15 %] des importations totales en provenance de la RPC au cours de la période d'enquête. Comme déjà indiqué à la section 1.6, aucun des importateurs retenus dans l'échantillon n'a répondu au questionnaire.
- (596) Aucun utilisateur ni aucune association d'utilisateurs n'ont répondu au questionnaire ni présenté d'observations écrites sur des questions liées à l'intérêt de l'Union.
- (597) Dans leurs observations, Deldo et Interpneu, deux grands importateurs, se sont opposés à l'institution de mesures en faisant valoir que les droits entraîneraient des pénuries d'approvisionnement, en particulier dans la catégorie 3. Selon ces importateurs, un tel écart d'approvisionnement nuirait aux entreprises (notamment aux constructeurs automobiles, car il augmenterait encore les prix des voitures) ainsi qu'aux consommateurs qui, de ce fait, retarderaient le remplacement de leurs pneumatiques, ce qui entraînerait des problèmes de sécurité routière et de protection de l'environnement. Deldo et Interpneu ont également affirmé que les droits entraîneraient une concentration supplémentaire sur un marché qui faisait déjà l'objet d'une enquête pour comportement non concurrentiel.
- (598) D'autres parties intéressées, à savoir la CRIA et Hankook, ont réitéré certaines de ces allégations. En particulier, elles ont fait valoir que les droits réduiraient l'efficacité du marché et la concurrence et entraîneraient des pénuries d'approvisionnement dans le segment économique qui frapperait de manière disproportionnée les clients plus sensibles aux prix.

