Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2024/2754

29.10.2024

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2024/2754 DE LA COMMISSION

du 29 octobre 2024

instituant un droit compensateur définitif sur les importations de véhicules électriques à batterie neufs destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2016/1037 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de l'Union européenne ([1]) (ci-après le «règlement de base»), et notamment son article 15,

après consultation des États membres,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

1.1. Ouverture de l'enquête

(1) Le 4 octobre 2023, la Commission européenne (ci-après la «Commission») a ouvert, de sa propre initiative, une enquête antisubventions concernant les importations dans l'Union de véhicules électriques à batterie neufs (ci-après les «VEB») destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine (ci-après le «pays concerné», la «RPC» ou la «Chine») conformément à l'article 10, paragraphe 8, 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 au motif que les importations de VEB originaires de la RPC faisaient l'objet de subventions et causaient de ce fait un préjudice ([3]) à l'industrie de l'Union.

(3) Après une analyse approfondie de l'évolution récente du marché et eu égard à la sensibilité du secteur des véhicules électriques et à son importance stratégique pour l'économie de l'Union européenne en termes d'innovation, de valeur ajoutée et d'emploi, la Commission a recueilli des informations sur le marché auprès de diverses sources indépendantes. Ces informations tendaient à montrer l'existence de subventions de la part de la RPC qui ont une incidence négative sur la situation de l'industrie de l'Union des VEB.

(4) Sur la base d'informations directement accessibles, il existait des éléments de preuve suffisants démontrant que les importations de VEB originaires de la RPC bénéficient de subventions passibles de mesures compensatoires accordées par les pouvoirs publics de la République populaire de Chine (ci-après les «pouvoirs publics chinois»). Ces subventions ont permis aux importations en faisant l'objet d'accroître rapidement leur part de marché dans l'Union au détriment de l'industrie de l'Union.

(5) Les éléments de preuve disponibles ont fait apparaître la probabilité d'une augmentation substantielle des importations à bas prix faisant l'objet de subventions qui constituerait une menace de préjudice imminente pour une industrie de l'Union déjà vulnérable. Une telle flambée des importations à bas prix, qui gagnent des parts de marché significatives sur un marché en croissance rapide dans lequel un taux d'investissement important et durable est nécessaire du fait de la transition du marché de l'Union vers une électrification complète, ferait subir à l'industrie de l'Union de lourdes pertes financières qui pourraient devenir rapidement intenables.

([1]) JO L 176 du 30.6.2016, p. 55.

([2]) Avis d'ouverture d'une procédure antisubventions concernant les importations de véhicules électriques à batterie neufs conçus pour le transport de personnes originaires de la République populaire de Chine (JO C, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj).

([3]) Le terme général «préjudice» s'entend d'un préjudice important, d'une menace de préjudice important ou d'un retard important dans la création d'une industrie, conformément à l'article 2, point d), du règlement de base.

(6) Dans ces circonstances spéciales, étant donné que la Commission était en possession d'éléments de preuve suffisants tendant à montrer l'existence de subventions, d'une menace de préjudice et d'un lien de causalité requis pour l'ouverture d'une enquête antisubventions, elle a décidé, conformément à l'article 10, paragraphe 8, du règlement de base, de procéder à cette ouverture sans avoir reçu de plainte écrite déposée par l'industrie de l'Union ou en son nom.

(7) Préalablement à l'ouverture de l'enquête antisubventions, la Commission a informé les pouvoirs publics chinois de sa décision d'ouvrir une procédure d'office concernant les importations de VEB neufs en provenance de la RPC et les a invités à engager des consultations conformément à l'article 10, paragraphe 7, du règlement de base. Les pouvoirs publics chinois ont accepté l'invitation et des consultations se sont tenues le 2 octobre 2023. Lors des consultations, il a été pris dûment note des observations formulées par les pouvoirs publics chinois. Toutefois, aucune solution mutuellement convenue n'a pu être dégagée.

1.2. **Enregistrement**

(8) Comme indiqué au considérant 8 du règlement d'exécution (UE) 2024/1866 de la Commission ([4]) (ci-après le «règlement provisoire»), par le règlement d'exécution (UE) 2024/785 de la Commission ([5]) (ci-après le «règlement soumettant à enregistrement»), la Commission a, de sa propre initiative, soumis à enregistrement les importations de VEB neufs destinés au transport de personnes originaires de la Chine à compter du 7 mars 2024.

1.3. **Mesures provisoires**

(9) Conformément à l'article 29 *bis* du règlement de base, le 12 juin 2024, la Commission a fourni aux parties une synthèse des droits provisoires proposés ainsi que les détails du calcul des taux de subvention. Les parties intéressées ont été invitées à présenter leurs observations sur l'exactitude des calculs dans un délai de trois jours ouvrables. Des observations ont été reçues des producteurs chinois retenus dans l'échantillon, à savoir le groupe BYD, le groupe SAIC et le groupe Geely, ainsi que des producteurs-exportateurs Great Wall Motor Co. Ltd. (ci-après «GWM»), Spotlight Automotive Co. Ltd. (ci-après «Spotlight») et Volkswagen (Anhui) Automotive Co. Ltd. [ci-après «Volkswagen (Anhui)»].

(10) Le 4 juillet 2024, la Commission a institué des mesures compensatoires provisoires sur les importations de VEB originaires de Chine par le règlement d'exécution (UE) 2024/1866.

1.4. **Suite de la procédure**

(11) À la suite de la communication des faits et considérations essentiels sur la base desquels des mesures compensatoires provisoires ont été instituées (ci-après l'«information provisoire»), le groupe BYD, le groupe SAIC et les filiales de Geely Group Polestar Performance AB (ci-après «Polestar») et Volvo Car Cooperation, les producteurs-exportateurs groupe Dongfeng, GWM, NIO Holding (ci-après «NIO»), Spotlight, Tesla (Shanghai) Co. Ltd. [ci-après «Tesla (Shanghai)»] et Volkswagen (Anhui), les pouvoirs publics chinois, la Chambre de commerce chinoise pour l'importation et l'exportation de machines et de produits électroniques (ci-après la «CCCME»), l'Association chinoise des constructeurs automobiles (ci-après l'«ACCA»), les producteurs de l'Union société n° 18, société n° 22 et société n° 24 et l'association allemande Verband der Automobilindustrie e.V (ci-après la «VDA») ont présenté des observations.

([4]) Règlement d'exécution (UE) 2024/1866 de la Commission du 3 juillet 2024 instituant un droit compensateur provisoire sur les importations de véhicules électriques à batterie neufs destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine (JO L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj).

([5]) Règlement d'exécution (UE) 2024/785 de la Commission du 5 mars 2024 soumettant à enregistrement les importations de véhicules électriques à batterie neufs destinés au transport de personnes originaires de la République populaire de Chine (JO L, 2024/785, 6.3.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/785/oj).

(12) À titre liminaire, la Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois avaient formulé des observations détaillées sur les appréciations effectuées par la Commission dans le règlement provisoire concernant le préjudice et le lien de causalité, souvent sans prendre acte des conclusions et de leur justification fournies par la Commission dans le règlement provisoire. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également réitéré un grand nombre d'observations déjà formulées dans leurs observations postérieures à l'ouverture de l'enquête, sans répondre, là encore, aux explications spécifiques et aux références aux éléments de preuve pertinents fournies par la Commission dans le règlement provisoire. La Commission a également observé que la CCCME et les pouvoirs publics chinois avaient principalement critiqué l'analyse effectuée par la Commission sans apporter de nouveaux éléments de preuve à cet égard ni étayer leurs déclarations par des éléments de preuve. Dans les sections ci-dessous, la Commission a répondu en détail aux observations formulées par la CCCME sans toutefois répéter les observations identiques formulées dans différentes sections.

(13) Les parties qui l'ont demandé ont également eu la possibilité d'être entendues. Des auditions ont eu lieu avec le groupe BYD, la CCCME, le groupe Geely, les pouvoirs publics chinois, Polestar, le groupe SAIC, Spotlight, Volkswagen (Anhui), la société n° 22, la société n° 24 et la société n° 27.

(14) La Commission a continué de rechercher et de vérifier toutes les informations jugées nécessaires à l'établissement de ses conclusions finales. Pour établir ses conclusions finales, la Commission a examiné les observations présentées par les parties intéressées et a révisé ses conclusions provisoires lorsque c'était nécessaire. Afin de disposer de données plus complètes sur les prix de vente, le coût de production et la rentabilité de l'Union au cours de la période postérieure à l'enquête, elle a demandé aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon de fournir des données supplémentaires. Tous ces producteurs ont transmis les informations demandées.

(15) Le 20 août 2024, la Commission a informé toutes les parties intéressées des faits et considérations essentiels sur la base desquels il était envisagé d'instituer un droit compensateur définitif sur les importations de VEB originaires de la RPC (ci-après l'«information finale»). Un délai a été accordé à l'ensemble des parties pour leur permettre de présenter leurs observations sur l'information finale.

(16) Les parties qui l'ont demandé ont également eu la possibilité d'être entendues à la suite de l'information finale. Des auditions ont eu lieu avec le groupe SAIC, la société n° 27, le groupe BYD, la CCCME, les pouvoirs publics chinois, Tesla (Shanghai), le groupe Geely, la société n° 22 et Polestar.

(17) À la suite de l'information finale, des observations ont été reçues de la part du groupe BYD, de CATL, des pouvoirs publics chinois, de Tesla (Shanghai), de GWM, de la CCCME, de l'ACCA, du groupe SAIC, du groupe Geely, de la VDA, d'Eurofer, de la société n° 27, de la société n° 18, de la société n° 24, de la société n° 22 et de Polestar.

(18) Sur la base de ces observations, la Commission a révisé certaines de ses conclusions provisoires, modifié certaines des considérations sur la base desquelles elle envisageait d'instituer un droit compensateur définitif et en a informé toutes les parties intéressées (ci-après l'«information finale complémentaire») le 9 septembre 2024.

(19) Des observations sur l'information finale complémentaire ont été reçues des pouvoirs publics chinois, de la CCCME, du groupe BYD, de Tesla, de Smart et de la société n° 18 (uniquement dans une version confidentielle). En outre, la société n° 18 a également présenté des observations, dans une version confidentielle, après le délai imparti pour formuler des observations sur l'information complémentaire. La plupart de ces observations ont déjà été abordées dans le document spécifique confidentiel adressé à la société.

1.5. **Échantillonnage**

1.5.1. *Échantillonnage des producteurs de l'Union*

(20) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé, d'une part, que l'échantillon de producteurs de l'Union était inconnu et non représentatif et, d'autre part, que les parties intéressées ne pouvaient pas en évaluer la représentativité. Ils ont également affirmé que l'on ne savait pas si les producteurs FEO de l'Union étaient inclus dans l'échantillon, si toutes les sociétés incluses dans l'échantillon

étaient des FEO/des sociétés de l'Union opérant une transition de la production de véhicules ICE à la production de VEB ou si l'échantillon incluait d'autres producteurs de VEB, étant donné que les producteurs de l'Union opérant une transition de la production de véhicules ICE à la production de VEB peuvent se trouver dans une position économique moins favorable que les autres producteurs de l'Union. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que l'échantillon de producteurs de l'Union n'était pas représentatif, étant donné que la Commission n'avait pas appliqué le principe de l'entité économique unique aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, bien qu'il ait été appliqué aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont de surcroît affirmé que le principe de l'entité économique unique avait été appliqué à l'industrie de l'Union lors de précédentes enquêtes de défense commerciale, telle que celle relative au *silicium-métal originaire de Chine* ([6]), dans laquelle deux entités de production (FerroPem et FerroAtlantica) du groupe de producteurs de l'Union, le groupe Ferroglobe, avaient été considérées comme des parties liées et la production du producteur de l'Union réalisée par les deux entités de production avait été considérée comme un tout. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que le principe de l'entité économique unique était pertinent pour la détermination des prix de vente de l'industrie de l'Union qui sont comparés au prix à l'exportation aux fins de l'analyse de la sous-cotation et du blocage des prix.

(21) Comme expliqué au considérant 12 du règlement provisoire, l'anonymat a été accordé aux producteurs de l'Union en raison du risque d'effet défavorable notable sous la forme de mesures de rétorsion. Par conséquent, la Commission ne peut divulguer l'identité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Toutefois, l'anonymat accordé aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ne rend pas l'échantillon non représentatif. Comme expliqué au considérant 26 du règlement provisoire, l'échantillon a été constitué sur la base du plus grand volume représentatif de ventes et de production du produit similaire dans l'Union au cours de la période d'enquête ([7]). La Commission a également tenu compte de la répartition géographique des producteurs de l'Union au sein de l'Union et a garanti l'inclusion d'un large éventail de modèles de VEB. Les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon représentaient 38 % des ventes et 34 % du volume de production total de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête. En outre, après la visite de vérification des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, le 4 juin 2024, la Commission a ajouté une note au dossier ([8]) et a confirmé que les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon représentaient 32 % des ventes dans l'Union et 30 % de la production dans l'Union au cours de la période d'enquête. De plus, le fait d'indiquer si toutes les sociétés retenues dans l'échantillon étaient ou non des FEO qui produisaient des véhicules ICE et qui produisent à présent des VEB révélerait également par inadvertance l'identité de certains producteurs de l'Union et, partant, la Commission violerait son obligation juridique de maintenir l'anonymat accordé aux producteurs de l'Union. Par conséquent, la demande de divulgation de ces informations a été rejetée.

(22) Enfin, la CCCME a confondu le principe de l'entité économique unique avec l'échantillonnage au niveau du groupe. Par souci de clarté, le principe de l'entité économique unique est appliqué dans certaines conditions pour calculer le prix à l'exportation au niveau départ usine (c'est-à-dire à l'entrée de l'usine du producteur) aux fins du calcul de la marge de dumping. Dans le cadre de la présente enquête antisubventions, la Commission n'avait pas besoin de calculer un prix à l'exportation départ usine et, par conséquent, ce principe n'a pas été appliqué. En ce qui concerne l'échantillonnage des producteurs de l'Union, la Commission a informé les parties intéressées lors de l'ouverture de l'enquête que l'échantillonnage serait effectué au niveau de l'entité de production et non au niveau du groupe ([9]). Il s'agit de la pratique habituellement employée par la Commission pour procéder à l'échantillonnage des producteurs de l'Union et aucune information disponible ne permettait de penser qu'une approche différente était justifiée dans le cadre de la présente enquête. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas non plus avancé d'éléments de preuve à cet égard. En outre, dans le cadre de l'enquête sur le *silicium-métal originaire de Chine*, contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, la Commission n'a pas appliqué le principe de l'entité économique unique, mais a enquêté sur deux producteurs du même groupe. Enfin, dans le cadre de la présente enquête, le calcul de la marge de sous-cotation a été effectué au niveau du prix facturé au concessionnaire dans l'Union, comme expliqué au considérant 1023 du règlement provisoire, qui est différent du niveau départ usine.

([6]) Règlement d'exécution (UE) 2022/1394 de la Commission du 11 août 2022 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de silicium originaire de la République populaire de Chine, tel qu'étendu aux importations de silicium expédié de la République de Corée ou de Taïwan, qu'il ait ou non été déclaré originaire de ces pays, à la suite d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures conformément à l'article 11, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil (JO L 211 du 12.8.2022, p. 86).

([7]) Comme expliqué au considérant 9 du règlement provisoire, l'enquête relative aux subventions et au préjudice portait sur la période comprise entre le 1er octobre 2022 et le 30 septembre 2023 (ci-après la «période d'enquête» ou la «PE»). L'analyse des tendances utiles pour la détermination du préjudice a porté sur la période comprise entre le 1er janvier 2020 et la fin de la période d'enquête (ci-après la «période considérée»).

([8]) t24.004547.

([9]) Ces informations ont été précisées dans le formulaire d'échantillonnage des producteurs de l'Union, qui a été mis à disposition sur le site web de la DG Commerce à l'ouverture de l'enquête.

(23) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 24 à 45 du règlement provisoire ont été confirmées.

1.5.2. *Échantillonnage des importateurs*

(24) En l'absence de toute observation concernant l'échantillonnage des importateurs, les conclusions énoncées aux considérants 46 et 47 du règlement provisoire ont été confirmées.

1.5.3. *Échantillonnage des producteurs-exportateurs en RPC*

(25) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a fait valoir que la sélection de l'échantillon faussait les conclusions qui en résultaient, étant donné que Tesla (Shanghai) n'avait pas été retenue dans l'échantillon malgré son volume important d'exportations de VEB vers le marché de l'Union et que, dans presque toutes les enquêtes de défense commerciale, la Commission sélectionnait l'échantillon sur la base du volume des exportations. Le groupe BYD a également affirmé que la Commission n'avait pas fourni d'explication claire quant à la non-inclusion de Tesla (Shanghai) dans l'échantillon et n'avait pas indiqué pour quel motif elle avait accepté la demande d'examen individuel de Tesla (Shanghai).