- (599) En outre, de nombreuses parties ont affirmé que l'institution de mesures sur certains types de produits spécifiques était contraire à l'intérêt de l'Union, étant donné que l'industrie de l'Union ne les produisait pas ou les produisait en quantités insuffisantes. Il s'agissait en particulier des pneumatiques temporaires (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai et Hankook) et des pneumatiques pour remorques (4M Pro&Invest, CRIA et Otto Just), des pneumatiques à flancs blancs (Vannetukku) et de divers autres pneumatiques de niche tels que les pneumatiques non routiers, les pneumatiques «bias», les pneumatiques pour voitures anciennes, les marques spécifiques pour véhicules d'époque, les pneumatiques pour remorques à grande vitesse et la compétition, les pneumatiques «semi-slick» utilisés pour le drift dans les sports automobiles (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda et VA-PA Toute Oy).
- (600) La Commission a considéré que la plupart de ces allégations étaient plutôt génériques et non étayées. En particulier, rien dans le dossier n'étayait l'allégation selon laquelle, si les constructeurs automobiles continuaient à importer leurs pneumatiques de la RPC, ils ne seraient pas en mesure de répercuter la légère hausse des prix de leur produit final (voitures) sur leurs clients. De même, les allégations relatives aux retards dans le remplacement des pneumatiques en raison de l'augmentation des prix sont hautement spéculatives et, compte tenu des exigences réglementaires strictes et des contrôles en place à cet égard, ne sont pas confirmées. Enfin, en ce qui concerne les allégations relatives à la concentration du marché, la Commission a fait observer qu'au moins dix producteurs de l'Union connus opéraient actuellement sur le marché de l'Union et que, en tout état de cause, les parties n'avaient produit aucun élément de preuve expliquant pourquoi les droits entraîneraient une concentration supplémentaire. De même, l'enquête en cours évoquée par les parties a une portée différente tant en ce qui concerne son calendrier que la définition du produit et, en tout état de cause, n'a fourni aucune conclusion concrète à l'appui de l'allégation selon laquelle les droits antidumping seraient contraires à l'intérêt de l'Union.
- (601) En ce qui concerne l'allégation relative aux pénuries d'approvisionnement, celle-ci n'a pas été confirmée par l'enquête. Tout d'abord, l'industrie de l'Union produit des pneumatiques de catégorie 3 en quantités importantes et peut augmenter son volume de production. Même si, ces dernières années, l'industrie de l'Union a perdu du volume de ventes dans cette catégorie en raison de la concurrence déloyale causée par les prix anormalement bas proposés par les producteurs-exportateurs chinois, cela ne signifie pas qu'une fois les prix normalisés, l'industrie de l'Union ne serait pas en mesure d'augmenter sa production et ses ventes de produits de la catégorie 3 ou disposée à le faire. Il en va de même pour les types de produits plus spécifiques énumérés au considérant 599 ci-dessus. La Commission a constaté que la plupart de ces pneumatiques spécifiques, tels que les pneumatiques temporaires, les pneumatiques pour remorque, les pneumatiques à flancs blancs, les pneumatiques «bias» et les pneumatiques professionnels non routiers, étaient en fait produits par l'industrie de l'Union. S'il est possible que, pour certains types de produits, l'industrie de l'Union ait été évincée par les importations en provenance de Chine à bas prix, aucune des parties n'a fourni d'allégation étayée selon laquelle l'industrie de l'Union, composée de plus de 70 usines et de plus de 20 centres de R&D dans toute l'Europe, ne serait en mesure de produire aucun de ces pneumatiques spécialisés. En outre, il existe de nombreuses autres sources d'approvisionnement disponibles, comme le montre la section 5.2.1 sur les importations en provenance de pays tiers.
- (602) À la suite de l'information finale, de nombreuses parties ont exprimé leur désaccord avec les conclusions formulées au sujet de l'intérêt de l'Union.
- (603) Hyundai a affirmé que l'industrie de l'Union n'était pas intéressée par la production de pneumatiques de secours à usage temporaire. Il a soutenu que, même si ce segment était de petite taille, il ne devrait pas être négligé, en particulier à la lumière de l'enquête antisubventions parallèle qui pourrait encore accroître le niveau des droits, et a réclamé une appréciation équilibrée. Selon lui, la conclusion selon laquelle les constructeurs automobiles étaient en mesure de répercuter les hausses de prix résultant des droits était inadmissible, étant donné qu'elle ne tenait pas dûment compte des intérêts des citoyens de l'Union. Hyundai a également estimé que la disponibilité d'autres sources d'approvisionnement n'était pas pertinente pour l'intérêt de l'Union, étant donné qu'elle n'était d'aucun soutien pour l'industrie de l'Union.
- (604) Otto Just a réitéré que l'institution de droits sur les pneumatiques pour remorques entraînerait des pénuries d'approvisionnement, étant donné que l'industrie de l'Union ne produisait pas ces pneumatiques en quantités suffisantes et conformément aux spécifications requises.
- (605) La Coalition des importateurs de VP-VUL a réitéré que, sur la base de sa connaissance approfondie du marché, l'industrie de l'Union n'était pas intéressée par le segment de la catégorie 3, dont elle s'était délibérément retirée afin de se concentrer sur des produits plus rentables. Cette partie intéressée a également affirmé qu'il n'existait pas d'autres sources que la Chine à une échelle et à un prix comparables pour les pneumatiques de la catégorie 3. Selon cette partie, les droits augmenteraient donc directement les prix et auraient donc l'impact le plus retentissant sur les acheteurs les plus sensibles aux prix. En outre, même si les droits pouvaient entraîner une certaine réorientation des échanges grâce à une augmentation des ventes à destination de l'Union en provenance de Thaïlande, du Viêt Nam ou du Cambodge, cela n'aiderait pas l'industrie de l'Union. Enfin, la Coalition des importateurs de VP-VUL a souligné le large soutien à ses positions exprimé dans une lettre commune signée par plus de 100 grossistes et distributeurs de pneumatiques indépendants.

- (606) Mileage Tyres, un importateur, a exprimé des préoccupations similaires et a affirmé que les droits, en augmentant le prix des pneumatiques d'entrée et de milieu de gamme, auraient une incidence directe sur les consommateurs, en particulier sur les ménages à faible revenu. Ces coûts supplémentaires pourraient ralentir le remplacement des pneumatiques, ce qui risque d'avoir des conséquences en matière de sécurité routière. Selon Mileage Tyres, les sources d'approvisionnement situées en dehors de la Chine disposent de capacités de production limitées et fonctionnent avec des délais de livraison plus longs et des coûts plus élevés. Les opérateurs commerciaux, en particulier les petits garages et détaillants travaillant déjà avec de faibles marges, seraient indûment touchés par ces mesures. Enfin, Mileage Tyres a ajouté que les droits réduiraient considérablement l'écart de prix entre les pneumatiques d'entrée et de milieu de gamme, entraînant ainsi une diminution du choix offert aux consommateurs et une modification de la demande susceptibles de causer des problèmes d'approvisionnement.
- (607) Kumho a affirmé que la conclusion de la Commission selon laquelle les droits permettront à l'industrie de l'Union d'augmenter ses prix conformément à ses coûts n'était pas étayée. Il a également estimé que la Commission n'avait pas dûment tenu compte de l'intérêt des consommateurs et de l'industrie automobile, qui connaissait des difficultés économiques dues, entre autres, à l'augmentation des coûts, à un environnement réglementaire de l'Union de plus en plus strict ainsi qu'à un recul des ventes, notamment du fait de la concurrence des fabricants chinois. Enfin, Kumho a également déclaré que les mesures limiteraient la concurrence et l'efficacité sur le marché de l'Union.
- (608) La Commission a estimé que, compte tenu de l'existence d'un blocage des prix, il était légitime de s'attendre à ce que les droits contribuent à la capacité de l'industrie de l'Union d'augmenter ses prix conformément à ses coûts. Les consommateurs pourraient être affectés négativement par la hausse des prix. Toutefois, la préservation de la capacité de l'industrie de l'Union à offrir une large gamme de produits est, en définitive, également dans l'intérêt des consommateurs. Il en va de même pour les constructeurs automobiles. Malgré les difficultés réelles évoquées par Kumho et Hyundai, en l'absence de coopération de la part d'un quelconque utilisateur et de données vérifiées, rien dans le dossier n'étayait la conclusion selon laquelle les constructeurs automobiles ne seraient effectivement pas en mesure de répercuter cette augmentation marginale des coûts. L'objectif des mesures est de rétablir des conditions équitables sur le marché de l'Union et l'argument selon lequel de telles mesures limiteraient la concurrence ou l'efficacité a été jugé totalement non étayé. De même, les arguments relatifs à des pénuries d'approvisionnement pour certains pneumatiques spécifiques (pneumatiques pour remorques ou pneumatiques de secours à usage temporaire) ou, du reste, pour l'ensemble du segment de la catégorie 3, en raison d'une décision délibérée de l'industrie de l'Union d'arrêter définitivement la production de ces produits, n'étaient pas étayés. En outre, ces arguments semblent ignorer totalement la principale raison sous-jacente de la réorientation de l'industrie de l'Union vers les catégories haut de gamme, à savoir les conditions de marché intenables créées par les importations en provenance de Chine faisant l'objet d'un dumping dans le segment de la catégorie 3. Les limitations alléguées concernant les autres sources d'approvisionnement en provenance de pays tiers n'étaient pas davantage étayées. À cet égard, la Commission doit souligner que, dans le cadre d'une enquête antidumping, elle est tenue d'apprécier la qualité et le caractère étayé des éléments de preuve fournis, et que le fait qu'une allégation soit répétée ou même qu'elle bénéficie d'un large soutien ne constitue pas un élément de preuve, en particulier lorsqu'aucun importateur/utilisateur représentatif n'a fourni de réponse au questionnaire. La Commission a dès lors conclu que ses conclusions n'avaient pas été substantiellement remises en cause par les observations relatives à l'information finale et que, partant, son appréciation, telle qu'exposée aux considérants 600 et 601, était maintenue.

7.3. Conclusion concernant l'intérêt de l'Union

- (609) À la lumière de ce qui précède, la Commission a conclu qu'il n'existait pas de raison impérieuse indiquant qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union d'instituer des mesures sur les importations de pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers originaires de la RPC.