(26) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont réitéré leur allégation selon laquelle l'échantillon de producteurs-exportateurs chinois sélectionné était axé sur les résultats, biaisé et incompatible avec l'article 27, paragraphe 1, du règlement de base. En particulier, la non-inclusion de Tesla (Shanghai) dans l'échantillon des producteurs-exportateurs chinois était contraire à la finalité même de l'échantillonnage et au règlement de base et reflétait l'approche discriminatoire de la Commission. Selon les pouvoirs publics chinois et la CCCME, la non-inclusion de Tesla (Shanghai) rendait l'échantillon non représentatif et Tesla (Shanghai) pouvait raisonnablement faire l'objet d'une enquête dans le délai imparti. En outre, la Commission disposait du temps et des ressources nécessaires pour vérifier cette société et établir son taux de subvention et, par conséquent, Tesla (Shanghai) aurait pu être incluse dans l'échantillon dès le départ. En n'incluant pas Tesla (Shanghai) dans l'échantillon, la Commission a artificiellement augmenté le droit moyen pondéré applicable aux producteurs-exportateurs chinois ayant coopéré non retenus dans l'échantillon, ce qui témoigne d'une approche ciblée et sélective.

(27) La Commission a souligné qu'elle avait déjà répondu à des allégations similaires aux considérants 54 et 55 du règlement provisoire. La sélection de l'échantillon était pleinement conforme aux dispositions de l'article 27 du règlement de base, compte tenu des spécificités du cas d'espèce et a donc été jugée représentative pour le secteur des exportateurs de VEB chinois. La Commission n'a pas adopté d'approche ciblée et sélective pour constituer l'échantillon. Les raisons pour lesquelles la Commission a accepté la demande d'examen individuel sont expliquées au considérant 30 du présent règlement. Le fait que la Commission aurait eu la possibilité de calculer un taux de subvention individuel pour Tesla (Shanghai) ne signifie pas qu'au moment de la constitution de l'échantillon, l'inclusion de cet exportateur était possible ou appropriée.

(28) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 48 à 76 du règlement provisoire ont été confirmées.

1.6. **Examen individuel**

(29) Tesla (Shanghai), un producteur-exportateur en RPC, a demandé et obtenu un examen individuel au titre de l'article 27, paragraphe 3, du règlement de base.

(30) La Commission a accepté la demande d'examen individuel de Tesla (Shanghai) compte tenu de la structure sociale simple de la société, qui lui a permis de disposer de suffisamment de temps et de ressources pour l'examiner. Aucune autre demande d'examen individuel n'a été reçue.

1.7. **Allégations relatives à des questions de procédure et aux droits de la défense**

(31) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD, l'ACCA, la CCCME, le groupe Geely, les pouvoirs publics chinois, le groupe SAIC et NIO ont formulé des observations sur des questions de procédure.

(32) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont formulé des observations sur des questions de procédure.

(33) À la suite de l'information provisoire, l'ACCA a fait valoir que la Commission exigeait des entreprises qu'elles fournissent des informations, des détails et des «secrets d'affaires» qui dépassaient le cadre de l'enquête.

(34) La Commission a contesté cette allégation. Selon elle, les informations demandées aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et à leurs parties liées étaient nécessaires pour évaluer l'existence de subventions passibles de mesures compensatoires en ce qui concerne les VEB et leurs pièces et composants. En outre, comme déjà indiqué au considérant 284 du règlement provisoire, il appartient à la Commission, et non à une partie, de déterminer quelles informations elle juge nécessaires aux fins de l'enquête. La Commission rappelle également que, conformément à l'article 29, paragraphe 6, du règlement de base, les informations reçues dans le cadre de la présente enquête n'ont été utilisées qu'aux fins de l'évaluation de l'existence de subventions passibles de mesures compensatoires conformément au règlement de base et à l'accord SMC. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(35) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a fait valoir que l'ouverture d'office de l'enquête n'était pas justifiée. Selon lui, les termes de «circonstances spéciales» employés à l'article 10, paragraphe 8, du règlement de base doivent fournir davantage d'éclairages que ce que prévoit l'article 10, paragraphe 2, du règlement de base, et les explications données dans l'avis d'ouverture décrivent une situation qui n'est pas différente de l'ouverture d'une enquête sur la base d'une plainte écrite.

(36) Le groupe BYD a ajouté que les éléments de preuve sur lesquels la Commission a ouvert l'enquête étaient un ensemble de subventions présumées fondées sur des informations provenant des médias, des rapports financiers vérifiés accessibles au public de certaines sociétés holding de sociétés qui ne produisaient pas uniquement des VEB ainsi qu'une liste de politiques et de références tirées d'enquêtes antérieures sur des importations de produits de différents secteurs industriels originaires de Chine, et qu'une liste d'une série de politiques et de subventions provenant d'affaires antérieures ne pouvait pas être considérée comme conforme aux dispositions de l'article 11.2 de l'accord SMC ni comme satisfaisant au niveau de preuve requis pour le secteur des VEB.

(37) En outre, le groupe BYD a fait valoir que les allégations relatives à la menace de préjudice important et, en particulier, à la transition des structures de production de l'industrie automobile de l'Union ne pouvaient pas justifier une ouverture d'office de l'enquête, étant donné que les résultats économiques globaux de l'industrie de l'Union affichaient une dynamique positive relativement importante.

(38) La Commission a rappelé que le document d'ouverture et la note contenaient des éléments de preuve suffisants tendant à démontrer l'existence des subventions, de la menace de préjudice et du lien de causalité requis pour l'ouverture d'une enquête antisubventions, conformément à l'article 10, paragraphe 8, du règlement de base, et que les circonstances spéciales de l'ouverture de la présente procédure ont été exposées de manière très détaillée tant dans le document d'ouverture ([10]) que dans l'avis d'ouverture ([11]). En outre, comme déjà expliqué au considérant 119 du règlement provisoire, pour tous les différents régimes allégués dans le document d'ouverture, la Commission a indiqué la base juridique, expliqué en quoi ces régimes de subventions étaient propres au secteur des VEB et, dans la mesure où elle y a eu accès, fourni des informations détaillées provenant de sources accessibles au public sur les montants des subventions octroyées par les pouvoirs publics chinois aux producteurs-exportateurs de VEB. Par conséquent, la Commission a considéré qu'elle disposait de suffisamment d'éléments de preuve de l'existence de subventions passibles de mesures compensatoires, conformément au règlement de base et à l'accord de l'OMC sur les subventions et les mesures compensatoires (ci-après l'«accord SMC»). La Commission a fait observer que le groupe BYD ne contestait pas l'existence de politiques, mais uniquement la mesure dans laquelle celles-ci étaient contraignantes pour l'industrie des VEB. La Commission a également observé que les informations aisément disponibles fournissaient des éléments de preuve indiquant que le secteur des VEB était mentionné dans plusieurs documents des pouvoirs publics. Le groupe BYD n'a présenté aucun élément de preuve démontrant que ces documents n'étaient pas applicables au produit concerné. Par conséquent, ces arguments ont été jugés dénués de pertinence.

([10]) Voir document d'ouverture, p. 2 à 4.
([11]) JO C, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj, section 1.

(39) En outre, au considérant 117 du règlement provisoire, il a été expliqué que la Commission avait suffisamment justifié l'ouverture d'office dans le document d'ouverture. En particulier, elle a considéré que la pénétration rapide du marché par les importations de VEB en provenance de Chine à bas prix et faisant l'objet de subventions, qui menace de porter irrémédiablement préjudice à l'industrie de l'Union, était d'une nature particulière justifiant l'ouverture d'une enquête d'office. Les subventions accordées au secteur chinois des VEB ont provoqué un afflux important et accéléré d'importations de VEB produits en Chine sur le marché de l'Union à des prix qui font baisser les prix ou empêchent des hausses de prix qui, sans cela, se seraient produites, menaçant ainsi de causer un préjudice important à l'industrie des VEB de l'Union, qui pourrait être irréparable en raison de l'évolution technologique et du niveau de financement de la R & D nécessaire. Ces arguments ont donc été rejetés.

(40) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC et NIO ont fait valoir qu'à partir du moment où l'avis d'ouverture de l'enquête en cours avait été publié le 4 octobre 2023, conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement de base, la Commission aurait dû instituer des droits provisoires au plus tard le 4 juillet 2024 et non le 5 juillet 2024, c'est-à-dire «au plus tard neuf mois après l'ouverture de la procédure».

(41) Toutefois, selon l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE, Euratom) n° 1182/71 du Conseil ([12]), «[s]i un délai exprimé en jours, en semaines, en mois ou en années est à compter à partir du moment où survient un événement ou s'effectue un acte, le jour au cours duquel a lieu cet événement ou s'effectue cet acte n'est pas compté dans le délai». Cela signifie que la date de début du calcul du délai de neuf mois était le jour suivant la publication de l'avis d'ouverture, à savoir le 5 octobre 2023, et que le délai a expiré le 5 juillet 2024, conformément à l'article 3, paragraphe 2, point c), du règlement (CEE, Euratom) n° 1182/71. La Commission a considéré qu'elle s'était conformée aux dispositions pertinentes du règlement de base et l'allégation a été rejetée.

(42) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a affirmé que l'afflux continu de questionnaires et de demandes de clarification supplémentaires de la Commission avait fait peser une charge excessive sur le groupe, violant ainsi ses droits à une procédure équitable; plus précisément, le groupe Geely a indiqué qu'il lui avait été demandé de fournir une grande quantité d'informations une semaine seulement après l'échantillonnage, avant le délai minimal de 30 jours accordé aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon pour répondre au questionnaire, exigé par l'accord SMC et le règlement de base.

(43) La Commission a considéré que ses demandes d'informations étaient raisonnables, et elle a échangé avec le groupe Geely dans le plein respect de ses droits procéduraux. La Commission a reconnu les efforts déployés par le groupe Geely pour répondre à ses questionnaires et demandes de complément d'information, qu'elle a jugés proportionnels à la taille et à la complexité du groupe Geely lui-même. Elle a souligné que toutes les réponses fournies par le groupe avaient été analysées et vérifiées, dans la mesure du possible, en garantissant ainsi que les informations fournies par le groupe Geely correspondaient aux efforts du groupe et aboutissaient à des conclusions qui étaient les plus proches de la situation du groupe pendant la période d'enquête. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(44) Le groupe Geely a également affirmé qu'après la publication du questionnaire et de la décision d'échantillonnage, la Commission avait élargi le périmètre des entités devant répondre ([13]). Le groupe Geely a compilé et fourni des informations pour plus de 120 entités, bien que bon nombre de ces observations ne soient pas directement pertinentes pour l'enquête. Cette charge excessive a violé les droits de la partie à une procédure équitable.

(45) La Commission a observé que la lettre à laquelle il est fait référence n'avait pas élargi le périmètre des entités devant répondre. Les sociétés liées du groupe exerçant les activités spécifiées dans la lettre de la Commission étaient essentielles à la détermination des faits relatifs au subventionnement du groupe dans n'importe quelle enquête antisubventions, tandis que le nombre d'entités devant répondre était proportionnel à la taille et à la complexité de tout groupe exportateur faisant l'objet de l'enquête. Par conséquent, les informations fournies par ces sociétés liées n'ont fait que renforcer les conclusions adéquates relatives au groupe Geely, qui étaient les plus proches de la situation du groupe au cours de la période d'enquête, garantissant ainsi le respect des droits du groupe Geely. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

([12]) Règlement (CEE, Euratom) n° 1182/71 du Conseil du 3 juin 1971 portant détermination des règles applicables aux délais, aux dates et aux termes (JO L 124 du 8.6.1971, p. 1).

([13]) Lettre de la Commission aux exportateurs retenus dans l'échantillon «Commission — Lettre AS689 aux exportateurs retenus dans l'échantillon» du 25 octobre 2024, portant la référence TRON t23.005030.

(46) Le groupe Geely a en outre affirmé que l'enquête avait fait peser une lourde charge sur le groupe, à savoir qu'il avait soumis plus de 280 réponses, souvent dans des délais très courts, avait géré 14 semaines de vérification sur place sur trois sites et avait produit plus de 880 preuves de vérification. Malgré les demandes répétées ([14]) soumises au titre de l'article 12.11 de l'accord SMC, celles-ci ont été rejetées par la Commission.

(47) La Commission a observé que toutes les demandes présentées par le groupe Geely avaient été dûment prises en considération tout au long de l'enquête. Toutefois, les éléments manquants nécessaires pour compléter les conclusions relatives au groupe ont été demandés et utilisés conformément à l'article 28 du règlement de base, dans le respect des procédures standard des enquêtes antisubventions établies à l'article 10, paragraphe 8, du règlement de base. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(48) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a fait valoir qu'en raison de l'anonymat accordé aux producteurs, fournisseurs et importateurs de l'Union, i) la Commission avait traité comme confidentielles les données relatives à l'industrie de l'Union, affectant ainsi sensiblement la divulgation des informations essentielles relatives à l'évaluation du préjudice, ce qui portait atteinte au bon exercice des droits de la défense du groupe Geely, ii) le groupe Geely n'avait que peu de visibilité sur les informations recueillies auprès de l'industrie de l'Union par la Commission, et iii) la Commission avait appliqué une confidentialité très étendue à toutes les observations des parties de l'Union.

(49) La Commission n'a pas traité toutes les informations relatives à l'industrie de l'Union comme confidentielles, mais seulement celles qui étaient susceptibles de révéler l'identité de l'industrie de l'Union. Comme expliqué au considérant 16 du règlement provisoire, en raison du faible nombre de groupes fabriquant des VEB sur le marché de l'Union et de la quantité importante d'informations publiques et disponibles sur abonnement concernant ces groupes, la Commission n'a pas pu divulguer certaines informations relatives aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, car ces informations pouvaient révéler l'identité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. À la section 4 du règlement provisoire, la Commission a analysé tous les indicateurs de préjudice demandés par le règlement de base. Elle a également versé au dossier non confidentiel de l'enquête les réponses non confidentielles au questionnaire des quatre producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, les lettres non confidentielles préalables aux visites de vérification sur place ainsi que les rapports de mission non confidentiels, comme dans toute autre enquête. Contrairement à l'allégation du groupe Geely, la Commission n'a pas appliqué un traitement confidentiel très étendu à toutes les observations des parties de l'Union. Des versions non confidentielles appropriées de ces observations ont été ajoutées au dossier non confidentiel de l'enquête et le groupe Geely n'a pas précisé ce qui manquait exactement dans ces observations. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(50) À la suite de l'information provisoire, la CCCME, les pouvoirs publics chinois, le groupe Geely et le groupe SAIC ont affirmé que, en ce qui concerne les calculs de la marge de sous-cotation, la Commission avait fourni des explications et des détails factuels insuffisants pour la CCCME et les pouvoirs publics chinois et que, par conséquent, ils n'étaient pas en mesure de comprendre les calculs et de formuler des observations pertinentes. En particulier, la CCCME, les pouvoirs publics chinois et le groupe SAIC ont fait valoir que la Commission n'avait fourni aucune explication motivée quant à la manière dont la description des numéros de contrôle des produits (ci-après les «NCP») et les prix unitaires et volumes de l'industrie de l'Union agrégés au niveau des NCP risquaient d'entraîner la divulgation de l'identité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, vu que les données sont agrégées pour les quatre producteurs retenus dans l'échantillon. Cette allégation a également été réitérée par la CCCME et les pouvoirs publics chinois après l'information finale.

(51) Par conséquent, la CCCME, les pouvoirs publics chinois et le groupe SAIC ont demandé à la Commission de divulguer: i) les NCP des producteurs-exportateurs chinois et des producteurs de l'Union utilisés aux fins de la comparabilité des prix, ii) la quantité et la valeur, du point de vue des NCP, des sept NCP de l'industrie de l'Union utilisés pour la comparaison. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont demandé à la Commission de divulguer i) la marge de sous-cotation des cinq NCP comparables, c'est-à-dire sans inclure les NCP très similaires,

([14]) Réponse du groupe Geely à la lettre de la Commission sur l'utilisation des données disponibles, «AS689 — SENSIBLE — Groupe Geely — Lettre au titre de l'article 28» du 30 avril 2024, portant la référence TRON t24.003464.

ainsi que le pourcentage de correspondance entre les ventes des exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon si les deux NCP qui se ressemblaient étroitement étaient exclus, et ii) la différence entre les éléments des NCP et la réalisation ou non d'ajustements afin de tenir compte des différences. Une demande similaire a aussi été formulée par le groupe SAIC. Ce dernier a également demandé à la Commission de divulguer: i) combien de NCP étaient vendus par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, ii) le nombre total de NCP vendus par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période d'enquête, et iii) le volume et la valeur des sept NCP correspondant aux NCP chinois en pourcentage des ventes totales dans l'Union des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. En outre, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'il était notoire que les ventes des producteurs de VEB de l'Union concernaient principalement les segments de luxe/haut de gamme, dans lesquels les producteurs chinois ont des ventes négligeables, voire inexistantes, et que, par conséquent, il était nécessaire de connaître le volume des ventes de l'Union comparables aux ventes des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon pour comprendre la représentativité du calcul.

(52) La Commission n'a communiqué le calcul de la marge moyenne pondérée de sous-cotation qu'aux trois producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon. Il apparaît toutefois que ces sociétés ont transmis ces dossiers à la CCCME et aux pouvoirs publics chinois, puisque ces informations ne leur avaient pas été divulguées. En outre, la CCCME représentait également des producteurs-exportateurs chinois non retenus dans l'échantillon et n'a donc pas reçu de la Commission le calcul de la marge moyenne pondérée de sous-cotation. Par ailleurs, les trois producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon ont également reçu de la Commission leurs calculs détaillés du prix de vente au concessionnaire pour chacune de leurs transactions de vente. Par conséquent, il était raisonnable de conclure que les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon avaient également fourni ces fichiers à la CCCME et aux pouvoirs publics chinois, de sorte que ces derniers étaient en mesure de calculer le volume et les prix de vente par NCP pour les trois producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon. En outre, étant donné que la Commission a également communiqué le volume total et la valeur des ventes des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon, la CCCME et les pouvoirs publics chinois peuvent vérifier ces données en conséquence. De plus, la Commission a communiqué le pourcentage de correspondance pour les ventes des producteurs-exportateurs chinois (c'est-à-dire le pourcentage des ventes des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon qui correspondaient aux ventes des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon). Étant donné que la correspondance était très élevée globalement et pour chaque producteur-exportateur chinois retenu dans l'échantillon et que chaque NCP était vendu dans des volumes différents, la CCCME et les pouvoirs publics chinois peuvent parfaitement comprendre quels NCP des producteurs-exportateurs chinois ont été utilisés dans le calcul de la marge de sous-cotation.

(53) En outre, dans l'information individuelle envoyée aux producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon, la Commission a expliqué que les NCP, le volume et les prix de l'industrie de l'Union au niveau des NCP ne pouvaient pas être divulgués, car ils risquaient de révéler l'identité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. En outre, au considérant 95 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que le marché des VEB de l'Union était composé d'un petit nombre de groupes de producteurs. Il existait un grand nombre d'informations publiques ainsi que des informations très détaillées, disponibles sur la base d'un abonnement payant, concernant l'industrie des VEB de l'Union, auxquelles la CCCME, les pouvoirs publics chinois, le groupe Geely et le groupe SAIC pouvaient avoir accès. Par exemple, les descriptions techniques de chaque VEB vendu par l'industrie de l'Union étaient accessibles au public soit dans le catalogue/la brochure des producteurs ou concessionnaires de l'Union, soit dans certaines bases de données telles que la base de données sur les véhicules électriques (Electric Vehicle Database) ([15]). Par conséquent, toute partie intéressée peut établir les NCP relatifs à tous les modèles de VEB vendus par l'industrie de l'Union et les producteurs-exportateurs chinois sur le marché de l'Union. En outre, sur la base des informations publiques publiées par l'Agence européenne pour l'environnement (ci-après l'«AEE») ou d'un abonnement payant à S&P Global Mobility, la CCCME, les pouvoirs publics chinois, le groupe SAIC et le groupe Geely peuvent comprendre le volume des ventes de chaque modèle de VEB sur le marché de l'Union. Il s'ensuit qu'en divulguant les NCP de l'industrie de l'Union et/ou le volume des ventes de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête, ainsi que le volume et la valeur des sept NCP de l'industrie de l'Union utilisés pour la comparaison, compte tenu des nombreuses informations publiques et des abonnements payants disponibles, il existe un risque très élevé que l'identité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon soit révélée.

(54) En ce qui concerne la divulgation de la marge de sous-cotation des cinq NCP comparables, la Commission a fait observer qu'elle avait divulgué la marge de sous-cotation pour chaque NCP qui correspondait aux NCP chinois (7 NCP sur 17 NCP exportés par les producteurs-exportateurs chinois au cours de la période d'enquête). Toutefois, la Commission n'a pas jugé utile de divulguer ces calculs, étant donné que les producteurs-exportateurs chinois n'ont manifestement pas exporté uniquement ces cinq NCP sur le marché de l'Union au cours de la période d'enquête.

([15]) https://ev-database.org.

(55) En ce qui concerne la différence entre les éléments des NCP et la question de savoir si des ajustements ont été opérés afin de tenir compte de ces différences, la Commission a précisé que la différence entre le NCP et celui qui lui ressemblait étroitement ne concernait que la puissance des VEB: autrement dit, un VEB chinois plus puissant a été comparé à un VEB de l'Union moins puissant. La Commission n'a procédé à aucun ajustement pour tenir compte de la différence de puissance, étant donné qu'un VEB plus puissant était plus cher qu'un VEB moins puissant, toutes les autres caractéristiques des NCP étant les mêmes par ailleurs.

(56) En outre, le nombre de NCP vendus par l'industrie de l'Union est dénué de pertinence aux fins du calcul de la sous-cotation. De surcroît, comme expliqué au considérant 53 du présent règlement, la Commission ne peut divulguer les NCP vendus par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période d'enquête.

(57) En ce qui concerne la quantité et la valeur des sept NCP correspondant aux NCP chinois en pourcentage des ventes totales dans l'Union des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, la Commission a indiqué au considérant 1044 du règlement provisoire que la correspondance entre les NCP chinois et les NCP de l'Union était très élevée en moyenne et correspondait à 88 % des ventes totales des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. La Commission a relevé une faute de frappe au considérant 1044 du règlement provisoire: en effet, la correspondance s'élevait à 83 % des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, et non à 88 %. Une fois exclus les NCP qui se ressemblaient étroitement, la correspondance était de 61 %. Ce calcul a été effectué pour le volume des ventes. Un calcul fondé sur la valeur des ventes est dénué de pertinence à cet égard, étant donné que les NCP n'ont pas les mêmes prix et que le résultat serait donc trompeur.

(58) En outre, comme souligné au considérant 1042 du règlement provisoire, il n'existait aucune segmentation universellement acceptée pour les voitures particulières et il était difficile de savoir ce que signifiaient des marques «entrée de gamme», «milieu de gamme», «haut de gamme» et «luxe», étant donné que ces termes se prêtaient à une large interprétation. Néanmoins, dans un souci de clarification, il est factuellement erroné de dire que les ventes des producteurs de VEB de l'Union concernaient principalement les segments de luxe/haut de gamme dans lesquels les producteurs chinois ont des ventes négligeables. Par exemple, selon LMC Automotive ou S&P Global Mobility, les producteurs de l'Union tels que e.GO Mobile, Hyundai, Renault, Stellantis et Volkswagen vendent des marques qui ne sont pas considérées comme des marques de luxe/haut de gamme. En outre, Geely a vendu dans l'Union la marque Polestar 2, qui est considérée comme une marque haut de gamme par LMC Automotive et S&P Global Mobility.

(59) Enfin, la Commission a atténué les conséquences liées au fait de ne pas avoir fourni l'intégralité des informations en fournissant une évaluation très détaillée de la méthode utilisée et une analyse des différents acteurs, canaux de vente et modèles de vente utilisés au cours de la période d'enquête. Comme expliqué ci-dessus, de plus amples détails n'ont pas pu être divulgués en raison du risque que l'identité des producteurs de l'Union soit révélée. Cette approche est justifiée, car le marché des VEB de l'Union est ouvert et transparent et tous les acteurs du marché disposent de capacités de marketing très développées pour examiner les modèles de leurs concurrents. C'est pour ces raisons qu'il est impossible de divulguer de plus amples détails sur le calcul de la sous-cotation, tels que les NCP.

(60) Par conséquent, ces demandes ont été rejetées.

(61) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a déclaré qu'il n'avait pas reçu de calcul de la marge de sous-cotation individuelle.

(62) La Commission n'est pas légalement tenue de calculer une marge de sous-cotation pour chaque producteur-exportateur retenu dans l'échantillon. La marge de sous-cotation est un indicateur de préjudice et, par conséquent, le calcul d'une marge moyenne pondérée de sous-cotation est suffisant pour l'évaluation du préjudice. Cette marge est différente de la marge de préjudice (marge de sous-cotation des prix indicatifs) qui doit être calculée pour chaque producteur-exportateur lorsque le droit est fondé sur la marge de sous-cotation des prix indicatifs. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(63) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a soutenu que, dans les calculs de la sous-cotation, la Commission avait utilisé des NCP différents de ceux qu'elle l'avait avisé d'utiliser et qu'elle ne lui avait fourni aucune explication sur la portée des nouveaux NCP.

(64) Toutefois, la Commission n'a pas utilisé, pour le calcul de la marge de sous-cotation, des NCP différents de ceux qu'elle avait demandés aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon d'utiliser. La Commission a simplement remplacé chaque NCP par le NCP 1, le NCP 2, etc. afin de ne pas divulguer les NCP exacts utilisés dans le calcul de la sous-cotation, car cela risquait de révéler l'identité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, comme expliqué au considérant 53 du présent règlement. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(65) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont soutenu que l'information finale ne fournissait pas les faits essentiels sous-tendant les conclusions de la Commission relatives à l'existence de subventions et d'une menace de préjudice causée par celles-ci, en particulier en ce qui concerne i) les prêts préférentiels allégués, ii) la fourniture d'intrants alléguée, iii) l'attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol moyennant une rémunération moins qu'adéquate, iv) la base factuelle de la déclaration effectuée par la Commission au considérant 771 du présent règlement selon laquelle les volumes de vente des producteurs de l'Union auraient été considérables et très différents en l'absence d'importations de VEB en provenance de Chine, v) la manière dont la Commission a filtré les données de l'AEE et les a réparties entre les importations de VEB de marques chinoises et les auto-importations et a évalué l'origine des VEB; la raison pour laquelle les données de l'AEE ont été divisées en deux catégories, «produit concerné» et «autres que le produit concerné»; la raison pour laquelle les données de Tesla ont été divisées en deux catégories, «production du modèle Y dans l'UE» et «production du modèle Y hors de l'UE», vi) la base factuelle de la conclusion de la Commission selon laquelle «la situation de l'industrie de l'Union se détériorera à mesure que les importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine à des prix sous-cotés augmenteront dans un avenir proche», vii) la base factuelle sur laquelle la Commission s'est fondée dans son analyse de non-imputation pour écarter a) les auto-importations de l'industrie de l'Union, b) la concurrence au sein de l'industrie de l'Union, et c) la transition opérée par l'industrie de l'Union des véhicules ICE vers les VEB ainsi que d'autres facteurs connus ayant une incidence négative sur la situation de l'industrie de l'Union, et viii) la base factuelle de la conclusion de la Commission selon laquelle toute augmentation des coûts due à des problèmes réglementaires n'aurait affecté l'industrie de l'Union que par le passé.

(66) Lors de l'information finale, la Commission a communiqué ses conclusions à toutes les parties intéressées dans un document d'information générale et a fourni des informations détaillées sur la méthode et les calculs effectués concernant les taux de subvention des sociétés retenues dans l'échantillon et examinées individuellement, y compris des détails sur le choix de l'échantillon, les prêts préférentiels, la fourniture d'intrants et la fourniture de droits relatifs à l'utilisation du sol moyennant une rémunération moins qu'adéquate. Un aperçu détaillé des observations reçues concernant ces régimes de subvention est présenté aux sections 3.5 et 3.7 ci-dessous.

(67) En ce qui concerne le point iv), au considérant 771 du présent règlement, la Commission a exprimé son désaccord sur le fait qu'un blocage des prix aurait eu lieu en l'absence d'importations en provenance de Chine et a indiqué que, de toute évidence, le marché de l'Union aurait été radicalement différent si de grandes quantités d'importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine n'y avaient pas été présentes à des prix sous-cotant ceux de l'Union. De fait, en l'absence de concurrence chinoise déloyale, l'industrie de l'Union aurait vendu beaucoup plus de VEB sur le marché de l'Union (il est à noter que les importations faisant l'objet de subventions ont injustement gagné des parts de marché au cours de la période considérée, aux dépens des ventes de l'industrie de l'Union et que les Chinois vendaient des VEB semblables à ceux de l'industrie de l'Union, puisque la correspondance entre les NCP chinois et les NCP de l'Union était supérieure à 90 % pour chacun des producteurs-exportateurs, comme expliqué au considérant 1031 du règlement provisoire), ce qui lui aurait permis de réduire ses coûts unitaires en profitant d'une bien meilleure capacité à répartir ses coûts fixes sur un plus grand nombre de ventes. Cela aurait permis aux producteurs de l'Union de fixer des prix à des niveaux plus rentables dans le contexte de la transition du marché des véhicules ICE vers les VEB.

(68) En ce qui concerne le point v), ces allégations ont été examinées aux considérants 716 et 717 du présent règlement.

(69) En ce qui concerne le point vi), comme expliqué au considérant 1023 du présent règlement, la Commission a tiré cette conclusion après avoir évalué plusieurs mesures indiquant la probabilité d'une nouvelle augmentation substantielle des importations aux considérants 1113 à 1118 du règlement provisoire, l'attrait de l'industrie de l'Union aux considérants 1119 à 1129 du règlement provisoire et l'évolution probable des parts de marché des importations en provenance de Chine sur le marché de l'Union aux considérants 1130 à 1137 du règlement provisoire. En outre, la Commission a conclu, au considérant 1138 du règlement provisoire, qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, était probable dans un avenir proche en

évaluant le nombre élevé d'annonces effectuées par les producteurs-exportateurs chinois pour le lancement de nouveaux modèles de VEB sur le marché de l'Union, comme expliqué aux considérants 1126 et 1127 du règlement provisoire, tandis que les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB n'ont annoncé aucun plan majeur d'importer des VEB en provenance de Chine et que la plupart d'entre eux avaient un modèle ou une marque de VEB qu'ils importaient de Chine dans des quantités largement inférieures à leur production dans l'Union. En outre, les stocks de VEB chinois dans l'Union, tels qu'établis aux considérants 1157 à 1159 du règlement provisoire, constituent un indicateur pertinent de la future pression exercée par les VEB chinois sur l'industrie de l'Union, étant donné que ces volumes sont clairement principalement destinés à la vente sur le marché de l'Union.

(70) De surcroît, une augmentation de la part de marché des importations en provenance de Chine entraînait une diminution de la part de marché de l'industrie de l'Union, ce qui se traduit par une baisse du volume de production pour l'industrie de l'Union et donc par une hausse des coûts unitaires. D'autre part, pour pouvoir livrer concurrence aux VEB chinois, l'industrie de l'Union devrait baisser ses prix, ce qui veut dire que ses pertes financières augmenteraient. Qui plus est, une industrie qui perd constamment des parts de marché et qui enregistre des pertes financières croissantes ne sera pas en mesure de continuer d'investir, ni, dès lors, de lancer de nouveaux modèles de VEB sur le marché de l'Union. La situation de l'industrie de l'Union se détériorera donc à mesure que les importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine à des prix sous-cotés augmenteront dans un avenir proche.

(71) En ce qui concerne le point vii), la question de savoir si les auto-importations de l'industrie de l'Union constituaient un facteur entraînant une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union a été examinée au considérant 1213 du règlement provisoire et au considérant 1218 du présent règlement. En particulier, au considérant 1218 du présent règlement, la Commission a déclaré qu'elle avait procédé à une analyse des «auto-importations» aux considérants 1212 à 1214 du règlement provisoire et qu'elle avait fourni une ventilation de la part de marché des importations i) des producteurs-exportateurs chinois liés aux FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB, ii) de Tesla, et iii) de toutes les autres importations en provenance de Chine dans les tableaux 12a et 12b du règlement provisoire, respectivement aux considérants 1132 et 1134. La Commission a en outre expliqué que cette analyse devait être examinée conjointement avec les données figurant dans le tableau 13 du présent règlement. La Commission a par ailleurs déclaré que la norme juridique relative au lien de causalité exigeait que toutes les importations originaires du pays concerné fassent l'objet d'une évaluation collective. C'est, en effet, ce que la Commission a fait à la section 6.1 du règlement provisoire. En outre, la Commission a ventilé les importations en provenance de Chine, en utilisant, entre autres, les tableaux 12a et 12b du règlement provisoire et le tableau 13 du présent règlement, afin de déterminer l'évolution de la situation des importations en provenance de Chine. La Commission a conclu que les importations de marques chinoises prenaient de l'importance et que les ventes sur le marché de l'Union devraient augmenter en raison de la disponibilité des stocks et des annonces faites concernant l'augmentation des importations sur le marché de l'Union après la période d'enquête et dans les années à venir. Cette conclusion a également été confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, qui ont montré que les importations de marques chinoises avaient sensiblement augmenté pour atteindre 14,1 % au deuxième trimestre de 2024, tandis que toutes les importations en provenance de Chine avaient diminué, comme le montre le tableau 10 du présent règlement. La Commission a donc dûment procédé à une analyse des «auto-importations» et a conclu que ces importations n'étaient pas susceptibles de contribuer à la menace de préjudice important.