8. MESURES ANTIDUMPING DÉFINITIVES

- (610) Compte tenu des conclusions établies par la Commission concernant le dumping, le préjudice, le lien de causalité, le niveau des mesures et l'intérêt de l'Union, il convient d'instituer des mesures antidumping définitives afin d'éviter l'aggravation du préjudice causé à l'industrie de l'Union par les importations faisant l'objet d'un dumping.
- (611) Des mesures antidumping définitives devraient être instituées sur les importations de pneumatiques pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers originaires de la République populaire de Chine, 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 à la section 6 ci-dessus. Le montant des droits a été fixé au niveau de la plus faible de ces marges.

- (612) Eu égard à ce qui précède, les taux de droit antidumping définitifs, exprimés en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, s'établissent comme suit:

Société	Droit antidumping définitif (en %)
Groupe Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. — Hankook Tire China Co., Ltd.	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3
Autres sociétés ayant coopéré	24,4
Toutes les autres importations originaires du pays concerné	45,3

- (613) À la suite de l'information finale, Kumho a fait valoir que des prix minimaux à l'importation (ci-après les «PMI») constitueraient la forme de mesures la plus appropriée.
- (614) Le groupe GITI, Hankook, Kumho et la Coalition des importateurs de VP-VUL ont affirmé que les mesures devraient prendre la forme d'un droit fixe. Ces parties ont affirmé que, sur un marché segmenté tel que celui des pneumatiques, les droits ad valorem n'étaient pas appropriés, étant donné qu'ils touchaient davantage les produits plus chers et risquaient ainsi de préserver, voire de renforcer, l'incitation à concentrer les ventes sur le segment le moins cher (catégorie 3), qui avait déjà été le plus durement touché par les importations en provenance de Chine. Ces parties ont affirmé que des droits fixes avaient également été institués dans l'affaire des pneumatiques TBR sur la base de la même considération. Le groupe GITI a en outre souligné que la forme des mesures constituait un élément à part entière de leur effet correctif. Étant donné que la pression sur les prix n'était pas identique d'une catégorie à l'autre et qu'elle était la plus forte dans la catégorie 3, des droits ad valorem touchant davantage les catégories haut de gamme et touchant le moins la catégorie 3 n'étaient donc pas adéquats. Hankook, Kumho et la Coalition des importateurs de VP-VUL ont ajouté que les tendances inflationnistes actuelles et l'augmentation probable des coûts des matières premières poussaient déjà les prix des pneumatiques à la hausse, de sorte que, dans le cas de droits ad valorem, ceux-ci seraient encore davantage et indûment gonflés. Enfin, le groupe GITI, Hankook et Kumho ont soutenu de surcroît que des droits fixes étaient plus à même de protéger contre les pratiques d'absorption des prix.
- (615) Le plaignant a en revanche insisté sur le fait que l'effet correctif des droits devait être préservé pendant toute la durée de leur application et que des droits fixes étaient susceptibles de s'éroder rapidement sous l'effet des récentes tendances inflationnistes et des augmentations des prix des matières premières, comme l'illustre l'affaire relative aux tôles magnétiques à grains orientés ⁽¹⁸⁶⁾, dans laquelle une enquête de sauvegarde avait dû être ouverte à la suite de l'érosion de l'effet correctif des droits institués sous la forme d'un PMI. Le plaignant a dès lors invité la Commission à n'accepter des droits fixes qu'aux conditions suivantes: a) ceux-ci seraient automatiquement remplacés par des droits ad valorem dès qu'ils deviendraient inférieurs à ces derniers; et b) les droits pourraient être convertis en droits ad valorem à la demande des producteurs de l'Union représentant plus de 25 % de la production de l'Union.
- (616) La Commission a estimé que, dans les conditions de la présente affaire, qui concerne un large éventail de produits à des prix variables, des PMI devraient être créés pour de nombreuses catégories, ce qui rendrait la mise en œuvre et l'applicabilité d'une telle mesure irréalistes. En outre, le fait qu'une part importante des ventes soit réalisée par l'intermédiaire de négociants liés compliquerait encore la bonne application d'une telle forme de mesure, en raison de possibles compensations croisées. Cette demande a donc été rejetée.
- (617) Même si des droits fixes peuvent avoir un effet correctif plus marqué sur les pneumatiques à plus bas prix, qui constituent la majorité des exportations chinoises actuelles de la catégorie 3 vers l'Union, la Commission a fait observer que le préjudice constaté ne se limitait pas à la catégorie 3. En outre, des droits fixes offriraient un niveau de protection comparativement réduit pour les produits à jante d'un diamètre supérieur ou les produits plus lourds (pneumatiques pour véhicules utilitaires légers), indépendamment de leur classification par catégorie, sans aucune véritable justification économique. En ce qui concerne l'affaire des pneumatiques TBR, malgré les similitudes, le