(72) En outre, la question de savoir si la concurrence au sein de l'industrie de l'Union constituait un facteur entraînant une menace de préjudice a été examinée aux considérants 1225 et 1227 du présent règlement. En particulier, la Commission a expliqué que, bien que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'aient présenté aucun élément de preuve quant à la manière dont la concurrence au sein de l'industrie de l'Union avait ou pourrait avoir un effet négatif sur les producteurs de l'Union, en toute hypothèse, l'objectif de l'enquête était de déterminer si les importations de VEB en provenance de Chine faisaient l'objet de subventions et menaçaient l'industrie de l'Union et s'il était dans l'intérêt de l'Union d'instituer des mesures compensatoires si les conditions juridiques étaient remplies. La Commission a également expliqué que l'enquête avait révélé que, pour l'industrie de l'Union, la détérioration de sa situation était la conséquence de la concurrence extérieure déloyale des importations en provenance de Chine faisant l'objet de subventions, qui la menaçaient d'un préjudice important. La présente enquête n'a pas évalué la concurrence entre les producteurs de l'Union sur le marché de l'Union, étant donné que les conclusions concernent l'industrie de l'Union dans son ensemble. En outre, la Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient présenté aucun élément de preuve démontrant que la concurrence au sein de l'industrie de l'Union contribuait à causer un préjudice à l'industrie de l'Union ou, en toute hypothèse, atténuant le lien entre les importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine et la menace de préjudice.

(73) Par ailleurs, la transition de l'industrie de l'Union des véhicules ICE vers les VEB a été expliquée aux considérants 1232 à 1234 à du présent règlement. La Commission a notamment déclaré que la transition des véhicules ICE vers les VEB constituait un élément de contexte essentiel pour l'ensemble de l'analyse de la menace de préjudice, du lien de causalité et de l'intérêt de l'Union. Cette transition est en cours et devrait se poursuivre jusqu'en 2035. Elle constituait un élément essentiel du pacte vert de la Commission en vue d'atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO_2. Les producteurs de l'Union ont élaboré des stratégies détaillées, prévoyant la mise en œuvre de plans d'investissement massifs, afin de se conformer à la législation applicable destinée à atteindre ces objectifs. La transition est donc essentielle à l'avenir de l'industrie de l'Union. En outre, la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB fait partie du cadre réglementaire de l'industrie automobile dans l'Union. Les producteurs de véhicules de l'Union doivent se conformer à ce cadre réglementaire ainsi qu'à d'autres législations. Un tel cadre réglementaire ne saurait être considéré comme entraînant une menace de préjudice au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base. Au contraire, il constitue le cadre dans lequel est effectuée l'évaluation de la menace de préjudice au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base. De fait, la Commission a conclu que la menace imminente pour l'industrie de l'Union n'était pas la transition elle-même, mais les importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine, qui menacent la réalisation du processus de transition.

(74) En ce qui concerne le point viii), au considérant 1229 du présent règlement, la Commission a indiqué avoir considéré que toute augmentation des coûts due à des problèmes réglementaires aurait affecté l'industrie de l'Union. Aucun élément n'a été avancé qui prouverait que ce problème constituerait une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union au cours des années suivant la période d'enquête. En outre, si certains producteurs de l'Union ont commencé à investir dans la production de VEB avant la période considérée, comme expliqué au considérant 996 du règlement provisoire, les investissements les plus importants dans la production de VEB ont commencé à se matérialiser à la suite de la publication du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ([16]), ultérieurement modifié par le règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil ([17]). Comme le montre le tableau 1 du règlement provisoire, au début de la période considérée (à savoir en 2020), seuls 5,4 % du marché des véhicules particuliers de l'Union opéraient une transition vers les VEB. Le règlement (UE) 2019/631 exigeait des constructeurs de voitures particulières de l'Union qu'ils augmentent leur production de VEB et diminuent leur production de véhicules ICE à vendre sur le marché de l'Union. Comme indiqué au considérant 1229 du présent règlement, si la transition vers l'électrification répond à une obligation légale, cela ne constitue pas, en soi, une menace pour l'industrie de l'Union au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base: comme n'importe quelle industrie, les producteurs de VEB doivent s'adapter au cadre réglementaire existant. De fait, le cadre réglementaire constitue le cadre dans lequel est effectuée l'évaluation de la menace de préjudice au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base. En outre, bien que le respect des diverses réglementations se poursuive après la période d'enquête, la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont mentionné aucun nouveau règlement important menaçant de porter préjudice à l'industrie de l'Union au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base. Au contraire, la Commission a établi que ce sont les importations faisant l'objet de subventions qui menacent la viabilité de l'industrie des VEB de l'Union. Sans des conditions de marché équitables, les producteurs de l'Union ne seront pas en mesure de réaliser les économies d'échelle nécessaires.

(75) À la suite de l'information finale, la CCCME a allégué que la Commission n'avait pas mentionné les bases factuelles sur lesquelles elle s'était fondée pour écarter et/ou ne pas tenir compte ni examiner les deux analyses économiques réalisées par les professeurs de la Katholieke Universiteit Leuven et du Centre of Economic Policy Research, qui ont été communiquées par la CCCME le 20 décembre 2023 et le 19 juillet 2024.

(76) Au considérant 1252 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que le rapport communiqué le 20 décembre 2023 concluait que les importations de VEB chinois étaient indispensables pour le marché des VEB de l'Union, pour les producteurs et consommateurs de VEB de l'Union et pour l'Union dans son ensemble car elles étaient nécessaires au maintien de la concurrence et de l'innovation dans l'Union et à l'accélération de la disponibilité de VEB abordables pour les consommateurs moyens ainsi que pour assurer la réalisation des objectifs climatiques de l'Union. En outre, au considérant 1253 du règlement provisoire, la Commission a déclaré

([16]) Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

([17]) Règlement (UE) 2023/851 du Parlement européen et du Conseil du 19 avril 2023 modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs conformément à l'ambition accrue de l'Union en matière de climat (JO L 110 du 25.4.2023, p. 5).

qu'indépendamment de la fiabilité et de la valeur objective du rapport communiqué le 20 décembre 2023, l'objectif des droits compensateurs n'était pas de mettre fin aux importations de VEB en provenance de Chine, mais de rétablir des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union, celles-ci ayant été faussées par les importations de produits chinois subventionnés à bas prix. La Commission a donc examiné la principale finalité de ce rapport. De surcroît, le rapport complet a été communiqué dans une version confidentielle, et seul un résumé a été présenté dans une version non confidentielle. Enfin, ce rapport présente l'avis des deux professeurs et fait référence à plusieurs articles et ouvrages universitaires élaborés au cours de la période 1951-2020. Aucun de ces articles ou ouvrages ne fait spécifiquement référence à l'industrie des VEB dans l'Union et en Chine au cours de la période considérée.

(77) La Commission a considéré qu'elle avait suffisamment examiné et répondu aux arguments contenus dans ces rapports, même si, dans de nombreux cas, ils n'étaient étayés par aucun élément de preuve ou ne faisaient référence à aucune source pertinente. Dans un souci de clarté, de manière plus détaillée, le rapport indique que la croissance des importations de VEB chinois dans l'Union n'est pas due à de prétendues subventions, étant donné que a) la plupart des importations de VEB dans l'Union sont des «auto-importations» réalisées par des entreprises actives dans l'industrie de l'Union, b) la Chine possède une longue expérience dans le domaine des batteries destinées à l'électronique grand public, c) les importations en provenance de Chine reflètent l'état du cycle technologique, et d) l'importance de la production de batteries pour le succès de l'industrie des VEB est temporaire.

(78) À la section 3 du règlement provisoire et à la section 3 du présent règlement, la Commission a démontré que les VEB originaires de Chine faisaient l'objet de subventions. En ce qui concerne le point a), la Commission a expliqué au considérant 998 du règlement provisoire que certains producteurs de l'Union importaient des VEB en provenance de Chine. En outre, la question de savoir si les auto-importations constituaient un facteur entraînant une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union a été examinée au considérant 1213 du règlement provisoire et au considérant 1183 du présent règlement. En particulier, au considérant 1183 du présent règlement, la Commission a déclaré qu'elle avait procédé à une analyse des «auto-importations» aux considérants 1212 à 1214 du règlement provisoire et qu'elle avait fourni une ventilation de la part de marché des importations i) des producteurs-exportateurs chinois liés aux FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB, ii) de Tesla, et iii) de toutes les autres importations en provenance de Chine dans les tableaux 12a et 12b du règlement provisoire, respectivement aux considérants 1132 et 1134. La Commission a en outre expliqué que cette analyse devait être examinée conjointement avec les données figurant dans le tableau 13 du présent règlement. La Commission a par ailleurs déclaré que la norme juridique relative au lien de causalité exigeait que toutes les importations originaires du pays concerné fassent l'objet d'une évaluation collective. C'est, en effet, ce que la Commission a fait à la section 6.1 du règlement provisoire. En outre, la Commission a ventilé les importations en provenance de Chine, en utilisant, entre autres, les tableaux 12a et 12b du règlement provisoire et le tableau 13 du présent règlement, afin de déterminer l'évolution de la situation des importations en provenance de Chine. La Commission a conclu que les importations de marques chinoises prenaient de l'importance et que les ventes sur le marché de l'Union devraient augmenter en raison de la disponibilité des stocks et des annonces faites concernant l'augmentation des importations sur le marché de l'Union après la période d'enquête et dans les années à venir. Cette conclusion a également été confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, qui ont montré que les importations de marques chinoises avaient sensiblement augmenté pour atteindre 14,1 % au deuxième trimestre de 2024, tandis que toutes les importations en provenance de Chine avaient diminué, comme le montre le tableau 10 du présent règlement. La Commission a donc dûment procédé à une analyse des «auto-importations» et a conclu que ces importations n'étaient pas susceptibles de contribuer à la menace de préjudice important.

(79) En ce qui concerne les points b), c) et d), le fait que la Chine dispose d'une longue expérience dans le domaine des batteries destinées à l'électronique grand public est dénué de pertinence. Comme expliqué à la section 3 du règlement provisoire et du présent règlement, les batteries destinées aux VEB ont été subventionnées par les pouvoirs publics chinois.

(80) En outre, le rapport indique qu'il n'y avait pas de menace de préjudice étant donné que a) les cas temporaires de surproduction constituent un phénomène naturel, b) la capacité de VEB étant dynamique, elle ne peut être considérée isolément de la capacité de véhicules ICE, c) l'existence d'une segmentation considérable du marché réduit tout effet concurrentiel, d) les différences de prix entre les modèles résultent d'une multitude de facteurs, mais les prix des VEB importés de Chine ne sont pas systématiquement inférieurs aux prix des VEB produits dans l'Union, e) la pénétration du marché par les VEB suit les schémas prévisibles des nouvelles technologies et entraîne, en fin de compte, des investissements chinois en Europe, f) d'importants effets de réseau sur les infrastructures de charge nécessitent une adoption rapide des VEB, et g) compte tenu des chaînes de valeur mondiales des composants de VNE, un marché chinois développé est bénéfique aux producteurs de l'Union.

(81) La Commission a démontré, à la section 5 du règlement provisoire et à la section 5 du présent règlement, qu'il existait effectivement une menace de préjudice. Elle est parvenue à cette conclusion en évaluant les facteurs prévus à l'article 8, paragraphe 8, deuxième alinéa, du règlement de base, comme expliqué au considérant 1105 du règlement de base.

(82) En outre, la Commission a examiné les questions ayant trait à la capacité, à la segmentation et à la différence de prix (c'est-à-dire la marge de sous-cotation) dans le règlement provisoire et dans le présent règlement. Qui plus est, la Commission ne considère pas que les importantes capacités inutilisées en Chine soient temporaires, et la CCCME n'a produit aucun élément de preuve en ce sens. De surcroît, la Commission n'a pas examiné la capacité de VEB isolément de la capacité de véhicules ICE, comme expliqué au considérant 1142 du règlement provisoire. Par ailleurs, les futurs investissements des producteurs-exportateurs chinois dans l'Union ne constituent pas un aspect couvert par la présente enquête, l'objectif de celle-ci étant d'assurer des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union. La Commission a également abordé la question des infrastructures de charge à la section 7 du règlement provisoire. Enfin, l'institution des mesures ne mettra pas fin aux importations en provenance de Chine, qu'il s'agisse des VEB ou des pièces nécessaires à l'industrie de l'Union.

(83) Enfin, le rapport indique que les mesures visant à limiter les importations de VEB chinois ne seraient pas dans l'intérêt de l'Union car limiter les importations de VEB a) revient à se priver d'importants bénéfices pour l'environnement, b) suppose une réduction de la concurrence par les prix fixes, c) suppose une réduction de la concurrence dynamique, et d) limite les incitations des entreprises à innover.

(84) Comme expliqué au considérant 81 du présent règlement, l'institution des mesures compensatoires ne mettra pas fin aux importations en provenance de Chine. Elle ne fera qu'assurer des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union.

(85) Le rapport du 19 juillet 2024 contenait des observations sur les conclusions du règlement provisoire. Trois documents y étaient cités: le rapport du 20 décembre 2023 et deux articles universitaires rédigés respectivement en 2016 et 2023.

(86) Selon ce rapport, l'écart de prix a été surestimé et n'implique pas de sous-cotation des prix, compte tenu a) de différences au niveau des caractéristiques observables, b) du fait que les segments de marché sont différents, c) de la valeur de la marque pour les entreprises de l'Union, d) de la valeur des concessions historiques pour les entreprises de l'Union, e) des offres de lancement des nouveaux entrants sur le marché, f) des différences dans les coûts de production, et g) de l'échantillonnage sélectif.

(87) Les points a), b), c) et d) ont été examinés aux considérants 1022 à 1049 du règlement provisoire et aux considérants 748 à 831 du présent règlement. En outre, en ce qui concerne le point e), le fait que les nouveaux entrants entrent généralement sur un marché à des prix inférieurs à ceux des entreprises déjà en place est dénué de pertinence. Le fait est que les VEB originaires de Chine sont subventionnés et menacent le marché de l'Union. En outre, le fait que les Chinois aient un coût de production plus faible est également dénué de pertinence, étant donné que ce coût inférieur semble être corrélé aux subventions reçues. Enfin, aucun échantillonnage sélectif n'a été appliqué aux producteurs-exportateurs chinois et cette question a déjà été abordée à plusieurs reprises dans le règlement provisoire et dans le présent règlement.

(88) Le rapport indique également que la croissance des importations en provenance de Chine est surestimée et qu'elle ne perdurera pas. La Commission a contesté cette affirmation. Comme expliqué dans le tableau 13 du présent règlement, au deuxième trimestre de 2024, les importations de VEB de marques chinoises représentaient déjà une part de marché de 14,1 %.

(89) En outre, le rapport indique que l'argument relatif à la surcapacité est dénué de pertinence étant donné que a) tant les producteurs de l'Union que les producteurs chinois disposent de capacités inutilisées, mais cela n'influence pas les décisions en matière de fixation des prix et d'exportation, b) tant pour les producteurs de l'Union que pour les producteurs chinois à moyen terme, leurs capacités à moyen terme, qui combinent véhicules ICE et VEB, sont pratiquement illimitées par rapport à la taille du marché des VEB.

(90) La Commission a fermement contesté l'idée selon laquelle la surcapacité des producteurs-exportateurs chinois serait dénuée de pertinence. En outre, le fait que l'industrie de l'Union soit prétendument en surcapacité (une allégation que la Commission a rejetée au considérant 845 du présent règlement) est dénué de pertinence, étant donné que l'industrie de l'Union ne menace pas de porter préjudice à l'industrie nationale chinoise. Les exportations de VEB de l'industrie de l'Union vers la Chine sont très faibles. Qui plus est, étant donné que l'enquête ne porte que sur les VEB, la Commission est juridiquement tenue d'enquêter sur les VEB, et non sur les véhicules ICE. La Commission a examiné la capacité de production de véhicules ICE en Chine afin de calculer d'une autre manière les capacités inutilisées de production de VEB (voir considérant 1142 du règlement provisoire).

(91) En outre, le rapport indique également que a) les exportations chinoises de VEB ne sont pas particulièrement élevées, b) les producteurs de l'Union affichent une forte croissance de leurs exportations, et c) les producteurs chinois ne ciblent pas les marchés d'exportation.

(92) La Commission a contesté ces arguments. De toute évidence, une part de marché de 25,0 % pour les importations en provenance de Chine au cours de la période d'enquête, comme indiqué dans le tableau 2a du règlement provisoire, est considérable. Les exportations de l'industrie de l'Union ont été examinées à la section 6.2.2 du règlement provisoire. Par ailleurs, le fait que les Chinois ciblent également les marchés d'exportation a également été abordé aux considérants 1114 à 1118 du règlement provisoire et aux considérants 1031 à 1043 du présent règlement.

(93) Le rapport indique en outre que a) les éventuelles subventions octroyées aux entreprises chinoises devraient être comparées avec les éventuelles subventions octroyées aux entreprises de l'Union, et que b) les subventions octroyées aux producteurs de VEB chinois sont probablement surestimées.

(94) Le point a) a déjà été examiné au considérant 1262 du règlement provisoire. En ce qui concerne le point b), la Commission a expliqué en détail à la section 3 du règlement provisoire et à la section 3 du présent règlement la manière dont les subventions ont été calculées, et le détail des calculs a été communiqué aux producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon, qui ont eu la possibilité de présenter des observations.

(95) En outre, le rapport réitère les arguments relatifs à l'intérêt de l'Union énoncés au considérant 83 du présent règlement.

(96) La CCCME n'a pas précisé quels arguments spécifiques présentés dans ces rapports n'avaient pas été directement ou indirectement abordés par la Commission, que ce soit dans le règlement provisoire ou dans le présent règlement. Dès lors, compte tenu des explications fournies aux considérants 76 à 95 à du présent règlement, la Commission a considéré que les points essentiels de ces deux rapports avaient été examinés directement ou indirectement dans le règlement provisoire et/ou dans le présent règlement.

(97) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé qu'il était difficile de comprendre comment la Commission avait calculé le volume de production pour la période d'enquête, étant donné que les données Prodcom n'étaient pas publiées sur une base mensuelle. Ils ont en outre allégué qu'aucun détail n'avait été fourni quant aux sources accessibles au public mentionnées par la Commission.

(98) Cette allégation a été examinée au considérant 689 du présent règlement. En outre, la Commission n'a pas pu divulguer le site web du producteur de l'Union qu'elle a utilisé à cet égard, car elle aurait ainsi révélé quel producteur de l'Union avait coopéré à l'enquête. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(99) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que, tout au long de l'enquête, la Commission n'avait pas mis les informations fournies par les parties intéressées à la disposition des autres parties intéressées rapidement et en temps utile.

(100) La Commission a contesté cette affirmation. En raison de l'anonymat accordé à certaines parties, la Commission a dû vérifier soigneusement les informations communiquées par les parties pour s'assurer que l'identité des producteurs de l'Union n'était pas divulguée par inadvertance. Ce processus a pris beaucoup de temps. En outre, au moment où la Commission a communiqué ses conclusions, le dossier non confidentiel de l'enquête avait été entièrement mis à jour et la CCCME et les pouvoirs publics chinois disposaient de suffisamment de temps pour présenter leurs observations. Cela ressort également du nombre considérable d'observations formulées par la CCCME et les pouvoirs publics chinois à la suite de l'information provisoire et de l'information finale.

(101) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation selon laquelle la Commission avait accordé une confidentialité excessive aux producteurs de l'Union. Ils ont également allégué que i) les résumés non confidentiels des données postérieures à la période d'enquête communiquées par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon n'étaient pas disponibles dans le dossier non confidentiel, et que ii) en lieu et place, la Commission a préparé un résumé non confidentiel consolidé des réponses aux questionnaires relatifs à la période postérieure à la période d'enquête.

(102) Le questionnaire relatif à la période postérieure à la période d'enquête ne comportait pas de questionnaire descriptif tel que le questionnaire initial. En outre, comme dans les tableaux Excel de la réponse non confidentielle du questionnaire initial, afin de protéger l'anonymat des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, la Commission a décidé d'inclure dans le dossier non confidentiel de l'enquête la version non confidentielle des principales informations demandées dans les tableaux Excel du questionnaire sur une base consolidée (c'est-à-dire que les données de tous les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont été agrégées) en utilisant des indices.

(103) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs soutenu que la Commission n'avait pas fourni suffisamment de détails ni d'explications suffisamment détaillées sur les questions essentielles de fait et de droit relatives aux constatations sur l'existence de subventions préjudiciables et qu'elle n'avait pas répondu aux observations de la CCCME ni motivé son rejet des arguments soulevés. Selon la CCCME, les questions suivantes n'ont pas été examinées, ou aucune preuve ou explication suffisante n'a été apportée: i) les motifs de la décision de ne pas inclure Tesla (Shanghai) dans l'échantillon de producteurs-exportateurs chinois et d'accepter sa demande d'examen individuel à un stade tardif de la procédure, ii) la composition de l'industrie des VEB de l'Union, le niveau de coopération de l'industrie de l'Union, ce que l'on entend par «producteurs FEO» et la pertinence de ces derniers dans le contexte de l'industrie de l'Union, ainsi que le degré de transition des différents producteurs de l'Union des véhicules ICE vers les VEB, iii) le rôle et la pertinence de l'analyse de sous-cotation des prix et de l'évaluation des prix des VEB chinois comme étant inférieurs de 30 % au coût de production de l'industrie de l'Union dans la détermination du blocage des prix.

(104) Les raisons de la non-inclusion de Tesla (Shanghai) dans l'échantillon et de l'acceptation d'un examen individuel le concernant sont exposées aux sections 1.5.3 et 1.6 ci-dessus.

(105) Les points ii) et iii) ont été abordés aux considérants 682 et 793 du présent règlement.

(106) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que les droits de la défense des parties intéressées n'avaient pas été respectés. En particulier, ils ont soutenu que la Commission n'avait pas tenu compte des arguments et des éléments de preuve présentés par eux-mêmes et par d'autres parties.

(107) La Commission a fait observer que cette allégation n'était pas étayée et constituait une observation générale dépourvue d'éléments de preuve spécifiques. La Commission a réaffirmé qu'elle avait répondu à toutes les observations formulées par les parties. L'intégralité de l'enquête a été menée en toute transparence, toutes les parties ayant eu plusieurs possibilités de présenter des données, des arguments et des éléments de preuve tout au long de la procédure. La Commission a demandé les données nécessaires, a envoyé des demandes de complément d'information, a effectué des contrôles sur place auprès de plus d'une centaine de sociétés et a communiqué tous les calculs pertinents. Les observations des parties ont été prises en considération et ont permis à la Commission d'ajuster ses conclusions lorsque cela était dûment justifié. Partant, cet argument, non étayé, de nature générale et non conforme à la réalité de la procédure, a été rejeté.

(108) À la suite de l'information finale complémentaire, les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'il n'existait aucune preuve d'une quelconque communication entre la Commission et l'industrie de l'Union dans le dossier public en ce qui concerne les nouvelles demandes de la Commission portant sur les données du premier trimestre de 2024 et sa réception de ces données. Les pouvoirs publics chinois ont également fait part de leur surprise que l'industrie de l'Union ait eu le privilège de fournir des informations jusqu'à la dernière minute et que ses données aient été acceptées à un stade si tardif de l'enquête, ce qui contrastait radicalement avec le rejet net et inexpliqué par la Commission de leur demande dûment motivée visant à ce que l'audition soit programmée après la présentation des observations écrites et l'imposition stricte d'un délai de 10 jours pour qu'ils puissent présenter leurs observations sur le document d'information générale de 177 pages, déposer la présentation à effectuer lors de l'audition et tenir l'audition. Les faits susmentionnés démontrent en outre que les parties intéressées du côté chinois ont été, illégalement et de manière discriminatoire, privées de toute possibilité d'exercer utilement et pleinement leurs droits de la défense, en violation des articles 12.1, 12.1.2, 12.3 et 12.4.1 de l'accord sur les subventions et les mesures compensatoires.

(109) Les informations en question ont été fournies le 29 août 2024 ([18]), soit dès que la Commission a pu disposer de toutes les données demandées. En outre, le 9 septembre 2024, dans le dossier non confidentiel de l'enquête, la Commission a mis à jour la note au dossier avec les données trimestrielles relatives à la période postérieure à la période d'enquête ([19]).

(110) De plus, la Commission a été en mesure d'accepter les données manquantes du producteur de l'Union concerné car ces informations n'empêchaient pas d'achever l'enquête dans les délais légaux. Cela n'était pas du tout la même chose que d'accepter de prolonger la période de tenue des auditions. De surcroît, bien que les pouvoirs publics chinois aient déploré que le délai de 10 jours imparti pour présenter des observations sur le document d'information générale ne soit pas suffisant, la Commission a fait observer qu'ils étaient parvenus à fournir des observations relativement détaillées (le document soumis par les pouvoirs publics chinois comportait 151 pages d'observations). Les pouvoirs publics chinois n'ont pas démontré en quoi le fait de présenter leurs observations dans le délai demandé les aurait empêchés d'exercer leurs droits de la défense. La Commission a donc contesté le fait que les parties intéressées chinoises auraient été, de manière illégale et discriminatoire, privées de toute possibilité d'exercer pleinement et utilement leurs droits de la défense.

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

2.1. Produit soumis à l'enquête

(111) À la suite de l'information provisoire, la CCCME, les pouvoirs publics chinois et le groupe Geely ont fait valoir que la définition du produit faisant l'objet de l'enquête avait été illégalement et tardivement élargie en incluant les véhicules électriques équipés d'un prolongateur d'autonomie à combustion interne sans que les parties intéressées n'aient été informées ni mises en mesure de présenter leurs observations sur la modification envisagée, ce qui affectait les droits des parties intéressées à une procédure équitable. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre affirmé i) qu'il n'y avait aucune référence à un prolongateur d'autonomie dans l'avis d'ouverture ou le document d'ouverture, alors que ce dernier faisait clairement référence à la charge/recharge des véhicules, ii) que les VEB équipés d'un prolongateur d'autonomie ont une autonomie de conduite comparable à celle d'un véhicule à moteur à combustion interne (ci-après «ICE»), tandis que les VEB sans prolongateur d'autonomie ont une autonomie de conduite beaucoup plus réduite que les véhicules ICE, iii) que le NCP et les caractéristiques du produit fournies dans le questionnaire destiné aux exportateurs chinois et à l'industrie de l'Union n'incluaient pas de référence au prolongateur d'autonomie et ne tenaient pas compte des caractéristiques spécifiques de ces véhicules, et iv) qu'il n'existe aucune information sur la manière dont la Commission a obtenu ou estimé les données relatives à ces VEB, étant donné qu'aucun des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon ne produisait ni n'exportait ce type de VEB et que ni les données Prodcom ni celles de S&P Mobility ne fournissent de telles informations pour ce type de VEB. Par conséquent, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que les VEB équipés d'un prolongateur d'autonomie devraient être exclus du champ de la présente enquête car ces véhicules, en plus de n'être qu'extrêmement peu exportés par la Chine vers l'Union, sont aussi totalement différents des VEB standard en ce qui concerne leurs caractéristiques physiques et techniques, leurs coûts de production et les prix ainsi que la perception qu'en ont les consommateurs et ne sont pas en concurrence directe avec les VEB standard.

(112) La Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois se sont contentés d'expliquer ces arguments mais ne les ont étayés par aucun élément de preuve.

(113) Dans l'avis d'ouverture, le produit faisant l'objet de la présente enquête a été défini comme correspondant aux véhicules électriques à batterie neufs, principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, propulsés uniquement par un ou plusieurs moteurs électriques. L'avis d'ouverture précisait également le code NC du produit faisant l'objet de l'enquête, à savoir 8703 80 10. La description du produit soumis à l'enquête ne doit pas nécessairement inclure toutes les caractéristiques de ce produit. En outre, l'avis d'ouverture ne précisait pas que les VEB équipés d'un prolongateur d'autonomie étaient exclus du champ de l'enquête.

([18]) t24.007656 (dossier confidentiel qui était visible pour les parties intéressées dans la liste des documents confidentiels). La Commission a créé une version non confidentielle du courriel indiquant la réception du document t24.007777.

([19]) t24.007652.

(114) Quant à la manière dont la Commission a obtenu les données, étant donné que ces VEB sont également importés sous le code NC couvert par l'enquête, les importations de ces VEB en provenance de Chine ou d'autres pays tiers au cours de la période considérée, le cas échéant, ont été prises en considération dans les données relevant du code NC 8703 80 10. Les données de S&P Mobility et l'AEE ont fait état de tels VEB et, pendant la période d'enquête, aucun VEB de ce type en provenance de Chine n'a été immatriculé sur le marché de l'Union. Les seuls éléments de preuve figurant dans le dossier montrent qu'après la période d'enquête, le producteur-exportateur chinois Seres a annoncé la production de tels VEB pour le marché de l'Union [le Seres 7, équipé d'un prolongateur d'autonomie ([20])] et qu'un nombre négligeable de ces VEB ont été immatriculés après la période d'enquête.

(115) En outre, en ce qui concerne l'industrie de l'Union, les éléments de preuve versés au dossier montrent que les ventes de ce produit au cours de la période considérée ont été négligeables.

(116) Il convient de noter que les VEB équipés d'un prolongateur d'autonomie sont différents des véhicules électriques rechargeables (ci-après «PHEV»). Dans un VEB équipé d'un prolongateur d'autonomie, le moteur à combustion interne recharge uniquement la batterie, tandis que, dans un PHEV, le moteur à combustion interne transmet à lui seul de l'énergie aux roues. Les PHEV sont également importés sous un code NC différent de celui couvert par la présente enquête. Par conséquent, contrairement aux VEB équipés d'un prolongateur d'autonomie, les PHEV n'étaient effectivement pas couverts par le champ de l'enquête.

(117) En ce qui concerne le NCP, même si le prolongateur d'autonomie n'était effectivement pas spécifié dans le NCP en tant que tel, le NCP précisait l'autonomie du véhicule, et l'objectif du prolongateur d'autonomie est d'augmenter l'autonomie du véhicule.

(118) En outre, bien qu'il n'y ait pratiquement pas eu d'importations de VEB équipés d'un prolongateur d'autonomie en provenance de Chine au cours de la période considérée et pratiquement aucune vente par les producteurs de l'Union sur le marché de l'Union, il ne peut être exclu qu'à l'avenir, ce type de VEB soit exporté en quantités importantes et produit par les producteurs de l'Union sur le marché de l'Union, étant donné que les VEB sont issus d'une technologie en constante évolution. À cet égard, la Commission a considéré que les VEB non équipés d'un prolongateur d'autonomie et les VEB équipés d'un prolongateur d'autonomie étaient très similaires, la différence technique principale (et mineure) entre les deux types étant le prolongateur d'autonomie et les composants connexes, et qu'ils faisaient donc clairement partie du même produit couvert par l'enquête.

(119) Par conséquent, les VEB équipés d'un prolongateur d'autonomie sont couverts par le champ de l'enquête.

(120) En outre, dans le règlement provisoire, la Commission a exclu du champ de l'enquête les véhicules des catégories L6 et L7 au sens du règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil ([21]). La Commission précise dans le présent règlement que tous les véhicules de catégories L1 à L7 visés par le règlement (UE) n° 168/2013 ont été exclus du champ de l'enquête.

(121) En l'absence de toute autre observation concernant le produit soumis à l'enquête, le produit concerné et le produit similaire, les conclusions énoncées aux considérants 184 à 195 sont confirmées.

3. **SUBVENTIONS**

(122) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD, l'ACCA, le groupe Geely, le groupe Dongfeng, les pouvoirs publics chinois, NIO, le groupe SAIC et Tesla (Shanghai) ont formulé des observations sur les conclusions provisoires relatives aux subventions. Certaines observations formulées par Tesla (Shanghai) ont fait l'objet d'un envoi séparé, en raison de leur caractère confidentiel.

3.1. **Introduction: présentation des plans, projets et autres documents des pouvoirs publics**

(123) En l'absence de toute observation concernant l'existence de ces plans, projets et documents, les considérants 196 à 206 du règlement provisoire ont été confirmés.

([20]) https://www.electrive.com/2023/09/08/seres-arrives-at-the-iaa-with-two-new-electric-suvs/.