⁽¹⁸⁶⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/1953 de la Commission du 29 octobre 2015 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certains produits laminés plats en aciers au silicium dits «magnétiques» à grains orientés originaires de la République populaire de Chine, du Japon, de la République de Corée, de la Fédération de Russie et des États-Unis d'Amérique (JO L 284, 30.10.2015, p. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1953/oj).

choix de droits fixes était également motivé par les intérêts spécifiques des rehapeurs, qui sont absents en l'espèce. La Commission a également fait observer que certains des arguments avancés à l'appui de droits fixes (notamment un effet protecteur plus marqué pour les pneumatiques de la catégorie 3) exacerbent en réalité les préoccupations exprimées par ces mêmes parties au titre de l'intérêt de l'Union, à savoir les pénuries d'approvisionnement alléguées dans la catégorie 3 causées par l'institution des mesures, telles que décrites aux considérants 605 et 606 ci-dessus. En outre, même si des droits fixes étaient moins susceptibles d'encourager les pratiques d'absorption, ils ne les excluent pas en soi, tandis que, dans le même temps, l'effet correctif des droits fixes est indubitablement plus exposé à l'érosion du fait des tendances inflationnistes et des augmentations des coûts de production, lesquelles ont également été évoquées par ces parties. Les propositions du plaignant concernant des droits fixes qui pourraient être remplacés ou convertis en droits ad valorem sous certaines conditions ont été jugées irréalistes. Par conséquent, sur la base de tout ce qui précède, la Commission a estimé qu'il n'existait aucune raison impérieuse de modifier la forme des droits proposée.

- (618) Les taux de droit antidumping individuels par société figurant dans le présent règlement ont été établis sur la base des conclusions de la présente enquête. Ils reflètent donc la situation constatée durant l'enquête pour les sociétés concernées. Ces taux de droit s'appliquent exclusivement aux importations du produit concerné originaire du pays concerné et produit par les entités juridiques citées. Il convient que les importations du produit concerné produit par toute autre société dont le nom n'est pas spécifiquement mentionné dans le dispositif du présent règlement, y compris les entités liées aux sociétés spécifiquement mentionnées, soient soumises au taux de droit applicable à «toutes les autres importations originaires du pays concerné». Ces importations ne devraient pas être soumises à l'un des taux de droit antidumping individuels.
- (619) 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⁽¹⁸⁷⁾. 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 règlement signalant le changement de raison sociale sera publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.
- (620) Afin de réduire autant que possible les risques de contournement liés à la différence existant entre les taux de droit, des mesures spéciales sont nécessaires pour garantir l'application des droits antidumping individuels. L'application de droits antidumping individuels ne s'applique que sur présentation d'une facture commerciale en bonne et due forme aux autorités douanières des États membres. La facture doit être conforme aux exigences énoncées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du présent règlement. Jusqu'à présentation d'une telle facture, les importations devraient être soumises au droit antidumping applicable à «toutes les autres importations originaires du pays concerné».
- (621) Bien que la présentation de cette facture soit nécessaire pour que les autorités douanières des États membres appliquent les taux de droit antidumping individuels aux importations, cette facture n'est pas le seul élément que les autorités douanières doivent prendre en considération. De fait, même en présence d'une facture satisfaisant à toutes les exigences énoncées à l'article 1^{er}, paragraphe 3, du présent règlement, les autorités douanières des États membres doivent effectuer leurs vérifications habituelles et peuvent, comme dans tous les autres cas, exiger des documents supplémentaires (documents d'expédition, etc.) afin de vérifier l'exactitude des renseignements contenus dans la déclaration et de garantir que l'application consécutive du taux de droit inférieur est justifiée, conformément à la législation douanière.
- (622) Si le volume des exportations de l'une des sociétés bénéficiant de taux de droit individuels plus bas devait augmenter de manière significative après l'institution des mesures concernées, cette augmentation de volume pourrait être considérée comme constituant en soi une modification de la configuration du commerce résultant de l'institution de mesures, au sens de l'article 13, paragraphe 1, du règlement de base. Dans de telles circonstances, et si les conditions sont remplies, une enquête anticontournement pourra être ouverte. Cette enquête pourra notamment examiner la nécessité de supprimer le(s) taux de droit individuel(s) et d'instituer, par conséquent, un droit à l'échelle nationale.