([21]) Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

3.2. **Plans et politiques publics visant à soutenir l'industrie des VEB**

(124) En l'absence de toute observation concernant les plans et politiques publics visant à soutenir l'industrie des VEB, les considérants 207 à 253 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.3. **Défaut partiel de coopération et utilisation des données disponibles**

3.3.1. *Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base à l'égard des pouvoirs publics chinois*

3.3.1.1. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne les prêts préférentiels

(125) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont contesté l'application, par la Commission, des données disponibles concernant les sources de financement préférentiel, en faisant valoir qu'en tant qu'autorité chargée de l'enquête, il incombait à la Commission d'enquêter et de transmettre le questionnaire aux établissements financiers pour leur demander de coopérer. Ils ont ajouté que les données disponibles ne pouvaient être appliquées qu'en l'absence de certaines informations «nécessaires», à savoir les informations dont a «besoin» une autorité pour parvenir à sa ou ses conclusions ([22]). Plus précisément, les pouvoirs publics chinois ont ajouté que les informations concernant la participation des établissements financiers étaient accessibles au public et qu'il n'y avait aucune raison que la Commission ait recours aux données disponibles.

(126) En outre, les pouvoirs publics chinois ont ajouté que la Commission avait illégalement renversé la charge de l'enquête et ont renvoyé à l'article 12 de l'accord SMC et à la jurisprudence en la matière, selon lesquels certaines obligations incomberaient prétendument à l'autorité chargée de l'enquête et ne pourraient être transférées au «membre intéressé» (les pouvoirs publics chinois) ([23]). En conséquence, les pouvoirs publics chinois ont considéré que le recours aux données disponibles était illégal, car la Commission n'avait pas dûment notifié au répondant les informations qui lui étaient demandées. Les pouvoirs publics chinois ont également fait observer qu'une autorité ne pouvait contraindre les pouvoirs publics exportateurs (le membre intéressé) à «faire le travail à la place de l'autorité chargée de l'enquête».

(127) Les pouvoirs publics chinois ont fait observer que l'autorité chargée de l'enquête et le membre intéressé étaient soumis à des obligations distinctes et ne pouvant être confiées à quelqu'un d'autre. En outre, ainsi que le groupe spécial l'a bien résumé dans l'affaire *Mexique — Mesures antidumping visant la viande de bœuf et le riz*, «l'autorité chargée de l'enquête ne peut s'en remettre à l'initiative des parties intéressées pour s'acquitter des obligations qui lui incombent en réalité».

(128) Comme indiqué aux considérants 266 à 268 du règlement provisoire, la Commission a fait observer que les informations demandées étaient à la disposition des pouvoirs publics chinois pour toutes les entités dans lesquelles ils sont l'actionnaire principal ou majoritaire. De même, pour les établissements financiers non détenus par l'État, les pouvoirs publics chinois, en tant qu'organisme réglementaire, sont habilités à exiger que tous les établissements financiers établis en RPC soumettent des informations, ainsi qu'à demander aux établissements financiers de communiquer des informations au public. Par la suite, la Commission a souligné que les pouvoirs publics chinois ne pouvaient se soustraire à leurs responsabilités en dissimulant des informations qui, en raison de leur autorité et de leur rôle réglementaire, se trouvent effectivement en leur possession.

(129) Pour des raisons de commodité administrative, afin d'obtenir les informations de manière plus efficace, la Commission a demandé aux pouvoirs publics chinois de transmettre des questionnaires spécifiques à tous les établissements financiers concernés, ce qu'ils n'ont pas fait, alors qu'ils sont habilités à demander que les établissements financiers qui ont fourni un financement aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon répondent au questionnaire. En outre, il a été jugé déraisonnable d'affirmer qu'il appartenait à la Commission de contacter les établissements financiers concernés, notamment vu que la liste des établissements financiers concernés ne serait connue de la Commission qu'après réception des réponses au questionnaire des producteurs-

([22]) Article 28, paragraphe 1, du règlement de base; article 12.7 de l'accord SMC; rapport de l'organe d'appel, Mexique — Mesures antidumping visant la viande de bœuf et le riz, point 291; rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Acier au carbone (Inde), point 4.416.

([23]) Rapport du groupe spécial, États-Unis — Droits antidumping et compensateurs (Chine), point 15.23.

exportateurs retenus dans l'échantillon. En outre, le fait qu'EXIM Bank ait informé la Commission de sa propre initiative et le fait que, lors de la précédente enquête antisubventions, des réponses au questionnaire aient été reçues de différents établissements financiers ont montré que les pouvoirs publics chinois étaient en mesure de transmettre le questionnaire. Le site web fourni par les pouvoirs publics chinois indiquant la participation des établissements financiers ne contenait pas toutes les informations nécessaires demandées par la Commission dans sa réponse au questionnaire en ce qui concerne les prêts préférentiels. De ce fait, la Commission a rejeté l'allégation.

(130) En l'absence d'autres observations, les considérants 255 à 273 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.3.1.2. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne les intrants

(131) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation concernant l'application, par la Commission, des données disponibles sur les intrants, en faisant valoir qu'en tant qu'autorité chargée de l'enquête, il incombait à la Commission d'enquêter et de transmettre le questionnaire aux fournisseurs d'intrants et de demander à ceux-ci de coopérer. Les pouvoirs publics chinois ont ajouté qu'ils considéraient que les informations demandées et les informations que SAIC n'avait pas fournies n'étaient pas nécessaires à l'enquête et n'étaient pas requises dans le cadre d'une enquête antisubventions normale, et que les informations sur les fournisseurs et les conditions du marché auraient pu être obtenues auprès des sociétés retenues dans l'échantillon.

(132) La Commission a fait observer que ces arguments avaient été examinés à la section 3.3.1.2 du règlement provisoire. Premièrement, la Commission a réitéré sa position selon laquelle il lui appartenait à elle, et non à une partie, de déterminer quelles informations elle juge nécessaires aux fins de l'enquête. En outre, la Commission a souligné que, contrairement à certaines enquêtes antérieures ([24]), les pouvoirs publics chinois n'avaient pas transmis le questionnaire à des tiers. CATL a également été invité, par l'intermédiaire des sociétés retenues dans l'échantillon auxquelles il était lié, à soumettre un questionnaire, ce qu'il n'a pas fait. En outre, les pouvoirs publics chinois disposent également de l'autorité nécessaire pour interagir avec les producteurs d'intrants, qu'ils soient ou non détenus par l'État. En outre, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni d'informations pertinentes concernant certains marchés tels que ceux des batteries et du lithium. Par conséquent, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles. En ce qui concerne les informations demandées, il convient de noter que la Commission n'a demandé que les informations nécessaires pour évaluer l'existence et le niveau des subventions disponibles pour le produit concerné. Ces arguments ont donc été rejetés.

(133) À la suite de l'information finale, CATL a fait valoir que la Commission aurait pu obtenir toute information nécessaire sur les achats de batteries auprès des groupes de sociétés retenus dans l'échantillon et que la non-coopération de CATL ne justifiait en aucun cas des «déductions et des conjectures illimitées fondées sur des faits dénaturés».

(134) Les allégations de CATL étaient générales et non étayées. La Commission a souligné que, comme déjà indiqué au considérant 810 du règlement provisoire, bien qu'il ait été contacté par deux des groupes de l'échantillon avec lesquels il possédait des entreprises communes, CATL a refusé de répondre au questionnaire, de sorte qu'il a manqué à la Commission des informations essentielles pour évaluer la situation de CATL sur la base de ses propres données. En outre, les données disponibles concernant la fourniture de batteries ont également été appliquées au groupe SAIC (considérants 338 et 860 du règlement provisoire), qui est l'une des sociétés avec lesquelles CATL possède une entreprise commune. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(135) En l'absence d'autres observations, les considérants 274 à 286 du règlement provisoire ont été confirmés.

([24]) 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), considérants 46 à 48; règlement d'exécution (UE) 2020/776 de la Commission du 12 juin 2020 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains tissus en fibres de verre tissées et/ou cousues originaires de la République populaire de Chine et d'Égypte et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2020/492 de la Commission instituant des droits antidumping définitifs sur les importations de certains tissus en fibres de verre tissées et/ou cousues originaires de la République populaire de Chine et d'Égypte (JO L 189 du 15.6.2020, p. 1), considérants 110 et 112.

3.3.1.3. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne la politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies

(136) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation relative à l'inexistence d'informations sur la préparation, le suivi et la mise en œuvre du régime et de statistiques sur les véhicules concernés. Les pouvoirs publics chinois ne pouvaient donc pas fournir des informations dont ils ne disposaient pas, et toute utilisation des données disponibles serait injustifiée et illégale.

(137) La Commission a observé, comme décrit aux considérants 297 et 298 du règlement provisoire, que les informations sur la préparation, le suivi et la mise en œuvre du régime, ainsi que les statistiques sur les véhicules concernés par un programme qui est en vigueur depuis plusieurs années et qui a fait intervenir des ressources financières considérables provenant du budget central géré par les pouvoirs publics chinois, étaient pertinentes et nécessaires pour qu'elle parvienne à ses conclusions. En l'absence de ces informations, qui n'ont pas été fournies par les pouvoirs publics chinois, la Commission était en droit, le cas échéant, d'utiliser les données disponibles. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(138) En l'absence d'autres observations, les considérants 287 à 299 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.3.1.4. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne les aides/autres programmes de subventions, y compris les régimes des pouvoirs publics nationaux/régionaux/locaux

(139) En l'absence de commentaires, les considérants 300 à 305 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.3.1.5. Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne le régime d'exonération de l'impôt sur les ventes

(140) En l'absence de commentaires, les considérants 306 à 317 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.3.2. *Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne le groupe SAIC*

3.3.2.1. Allégation du groupe SAIC selon laquelle les critères juridiques relatifs à l'application de l'article 28 du règlement de base n'étaient pas remplis

(141) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a fait valoir que, d'une manière générale, la Commission n'avait pas tenu compte des informations fournies par les entités du groupe qu'elle jugeait insuffisantes à certains égards et qu'elle avait utilisé d'autres sources d'information en lieu et place. D'après lui, la Commission aurait dû procéder à un examen concret des manques d'informations pour chaque société, en évaluant l'ampleur et en utilisant les informations dont elle disposait pour chaque société du groupe. En outre, le groupe SAIC a fait valoir qu'en vertu des règles de l'OMC, le terme «données disponibles» devrait, dans ce contexte, être interprété au sens de «meilleures données disponibles»; comme l'a jugé l'Organe d'appel dans l'affaire États-Unis — Acier laminé à chaud; une autorité chargée de l'enquête n'est «en droit de rejeter les renseignements communiqués» par les parties intéressées que lorsque ces renseignements i) ne sont pas vérifiables, ii) n'ont pas été présentés de manière appropriée de façon à pouvoir être utilisés dans l'enquête sans difficultés indues, iii) n'ont pas été communiqués en temps utile, et iv) n'ont pas été communiqués sur un support ou dans un langage informatique demandés par les autorités. Les autorités chargées de l'enquête ne peuvent pas écarter des renseignements qui ne sont «pas les meilleurs à tous égards» si la «partie intéressée a […] agi au mieux de ses possibilités». Au contraire, lorsqu'une autorité chargée de l'enquête n'est pas satisfaite des informations fournies par une partie intéressée, l'Organe d'appel de l'OMC a jugé qu'elle devait examiner les éléments des informations dont elle n'est pas satisfaite.

(142) En ce qui concerne la prétendue «bonne foi» dont a fait preuve le groupe SAIC en ce qui concerne sa coopération à la présente enquête, la Commission a observé que, dans plusieurs cas, qui ont tous été dûment enregistrés à la fin de chaque visite de vérification tant par l'équipe chargée de l'enquête que par les représentants des sociétés, des sociétés appartenant au groupe SAIC avaient refusé de fournir à l'équipe d'enquête des informations essentielles ou de lui donner accès à de telles informations, alors qu'elles étaient aisément disponibles et auraient pu être fournies si le groupe SAIC avait agi au mieux de ses possibilités. La Commission a donc décidé de rejeter les informations partielles considérées comme insuffisantes ou incomplètes et n'ayant pas pu être entièrement vérifiées. Conformément aux conditions énoncées à l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base, ces informations partielles ont été écartées au motif que le groupe SAIC n'avait délibérément pas agi au mieux de ses possibilités, comme le montrent les annexes des rapports de vérification sur place susmentionnées (non contestées), qui énumèrent les documents que les entités faisant partie du groupe SAIC ont refusé de fournir dans leur intégralité ou desquels certaines parties pertinentes ont été expurgées, alors qu'ils étaient aisément disponibles. Cet argument a dès lors été rejeté.

3.3.2.2. Demandes de renseignements relatives aux fournisseurs liés

(143) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a affirmé que les conclusions provisoires ne reflétaient pas le fait qu'il avait «toujours coopéré de bonne foi à l'enquête et a[vait] toujours cherché à faciliter le travail de la Commission». Le groupe SAIC a également prétendu qu'il ne pouvait pas contraindre les entités juridiques faisant partie de structures d'entreprise commune à coopérer à l'enquête.

(144) À cet égard, la Commission renvoie aux deux lettres au titre de l'article 28 envoyées au groupe SAIC dès réception de sa réponse au questionnaire et à la suite de la vérification sur place, qui énumèrent toutes deux les nombreux points sur lesquels le groupe SAIC n'avait pas fourni les informations essentielles demandées dans le cadre de la présente enquête, entravant ainsi l'enquête. En outre, la Commission a informé en détail le groupe SAIC des conséquences de l'application des données disponibles à son égard, y compris pour les entités juridiques liées faisant partie des structures d'entreprise commune. La Commission a rappelé que, compte tenu des liens existants en ce qui concerne la participation et/ou la nature de leurs activités, ces entités auraient dû fournir une réponse au questionnaire qui aurait permis à la Commission de vérifier les informations et, en fin de compte, de demander des éléments de preuve supplémentaires. En l'absence de coopération de la part de certaines entités juridiques liées de l'entreprise commune, la Commission était en droit, le cas échéant, d'utiliser les données disponibles. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

3.3.2.3. Informations non fournies par le groupe SAIC et autres documents non divulgués avant et pendant les visites de vérification sur place

(145) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a fait valoir que la Commission n'aurait pas dû appliquer l'article 28 du règlement de base à certaines sociétés du groupe SAIC et, finalement, au groupe SAIC.

(146) Comme indiqué aux considérants 318 à 371 du règlement provisoire, les réponses reçues de la part des différentes entités faisant partie du groupe SAIC ont été jugées très insuffisantes. Par conséquent, les conclusions provisoires de l'enquête ont dû être en partie fondées sur les données disponibles, conformément à l'article 28 du règlement de base. De fait, le groupe SAIC n'a soit pas révélé l'existence de sociétés liées, soit pas fourni de réponse au questionnaire pour d'autres sociétés liées. Bien qu'il puisse exister des preuves de décisions prises conjointement par les trois actionnaires d'une seule société du groupe SAIC, ce dernier a soutenu que l'un de ces trois actionnaires ne lui était pas directement lié, mais était uniquement lié à une société étrangère, et qu'il ne pouvait donc pas exercer le moindre contrôle sur cet actionnaire ni l'obliger à répondre au questionnaire. Ces informations ne semblaient pas exactes, compte tenu des rapports financiers accessibles au public, et n'ont pas pu être vérifiées puisque la société a expurgé certaines parties des procès-verbaux des réunions du conseil d'administration auxquelles des représentants de ses trois actionnaires pourraient avoir assisté.

(147) Il n'en demeure pas moins que, malgré les demandes adressées au groupe SAIC lui enjoignant de fournir une réponse au questionnaire pour plusieurs de ses entités liées, cette société a choisi de ne pas coopérer et a donc exposé ses sociétés liées à l'utilisation des données disponibles conformément à l'article 28 du règlement de base.

(148) Le groupe SAIC a également fait valoir que la Commission avait utilisé des informations relatives aux titres adossés à des actifs émis par une société liée pour laquelle elle n'avait jamais demandé au groupe SAIC de répondre au questionnaire. En effet, cette entité est l'une des nouvelles sociétés mentionnées au considérant 329 du règlement provisoire, qui, selon des sources accessibles au public, ont été jugées liées et intervenaient dans différentes relations contractuelles majeures impliquant des activités telles que la fourniture d'intrants, de fonds propres, de prêts, de garanties et d'autres types de financement au sein du groupe SAIC. Étant donné que le groupe SAIC n'a fourni aucune information concernant l'existence de cette société, la Commission n'aurait pas pu être en mesure de lui demander une réponse au questionnaire. Si cette société avait répondu au questionnaire, la Commission aurait pu en établir l'existence, les activités et les liens précis avec les différentes sociétés liées. En l'absence de réponse au questionnaire et d'informations pertinentes, la Commission a dû recourir aux données disponibles pour formuler ses conclusions; ces données incluaient des informations relatives aux titres adossés à des actifs émis par cette société, qui ont été considérés être une source de financement préférentiel comme expliqué aux considérants 368 et 369. Sur ce fondement, cette allégation a été rejetée.

(149) En l'absence de toute autre observation concernant l'application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base à l'égard du groupe SAIC, les considérants 318 à 371 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.3.3. *Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne le groupe Geely*

(150) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a présenté des observations concernant l'application des données disponibles.

(151) Premièrement, le groupe Geely a réitéré son allégation selon laquelle son incapacité à exercer un contrôle sur CATL l'empêchait de contraindre ce tiers à fournir des informations. Il a également fait valoir que, lorsqu'un producteur-exportateur et un tiers sont liés uniquement par l'intermédiaire d'une entreprise commune, les informations fournies par le tiers ne peuvent justifier l'utilisation des données disponibles.

(152) Comme indiqué au considérant 376 du règlement provisoire, la Commission a fait observer que CATL et le groupe Geely avaient créé une entreprise commune pour la conception, la production et la vente de cellules et modules de batteries et d'assemblages en batterie. Par conséquent, ils avaient juridiquement la qualité d'associés. Les deux parties ont été considérées comme des parties liées au sens de l'article 127 du règlement d'exécution (UE) 2015/2447 de la Commission ([25]) et ont par conséquent été invitées à répondre au questionnaire relatif aux subventions. Cet argument a donc été rejeté.

(153) Deuxièmement, le groupe Geely a affirmé que la demande d'informations concernant les sociétés du groupe qui participaient au financement des VEB lui était parvenue à un stade avancé de l'enquête et n'était pas assez spécifique.

(154) Toutefois, la Commission a fait observer que le questionnaire destiné aux producteurs-exportateurs, disponible depuis l'ouverture de l'enquête en octobre, comprenait déjà une demande d'informations concernant les sociétés qui participaient à des activités de financement. En outre, la lettre de la Commission du 6 mars 2024 mentionnait spécifiquement les entités qui auraient pu lever des fonds au moyen de titres adossés à des actifs (y compris verts) et par d'autres moyens. La Commission a également accordé un délai supplémentaire pour fournir ces informations. L'argument en question a dès lors été rejeté.

(155) Troisièmement, en ce qui concerne les aides, le groupe Geely a affirmé avoir fourni toutes les informations dont il disposait dans la réponse au questionnaire et lors des vérifications sur place. L'objectif des aides était indiqué sur les reçus bancaires, qui ont été examinés en détail lors des visites sur place. Le groupe Geely a également soutenu que les aides liées à des actifs couvraient exclusivement les actifs pertinents, tandis que les aides non liées à des actifs servaient à soutenir les activités quotidiennes relatives tant aux VEB qu'aux véhicules non VEB.

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

(156) La Commission a fait observer, comme indiqué aux considérants 300 et 380 du règlement provisoire, que les informations limitées qui se trouvaient sur les reçus bancaires ne lui ont pas permis de déterminer les régimes de subvention sous-jacents aux programmes d'aides pour le produit soumis à l'enquête. En outre, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni de détails sur les aides ad hoc accordées aux groupes retenus dans l'échantillon. Par conséquent, l'argument du groupe a été rejeté.

(157) Le groupe Geely a également déclaré avoir fourni les informations nécessaires à un stade précoce de l'enquête et avoir fait preuve d'une transparence totale en divulguant et en expliquant la structure et l'organisation de ses activités.

(158) La Commission a reconnu les efforts déployés par le groupe Geely pour répondre à sa demande d'informations. Toutefois, elle a également fait observer, comme indiqué au considérant 384 du règlement provisoire, que la soumission tardive de certaines informations l'avait empêchée d'en vérifier l'exhaustivité et l'exactitude. En particulier, la Commission n'a pas été en mesure de valider les fournitures d'intrants par rapport au volume de production et aux coûts des VEB, étant donné que les informations sur les coûts ne présentaient pas le niveau de détail demandé aux entités productrices dans le questionnaire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(159) En ce qui concerne les droits relatifs à l'utilisation du sol, le groupe Geely a affirmé que son siège social n'était pas lié à la production et aux ventes de VEB, ce qui rendait ces droits dénués de pertinence pour l'enquête. Il a également soutenu avoir fourni les informations demandées.

(160) Comme indiqué au considérant 387 du règlement provisoire, il a été établi que le siège était en partie utilisé pour les activités relatives aux VEB. En conséquence, cet argument a été rejeté.

(161) Dans ses observations sur l'information provisoire, le groupe Geely a réitéré son allégation selon laquelle les demandes relatives aux projets futurs liés à la production de VEB dépassaient la portée de l'enquête. Toutefois, la Commission a rejeté cette allégation comme étant incohérente, étant donné que, dans l'une de ses observations, une entité de fabrication du groupe a été invitée à être ajoutée à la liste des entités de production du groupe Geely ([26]) après avoir commencé à construire et à exporter un nouveau modèle de VEB après la période d'enquête telle que définie au considérant 9 du règlement provisoire.

(162) En l'absence de toute autre observation concernant l'application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base à l'égard du groupe Geely, les considérants 372 à 387 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.3.4. *Application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base en ce qui concerne le groupe BYD*

(163) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a contesté l'application de l'article 28 en ce qui concerne l'absence de réponse au questionnaire de la part de son fournisseur lié de LFP, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., au motif que ce fournisseur ne relevait de la définition d'une «société liée» au groupe BYD que pendant une partie de la période d'enquête. Le groupe BYD a demandé à la Commission d'inclure les quantités et les prix fournis par le fournisseur concerné dans le calcul de l'avantage conféré pour le LFP moyennant une rémunération moins qu'adéquate. Le groupe a réitéré sa demande après l'information finale. Le groupe BYD a également réitéré ses observations contestant l'application de l'article 28 à l'une de ses sociétés considérée comme non liée, en ajoutant que l'accord conclu entre les deux parties portait sur la capacité de production, et non sur la fixation des prix, et que les prix d'achat étaient déterminés en fonction des forces de l'offre et de la demande sur le marché. Le groupe BYD a également présenté une copie de trois bons de commande relatifs à des périodes différentes à titre de preuve supplémentaire de ses allégations.

(164) La Commission a rappelé que les contrats d'achat entre le groupe BYD et Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. présentés par le groupe BYD étaient antérieurs au début de la période d'enquête et que les achats étaient donc effectués à des prix fixés lorsque le groupe BYD était une société liée à son fournisseur de LFP. En ce qui concerne les allégations du groupe BYD selon lesquelles les accords conclus entre les deux parties déterminaient uniquement la capacité de production, et non les prix, la Commission rappelle que, comme déjà exposé au considérant 892 du règlement provisoire, ces accords contenaient des dispositions relatives au prix garantissant

([26]) Observations du 26.7.2024, numéro d'enregistrement t24.006419.

que ce dernier bénéficie de l'approvisionnement le plus favorable, c'est-à-dire qu'il ne paie pas plus cher que tout autre client de Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., ainsi qu'une formule de fixation des prix. En ce qui concerne les allégations selon lesquelles ces transactions étaient réalisées conformément à la dynamique du marché, comme indiqué au considérant 864 du règlement provisoire, le marché chinois a été considéré comme faussé en raison des politiques nationales et sectorielles adoptées par les fournisseurs de batteries et de LFP nationaux, en particulier celles relatives aux structures de prix. En outre, compte tenu de l'absence de coopération de la part du fournisseur de matières premières, la Commission n'a pas pu déterminer si le prix auquel le groupe BYD achetait du LFP pouvait être considéré comme un prix de pleine concurrence et, comme expliqué au considérant 928 du règlement provisoire, la Commission a donc remplacé ce prix par le prix d'achat moyen du LFP auprès de fournisseurs indépendants. Compte tenu de ce qui précède, étant donné qu'aucune information vérifiable n'a été fournie, la Commission a rejeté cet argument.

(165) En l'absence de toute autre observation concernant l'application des dispositions de l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base à l'égard du groupe BYD, les considérants 388 à 400 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.3.5. *Observations présentées par les pouvoirs publics chinois sur l'application envisagée de l'article 28 aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon*

(166) En l'absence de commentaires, les considérants 401 à 406 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.4. **Subventions et programmes de subventions pour lesquels la Commission formule des conclusions dans la présente enquête**

3.4.1. *Généralités*

(167) En l'absence de toute observation concernant les subventions et les programmes de subventions présentés à la section 3.4 du règlement provisoire, le considérant 407 du règlement provisoire a été confirmé.

3.5. **Financements préférentiels**

3.5.1. *Établissements financiers octroyant des financements préférentiels*

3.5.1.1. Établissements financiers appartenant à l'État agissant en tant qu'organismes publics

(168) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission était tenue d'analyser les caractéristiques et les fonctions essentielles de chaque entité et ses relations avec les pouvoirs publics («en fonction des circonstances propres à l'affaire», en quelque sorte) et de déterminer si chaque entité (individuellement, et non en tant que groupe) pouvait être qualifiée d'organisme public ([27]).

(169) À cet égard, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que, à l'exception d'EXIM Bank, la Commission n'avait pas procédé à une telle évaluation sur une base individuelle, mais qu'elle se serait plutôt fondée sur des enquêtes antérieures et d'autres documents accessibles au public ainsi que sur une évaluation au plus haut niveau d'EXIM Bank et de certaines autres banques intervenant prétendument dans la fourniture de financements à l'industrie des VEB. Ils ont également déclaré qu'EXIM Bank n'exerçait pas de «fonction gouvernementale» ([28]) et qu'ils n'exerçaient pas de contrôle sur cette banque. Ils concluaient par conséquent que la Commission n'avait pas fondé ses conclusions sur des éléments de preuve solides et une motivation adéquate.

([27]) Rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Droits antidumping et compensateurs (Chine), point 317; rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Acier au carbone (Inde), points 4.9 et 4.29; rapport du groupe spécial, États-Unis — Tubes et tuyaux (Turquie), point 7.11; rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Mesures compensatoires (Chine) (article 21.5), point 5.96 [faisant référence au rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Acier au carbone (Inde), point 4.29]; rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Droits antidumping et compensateurs (Chine), point 317; rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Acier au carbone (Inde), point 4.29; rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Droits antidumping et compensateurs (Chine), point 317; rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Acier au carbone (Inde), point 4.29.

([28]) Rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Droits antidumping et compensateurs (Chine), point 290; rapport du groupe spécial, États-Unis — Mesures compensatoires (Chine) (article 21.5 — Chine), point 7.19.

(170) La Commission a analysé non seulement la situation d'EXIM Bank, mais également celle de toutes les autres banques commerciales d'État chinoises (ci-après les «banques commerciales d'État») qui fournissaient un financement préférentiel au secteur des VEB et qui n'ont pas coopéré. En l'absence de coopération de la part d'autres banques commerciales d'État, la Commission a dû se rabattre sur les données disponibles pour formuler ses conclusions à cet égard, comme indiqué au considérant 460 du règlement provisoire. Pour ces motifs, comme expliqué au considérant 464 du règlement provisoire, la Commission a décidé d'utiliser les données disponibles pour déterminer si ces établissements financiers appartenant à l'État pouvaient être qualifiés d'organismes publics. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée et les conclusions formulées aux considérants 466 et 467 du règlement provisoire ont été confirmées.

(171) Premièrement, après avoir fait référence au cadre normatif existant dans lequel opèrent les banques commerciales d'État aux considérants 461 et 462 du règlement provisoire, la Commission a déterminé quelle était la participation de l'État dans chacune des quinze banques commerciales d'État qui fournissaient un financement préférentiel aux groupes retenus dans l'échantillon prises individuellement. Des exemples spécifiques à cet égard ont été mentionnés aux considérants 430 et 431 du règlement provisoire, pour les banques qui représentaient ensemble une part très importante du secteur financier de la RPC sur le plan des actifs à la fin de 2021/2022. En outre, au considérant 463 du règlement provisoire, la Commission a fourni des preuves attestant la participation de l'État dans les autres banques commerciales d'État qui fournissaient un financement au secteur des VEB, preuves fondées sur des informations accessibles au public, telles que de récents rapports annuels.

(172) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'appréciation par la Commission de la participation (de l'État) telle qu'exposée aux considérants 430 et 431 du règlement provisoire et au considérant 170 du présent règlement n'équivalait pas à une évaluation entité par entité et ne suffisait pas à conclure que les établissements financiers en question étaient détenus par l'État. Ils ont également affirmé que la Commission aurait conclu qu'ils ne possédaient pas une participation dans tous les établissements financiers («banques commerciales d'État»).

(173) En l'absence de nouveaux éléments contredisant la conclusion de la Commission concernant la participation de l'État, la Commission a maintenu sa conclusion, qui est fondée sur une analyse approfondie des informations figurant dans le dossier. La collecte d'informations a toutefois été affectée par le manque de coopération des établissements financiers chinois, à l'exception d'EXIM Bank, qui n'a coopéré que partiellement, de sorte que la Commission a dû se fonder sur les données disponibles. En outre, la Commission a contesté l'allégation des pouvoirs publics chinois selon laquelle elle aurait prétendument admis qu'ils ne possédaient pas une participation dans toutes les banques commerciales d'État. La déduction effectuée par les pouvoirs publics chinois n'est pas étayée et va à l'encontre du principe selon lequel une banque commerciale d'État est, par essence, détenue par l'État.

(174) La Commission a ensuite établi l'existence d'un contrôle significatif des pouvoirs publics chinois sur les banques commerciales d'État. Des éléments de preuve faisant état d'indices formels d'un contrôle exercé sur les banques commerciales d'État par l'intermédiaire de la structure de gouvernance des banques ont été fournis. En effet, comme indiqué aux considérants 431 et 432 du règlement provisoire, depuis 2017, les statuts de toutes les banques commerciales d'État prévoient un rôle clair pour le parti communiste chinois (ci-après le «PCC») dans le processus de surveillance et de prise de décision des établissements financiers. Enfin, les éléments de preuve relatifs au contrôle significatif exercé par les pouvoirs publics chinois par l'intermédiaire du cadre réglementaire ont été exposés à la section 3.5.1.5 du règlement provisoire. La Commission a observé que toutes les banques commerciales d'État opéraient selon la même structure de gouvernance et le même cadre réglementaire qu'EXIM Bank.

(175) En l'absence de réponse des pouvoirs publics chinois concernant la structure de gouvernance, l'évaluation des risques ou des exemples de prêts spécifiques à l'industrie des VEB, la Commission a également dû recourir aux données disponibles. Contrairement à ce que soutiennent les pouvoirs publics chinois, la Commission ne s'est pas seulement référée aux enquêtes antérieures, mais aussi à des rapports approfondis ([29]) publiés pendant la période d'enquête ou peu de temps après et confirmant les conclusions tirées lors des précédentes enquêtes. En tout état de cause, en ce qui concerne les conclusions de précédentes enquêtes, la Commission a considéré qu'elles étaient toujours valables et que les pouvoirs publics chinois n'avaient fourni aucun élément contredisant ces conclusions. Sur la base de tous ces éléments, la Commission a rejeté cet argument et a confirmé ses conclusions.

([29]) Voir notes de bas de page n° 156 et 157 du règlement provisoire.

(176) Par ailleurs, en ce qui concerne la prétendue analyse superficielle de la participation, la Commission a fait référence aux informations fournies par les pouvoirs publics chinois lors de la visite de vérification, selon lesquelles les pouvoirs publics chinois n'auraient prétendument pas été en mesure de fournir des renseignements sur l'actionnaire qui détenait près de 90 % du capital versé d'EXIM Bank, à savoir Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. Selon les informations de la Commission, qui sont fondées sur des informations accessibles au public ([30]), cette plateforme d'investissement est détenue à 100 % par les autorités chinoises par l'intermédiaire du fonds chinois State Administration of Foreign Exchange (ci-après «SAFE»). Dans ce contexte, la Commission a également dû recourir aux données disponibles pour formuler ses conclusions et «combler les lacunes» dues au manque de coopération des pouvoirs publics chinois. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(177) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission n'avait pas analysé si les pouvoirs publics avaient délégué un pouvoir gouvernemental aux entités en cause et ont fait référence à la jurisprudence de l'OMC ([31]). À cet égard, la Commission a considéré que la jurisprudence applicable, selon laquelle «[l]a participation de l'État, tout en n'étant pas un critère décisif, peut être un élément de preuve indiquant, conjointement avec d'autres éléments, la délégation d'un pouvoir gouvernemental», confirmait qu'elle avait agi conformément au cadre juridique applicable en analysant la participation de l'État et d'autres éléments tels que les indices formels d'un contrôle et le cadre réglementaire.