⁽¹⁸⁷⁾ Commission européenne, direction générale du commerce et de la sécurité économique, direction G, rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgique, courriel: Trade-defence-complaints@ec.europa.eu.

- (623) Afin d'assurer l'application correcte des droits antidumping, il convient que le droit antidumping applicable à toutes les autres importations originaires de la RPC s'applique non seulement aux producteurs-exportateurs n'ayant pas coopéré à la présente enquête, mais aussi aux producteurs qui n'ont effectué aucune exportation vers l'Union au cours de la période d'enquête.
- (624) Les producteurs-exportateurs qui n'ont pas exporté le produit concerné vers l'Union au cours de la période d'enquête devraient pouvoir demander auprès de la Commission à être soumis au taux de droit antidumping applicable aux sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon. La Commission devrait faire droit à cette demande, pour autant que trois conditions soient remplies. Le nouveau producteur-exportateur devra démontrer: i) qu'il n'a pas exporté le produit concerné vers l'Union pendant la période d'enquête; ii) qu'il n'est pas lié à un producteur-exportateur qui l'a fait; et iii) qu'il a exporté le produit concerné par la suite ou a souscrit une obligation contractuelle et irrévocable d'exportation de quantités substantielles.

9. ENREGISTREMENT

- (625) Comme mentionné au considérant 3, la Commission a soumis à enregistrement les importations du produit concerné. L'enregistrement a été effectué en vue d'une éventuelle perception rétroactive des droits au titre de l'article 10, paragraphe 4, du règlement de base.
- (626) Aucune mesure provisoire n'ayant été instituée dans le cadre de la présente procédure, les conditions énoncées à l'article 10, paragraphe 4, du règlement de base pour l'application rétroactive du droit antidumping définitif n'étaient pas remplies.
- (627) À la suite de l'information finale, le plaignant a demandé la perception rétroactive des droits, en faisant valoir que ceux-ci n'étaient pas subordonnés à l'application de mesures provisoires et que les quatre conditions énoncées aux points a) à d) de l'article 10, paragraphe 4, du règlement de base étaient remplies. Le plaignant a soutenu qu'il n'existait aucune raison concevable justifiant que des mesures provisoires constituent une condition préalable à la perception rétroactive des droits, dont l'objectif premier était d'empêcher que l'effet correctif des mesures ne soit compromis, et a évoqué une jurisprudence du Tribunal (arrêt dans l'affaire T-749/16, Stemcor)⁽¹⁸⁸⁾ appuyant ce point de vue. De nombreuses autres parties, à savoir Hankook, Kumho, la CRIA et Adine, ont en revanche affirmé que la perception rétroactive des droits était juridiquement exclue en l'absence de mesures provisoires, auxquelles l'article 10, paragraphe 4, du règlement de base fait clairement référence. Adine a par ailleurs fait valoir que, sans mesures provisoires, en l'absence des informations nécessaires en ce qui concerne le budget potentiel et le calendrier de la perception rétroactive, les opérateurs économiques étaient privés de leur droit de prendre des décisions équilibrées et éclairées. Enfin, Adine a également allégué que les conditions de la perception rétroactive des droits énoncées à l'article 10, paragraphe 4, point d), du règlement de base, à savoir une augmentation substantielle des importations, n'étaient pas non plus remplies.
- (628) La Commission a marqué son désaccord avec l'argumentation du plaignant et a estimé que la jurisprudence citée n'étayait pas l'argument selon lequel l'institution de mesures provisoires n'était pas une condition de la perception rétroactive des droits, étant donné que, dans l'affaire portée devant le Tribunal, contrairement à la présente enquête, des mesures provisoires avaient effectivement été instituées et que cette question n'avait pas été examinée par le Tribunal. En outre, l'approche préconisée par le plaignant aboutirait à des périodes plus longues de perception rétroactive des droits dans les affaires sans mesures provisoires que dans les affaires avec mesures provisoires, sans indication claire quant aux raisons pour lesquelles une telle différenciation serait voulue par le législateur. L'argument du plaignant a donc été rejeté.

10. DISPOSITIONS FINALES

- (629) Compte tenu de l'article 109 du règlement (UE, Euratom) 2024/2509 du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁸⁹⁾, lorsqu'un montant doit être remboursé à la suite d'un arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne, le taux des intérêts à payer devrait être le taux appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement tel qu'il est publié dans la série C du *Journal officiel de l'Union européenne* en vigueur le premier jour civil de chaque mois.

⁽¹⁸⁸⁾ Arrêt du Tribunal du 8 mai 2019, Stemcor London et Samac Steel Supplies/Commission, T-749/16, ECLI:EU:T:2019:310.

⁽¹⁸⁹⁾ Règlement (UE, Euratom) 2024/2509 du Parlement européen et du Conseil du 23 septembre 2024 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union (JO L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).

(630) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/1036,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Un droit antidumping définitif est institué sur les importations de pneumatiques neufs, en caoutchouc, des types utilisés: pour les voitures de tourisme (y compris les voitures du type «break» et les voitures de course) et pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge inférieur ou égal à 121, relevant actuellement des codes NC 4011 10 00 et 4011 20 10 et originaires de la République populaire de Chine.

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

Pays d'origine	Société	Droit antidumping définitif (en %)	Code additionnel TARIC
République populaire de Chine	Groupe Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. — Hankook Tire China Co., Ltd.	4,3	88CO
République populaire de Chine	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	88CP
République populaire de Chine	Autres sociétés ayant coopéré énumérées en annexe	24,4	Voir annexe
République populaire de Chine	Toutes les autres importations originaires du pays concerné	45,3	8999

3. L'application des taux de droit individuels précisés pour les sociétés mentionnées au paragraphe 2 est subordonnée à la présentation aux autorités douanières des États membres d'une facture commerciale en bonne et due forme, sur laquelle doit figurer une déclaration datée et signée par un représentant de l'entité délivrant une telle facture, identifié par son nom et sa fonction, et rédigée comme suit: «Je, soussigné(e), certifie que le (volume en unité que nous utilisons) de (produit concerné) vendu à l'exportation vers l'Union européenne et faisant l'objet de la présente facture a été produit par (nom et adresse de la société) (code additionnel TARIC) en/à/au/aux (pays concerné). Je déclare que les informations fournies dans la présente facture sont complètes et correctes.» Jusqu'à présentation de cette facture, le droit applicable à toutes les autres importations originaires de la République populaire de Chine s'applique.

4. Sauf indication contraire, les dispositions en vigueur en matière de droits de douane s'appliquent.

Article 2

Il est possible de modifier l'annexe mentionnée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, pour ajouter de nouveaux producteurs-exportateurs de la République populaire de Chine et les soumettre au taux de droit antidumping moyen pondéré applicable aux sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon. Un nouveau producteur-exportateur apporte la preuve: a) qu'il n'a pas exporté les produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, au cours de la période d'enquête (du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2024); b) qu'il n'est pas lié à un exportateur ou à un producteur soumis aux mesures instituées par le présent règlement et qui aurait pu coopérer à l'enquête initiale; et c) qu'il a effectivement exporté le produit concerné ou a souscrit une obligation contractuelle et irrévocable d'exportation d'une quantité importante vers l'Union après la fin de la période d'enquête.

Article 3

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 6 juillet 2026.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

Autres sociétés ayant coopéré

Raison sociale	Code additionnel TARIC
Anhui Jichi Tire Co., Ltd.	88CQ
CHENG SHIN RUBBER (XIAMEN) IND. LTD.	88CR
CHENG SHIN TIRE & RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88CS
Continental Tires (China) Co., Ltd.	88CT
Cooper (Kunshan) Tire Co., Ltd.	88EV
DONGYING FANGXING RUBBER CO., LTD	88CU
Dongying Zhagao Rubber Co., Ltd.	88CV
Double Coin Group (Anhui) Warrior Tire Co., Ltd.	88CW
Doublestar-Dongfeng Tyre Co., Ltd.	88CX
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.	88EW
GITI Tire (Fujian) Company Ltd.	88CY
GITI Tire (Hualin) Company Ltd.	88EX
GUIZHOU TYRE CO., LTD.	88CZ
Goodyear Dalian Tire Company Limited	88EY
HEBEI WANDA TYRE CO., LTD.	88DA
JIANGSU GENERAL SCIENCE TECHNOLOGY CO., LTD.	88EZ
Jining Shenzhou Tyre Co., Ltd.	88DB
KENDA RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88DC
KENDA RUBBER (TIANJIN) CO., LTD.	88DD
Kumho Tire (Changchun) Co., Inc.	88FA
Kumho Tire (Tianjin) Co., Inc.	88FB
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	88FC
NANKANG (ZHANGJIAGANG FREE TRADE ZONE) RUBBER INDUSTRIAL CO., LTD.	88DE
Pirelli Tyre (Jiaozuo) Co., Ltd.	88DF
Pirelli Tyre Co., Ltd.	88DG
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	88DH
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	88DI
Qingdao Fullrun Tyre Tech Corp., Ltd.	88DJ
QINGDAO NEXEN TIRE CORPORATION	88DK
Qingdao Sentury Tire Co., Ltd.	88DL
Qingzhou Rydanz Rubber Science And Technology Co., Ltd.	88DM
Sailun (Dongying) Tire Co., Ltd.	88DN
Sailun Group Co., Ltd.	88DO

Raison sociale	Code additionnel TARIC
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	88DP
Shandong Changlu Hong Tire Co., Ltd.	88DQ
Shandong Duratti Rubber Corporation Co., Ltd.	88DR
Shandong Fengyuan Tire Manufacturing Co., Ltd.	88DS
Shandong Habilead Rubber Co., Ltd.	88DT
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	88DU
Shandong Hongsheng Rubber Technology Co., Ltd.	88DV
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	88DW
Shandong Lutai Rubber Company Limited	88DX
SHANDONG MIRAGE TYRES CO., LTD.	88DY
Shandong New Continent Tire Co., Ltd.	88DZ
Shandong Province Sanli Tire Manufacture Co., Ltd.	88EA
SHANDONG WANDA BOTO TYRE CO., LTD.	88EB
Shandong Xinghongyuan Tyre Co., Ltd.	88EC
SHANDONG YONGFENG TYRES CO., LTD.	88ED
Shandong Youyue Rubber Technology Co., Ltd.	88EE
Shouguang Firemax Tyre Co., Ltd.	88EF
Sichuan Tyre & Rubber Co., Ltd.	88EG
Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	88EH
Sumitomo Rubber (Changshu) Co., Ltd.	88EI
Sumitomo Rubber (Hunan) Co., Ltd.	88EJ
Tercelo Tire (Qingzhou) Co., Ltd.	88EK
TIANJIN WANDA TYRE CO., LTD.	88EL
TRIANGLE TYRE CO., LTD.	88EM
Wanli Tire Corporation Limited	88EN
ZHAOQING JUNHONG CO., LTD.	88EO
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	88EP
Zhongyi Rubber Co., Ltd.	88EQ
ZODO TIRE CO., LIMITED	88ER