(178) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont également indiqué que la capacité d'un gouvernement à nommer ou à recruter des fonctionnaires ou un personnel dans une entité ne suffisait pas à démontrer l'existence d'un contrôle et qu'il était nécessaire de montrer si ces personnes «nommées» agissaient en toute indépendance. Ils ont ajouté en outre que les déclarations de la Commission selon lesquelles «les pouvoirs publics chinois se sont appuyés sur [un] cadre normatif pour exercer, chaque fois que la banque d'État ayant coopéré accordait des prêts à l'industrie des VEB, un contrôle significatif sur son comportement» et selon lesquelles EXIM Bank agissait «de la manière prescrite par les pouvoirs publics chinois» n'étaient pas étayées par des éléments de preuve.

(179) En ce qui concerne les allégations ci-dessus, la Commission s'est référée aux considérants 426 et 427 du règlement provisoire, qui disposent que «l'État nomme directement les dirigeants d'EXIM Bank, que le conseil des autorités de surveillance est nommé par le Conseil des affaires de l'État», que «le comité du parti au sein d'EXIM Bank joue un rôle central prépondérant et politique pour garantir que les politiques et le déploiement majeur du parti et de l'État sont mis en œuvre par EXIM Bank» et que «[l]e leadership du parti est intégré dans tous les aspects de la gouvernance d'entreprise». Dans ce contexte strict, la Commission a estimé que les membres de la direction et du conseil des autorités de surveillance nommés ou désignés par l'État étaient chargés de mettre en œuvre les mesures des pouvoirs publics conformément aux politiques et aux grandes évolutions du Parti. En outre, il convient d'observer que la Commission ne s'est pas uniquement fondée sur la capacité des pouvoirs publics chinois à nommer du personnel dans une entité pour démontrer que les pouvoirs publics chinois exerçaient un contrôle sur les banques commerciales d'État.

(180) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la Commission n'avait pas procédé à une évaluation entité par entité en ce qui concerne la gestion des établissements financiers autres qu'EXIM Bank.

(181) À cet égard, la Commission a renvoyé aux considérants 431 à 433 du règlement provisoire, qui ne s'appliquent pas exclusivement à EXIM Bank, mais à tous les établissements financiers appartenant à l'État en RPC. Pour cette raison, une telle évaluation entité par entité n'a pas été jugée nécessaire. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(182) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont également ajouté que la Commission ne pouvait pas se fonder sur l'article 34 de la loi sur les banques pour conclure que les banques étaient tenues d'agir d'une certaine manière ou qu'EXIM Bank était contrôlée de manière significative par les pouvoirs publics chinois, et que la Commission devrait effectuer une lecture plus complète de la loi sur les banques dans son intégralité, ainsi que de ses articles 4, 5 et 41, qui interdisent aux pouvoirs publics chinois d'exercer une quelconque forme de contrôle sur les décisions des banques et garantissent que les banques opèrent de manière indépendante.

([30]) https://www.caixinglobal.com/2018-12-14/china-sets-up-new-forex-reserve-investment-arm-101358989.html.
([31]) Rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Droits antidumping et compensateurs (Chine), point 310.

(183) Les pouvoirs publics chinois ont en outre fait référence à l'article 15 des règles générales relatives aux prêts, qui dispose que «conformément à la politique de l'État, les ministères concernés peuvent subventionner les intérêts sur les prêts afin de promouvoir la croissance de certaines industries et le développement économique dans certains domaines», et ont indiqué qu'une telle disposition ne prouvait pas l'exercice d'un contrôle significatif des pouvoirs publics ni l'exercice d'un pouvoir gouvernemental.

(184) Les pouvoirs publics chinois ont, de surcroît, fait observer que la décision 40 était plutôt un document d'orientation et que l'article 17 de cette décision «exige des banques qu'elles respectent les principes applicables en matière de crédit» et que l'octroi de crédits n'était réservé «qu'aux projets d'investissement relatifs à la catégorie encouragée», ce qui signifie que la Commission est juridiquement tenue de prouver que «ces obligations» sont liées aux projets d'investissement prétendument encouragés.

(185) Les pouvoirs publics chinois ont aussi fait référence aux mesures provisoires relatives à l'administration des crédits de fonds de roulement, comme indiqué dans leur réponse au questionnaire, et ont souligné que les procédures pertinentes de demande de prêt, de vérification, d'examen et d'approbation ne faisaient référence à aucune obligation de tenir compte de prétendues politiques industrielles.

(186) Les pouvoirs publics chinois ont également indiqué que la Commission ne pouvait pas se fonder sur leurs «objectifs généraux» (en citant le plan d'action triennal de la CBIRC pour les années 2020 à 2022), qu'elle était tenue de démontrer que le contrôle qu'ils exerçaient sur l'entité (organisme public) en question résultait d'une action concrète de leur part et qu'elle ne pouvait considérer que le fait qu'un établissement financier suive ou respecte la loi du pays équivalait à l'exercice d'un contrôle par les pouvoirs publics.

(187) Les pouvoirs publics chinois ont également indiqué que l'interprétation faite par la Commission du rapport annuel 2022 d'EXIM Bank était sélective et que certaines parties avaient été sorties de leur contexte et concernaient des considérations ayant trait à la stabilité économique générale du pays sans aucun rapport avec la promotion de la politique industrielle, indiquant qu'EXIM Bank fournissait des financements à différents secteurs.

(188) En ce qui concerne la nature et l'effet juridique des articles 4, 5, 31 et 41 de la loi sur les banques, de l'article 15 des règles générales relatives aux prêts, de l'article 19 de la décision 40 et des mesures provisoires relatives à l'administration des crédits de fonds de roulement, la Commission a renvoyé aux considérants 449 et 450 du règlement provisoire, dans lesquels elle avait déjà répondu à ces allégations. En l'absence de nouveaux éléments, les allégations ci-dessus ont donc été rejetées.

(189) Les pouvoirs publics chinois ont également indiqué que la propriété de l'État n'équivalait pas à la notion d'«organisme public» et que la capacité des pouvoirs publics à nommer des fonctionnaires devait être complétée de sorte que les personnes ainsi nommées n'agissent pas de manière indépendante. À cet égard, les pouvoirs publics chinois ont fait référence à l'article 5 du «règlement provisoire relatif au conseil des autorités de surveillance des grands établissements financiers appartenant à l'État» et ont souligné que le conseil des autorités de surveillance «ne participe pas aux activités de prise de décision commerciale et de gestion des affaires commerciales de l'établissement financier appartenant à l'État et n'interfère pas avec celles-ci» afin de souligner qu'il n'y a pas de contrôle institutionnel.

(190) La Commission a contesté cette allégation et a renvoyé au considérant 178 du présent règlement, dans lequel elle a estimé que les membres de la direction et du conseil des autorités de surveillance nommés ou désignés par l'État étaient chargés de mettre en œuvre les mesures des pouvoirs publics conformément aux politiques et aux grandes évolutions du Parti. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(191) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que le fait que l'État nommait la direction et le conseil des autorités de surveillance d'EXIM Bank ne signifiait pas que ces personnes recevaient la consigne de mettre en œuvre les mesures des pouvoirs publics conformément aux politiques et aux grandes évolutions du Parti. Ils ont également allégué que la Commission n'avait pas tenu compte d'éléments de preuve qui démontraient prétendument que les établissements financiers et les membres de leur direction étaient tenus d'agir de manière indépendante. Dans le même ordre d'idées, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que les éléments de preuve figurant dans le dossier démontraient qu'en vertu de la loi, le conseil des autorités de surveillance ne pouvait pas s'ingérer dans les processus décisionnels des établissements financiers appartenant à l'État.

(192) À cet égard, la Commission a fait référence au considérant 178 du présent règlement, où elle a estimé que les membres de la direction et du conseil des autorités de surveillance nommés ou désignés par l'État étaient chargés de mettre en œuvre les mesures des pouvoirs publics conformément aux politiques et aux grandes évolutions du Parti. En outre, la Commission a également considéré que les autorités de surveillance mettaient en œuvre les mesures des pouvoirs publics conformément aux politiques et aux grandes évolutions du Parti dans le cadre de leurs fonctions et responsabilités. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées.

(193) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont également indiqué que le plan de développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies 2012-2020 (ci-après le «plan 2012-2020») ne spécifiait aucun montant de financement à accorder aux secteurs concernés et qu'il n'était pas en vigueur au cours de la période d'enquête.

(194) La Commission a jugé dénué de pertinence le fait que ce plan ne précise aucun montant de financement. Elle a également relevé que le plan 2012-2020 était le prédécesseur du plan de développement de l'industrie des véhicules à nouvelles énergies (2021-2035) qui lui a succédé, et que les deux plans concernent le secteur qui comprend le produit soumis à l'enquête. En tout état de cause, ainsi qu'il ressort de la section 3.2 du règlement provisoire, le plan 2012-2020 n'est pas le seul à prévoir un financement préférentiel en faveur d'industries encouragées telles que l'industrie des VEB.

(195) Les pouvoirs publics chinois ont également indiqué que la Commission n'avait mentionné que certains éléments de la communication du ministère des finances sur la méthode d'évaluation des performances des banques commerciales, publiée le 15 décembre 2020, et n'avait pas tenu compte du fait que cette communication évoquait également des aspects tels que «laisser le marché jouer pleinement son rôle déterminant» à l'appui de leur allégation selon laquelle les établissements financiers n'étaient pas tenus de prêter attention aux considérations relatives à la politique industrielle aux dépens des considérations commerciales (axées sur le marché).

(196) Les pouvoirs publics chinois en ont donc conclu que la Commission n'avait pas démontré que le «cadre normatif ne laissait aucune marge de manœuvre aux dirigeants et aux responsables de la banque quant à la possibilité de suivre ou non ce cadre à l'égard des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, plaçant ainsi la direction de cette banque dans une position de dépendance».

(197) Dans l'hypothèse où la Commission conclurait tout de même que les établissements financiers sont bien des organismes publics, les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'elle n'avait pas établi quelle fonction gouvernementale (le cas échéant) ils exerçaient.

(198) Dans le même contexte, les pouvoirs publics chinois ont soutenu qu'il n'existait pas de prêts stratégiques et qu'ils ne s'ingéraient pas dans le processus d'octroi de prêts, dans le cadre duquel les banques opèrent de manière indépendante et sur la base de principes axés sur le marché. Les pouvoirs publics chinois ont en outre réitéré leurs allégations rejetant la conclusion de la Commission selon laquelle les banques commerciales d'État sont des organismes publics.

(199) Par ailleurs, les pouvoirs publics chinois ont fait référence aux conclusions de la Commission selon lesquelles les producteurs de VEB recevaient des prêts à des «taux d'intérêt inférieurs ou proches du taux d'intérêt de prime» (voir considérant 486 du règlement provisoire) et ont soutenu que ce taux était en réalité fondé sur les taux de prêt effectivement proposés par les banques aux clients de la plus haute qualité en tenant compte du coût de financement, de l'offre et de la demande sur le marché, des primes de risque et d'autres facteurs.

(200) La Commission a considéré qu'elle avait établi quelles fonctions gouvernementales étaient exercées par les banques commerciales d'État et que ces fonctions consistaient à fournir un financement préférentiel à un secteur encouragé, à savoir le secteur des VEB, conformément aux plans nationaux applicables définis à la section 3.2 du règlement provisoire. En outre, aucune banque n'ayant coopéré, exception faite de la coopération partielle d'EXIM Bank, la Commission n'a pas été en mesure de vérifier les allégations formulées par les pouvoirs publics chinois concernant des éléments importants tels que l'évaluation de la solvabilité.

(201) Au contraire, comme indiqué au considérant 453 du règlement provisoire, la Commission a établi que les trois groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon avaient bénéficié de prêts à des taux d'intérêt inférieurs ou proches du taux d'intérêt de prime, un taux censé être accessible aux clients de la plus haute qualité, en tenant compte du coût de financement, de l'offre et de la demande sur le marché, des primes de risque et d'autres facteurs ([32]). Le fait que les trois producteurs retenus dans l'échantillon aient bénéficié de taux encore plus bas que ceux accessibles aux clients «de la plus haute qualité» confirmait l'existence d'un cadre normatif dans lequel les établissements financiers n'exercent pas leurs activités de manière indépendante, mais sont chargés de mettre en œuvre des politiques nationales en accordant un financement préférentiel à l'industrie des VEB, comme décrit au considérant 455 du règlement provisoire. Compte tenu de ces éléments, les arguments susmentionnés ont été rejetés.

(202) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission avait sélectionné arbitrairement des informations provenant de divers documents pour étayer son point de vue selon lequel les pouvoirs publics chinois avaient créé un cadre normatif pour exercer un contrôle significatif sur les établissements financiers. Selon eux, dans sa réponse à leur allégation, la Commission s'était contentée de reformuler leurs arguments, mais n'avait pas tenu compte des éléments de preuve du dossier.

(203) La Commission a contesté cette affirmation. La Commission a considéré en substance qu'elle avait répondu aux allégations des pouvoirs publics chinois et qu'elle n'avait pas «sélectionné arbitrairement» des informations appuyant sa conclusion relative au cadre normatif, mais qu'elle avait plutôt fondé cette conclusion sur une analyse approfondie des éléments figurant dans le dossier, qui découlaient de documents relatifs au cadre juridique dans lequel les établissements financiers opéraient, de documents stratégiques nationaux et sectoriels, d'informations recueillies auprès des producteurs de VEB ayant coopéré, de conclusions de précédentes enquêtes ainsi que des données disponibles, compte tenu de l'absence de coopération des banques chinoises. En l'absence de coopération de la part des établissements financiers chinois, les pouvoirs publics chinois ne leur ayant pas transmis le questionnaire ad hoc, la Commission n'était pas en mesure de confirmer les prétendus «éléments de preuve figurant dans le dossier» soumis par les pouvoirs publics chinois. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées.

(204) À la suite de l'information provisoire, l'ACCA a fait valoir que les banques commerciales ne pouvaient pas être considérées comme des institutions publiques, étant donné que les banques effectuaient des opérations axées sur le marché dans le but de réaliser des bénéfices et que les entreprises automobiles obtenaient des financements par l'intermédiaire de ces banques commerciales conformément aux mécanismes du marché.

(205) Comme décrit à la section 3.5.1.1 du règlement provisoire, la Commission a conclu que les établissements financiers appartenant à l'État étaient des organismes publics au sens de l'article 2, point b), lu en liaison avec l'article 3, point 1) a) i), du règlement de base et qu'ils étaient, en tout état de cause, considérés comme étant chargés par les pouvoirs publics chinois d'exercer des fonctions normalement du ressort de ces derniers, ou comme ayant reçu de ces derniers l'ordre de le faire, au sens de l'article 3, point 1) a) iv), du règlement de base. À la section 3.5.1.9 du règlement provisoire, la Commission a conclu que des établissements financiers privés faisaient eux aussi l'objet d'actions de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics. En outre, les conclusions de la présente enquête (ainsi que les conclusions de la Commission lors des enquêtes précédentes ([33]) concernant les mêmes établissements financiers) n'étayaient pas l'affirmation selon laquelle les banques opèrent sur la base des mécanismes du marché et ne tiennent pas compte de la politique et des projets du gouvernement lorsqu'elles prennent des décisions de prêt. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(206) En l'absence d'autres observations, les conclusions formulées aux considérants 409 à 467 du règlement provisoire ont été confirmées.

([32]) Voir t24.006247, observations des pouvoirs publics chinois sur l'information provisoire, point 92.

([33]) Règlement d'exécution (UE) 2017/969 de la Commission du 8 juin 2017 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de certains produits plats laminés à chaud en fer, en aciers non alliés ou en autres aciers alliés, originaires de la République populaire de Chine, et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2017/649 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certains produits plats laminés à chaud en fer, en aciers non alliés ou en autres aciers alliés, originaires de la République populaire de Chine (JO L 146 du 9.6.2017, p. 17); règlement d'exécution (UE) 2018/1690.

3.5.1.2. Établissements financiers privés faisant l'objet d'une action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics chinois

(207) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission s'était fondée sur les mêmes éléments pour démontrer l'existence d'une action de charger ou d'ordonner de leur part à l'égard des établissements financiers et ont contesté cette conclusion. Ils se sont référés à la jurisprudence de l'OMC pour affirmer que les analyses relatives aux actions de charger/d'ordonner et au fonctionnement en tant qu'organisme public diffèrent et que la notion de délégation (dans le cas de l'action de charger) ou de commandement (dans le cas de l'action d'ordonner) devait revêtir la forme d'un acte positif ([34]). Ils ont également souligné que les actions de charger et d'ordonner i) ne pouvaient pas être une conséquence inattendue d'une réglementation des pouvoirs publics, ii) supposaient un rôle plus actif que de simples actes d'encouragement, et iii) devaient être démontrées au moyen de preuves attestant que des pouvoirs publics «donnent [une] responsabilité», dans le cas d'une action de charger, ou «exer[cent] leur pouvoir sur un organisme privé pour fournir une contribution financière», dans le cas d'une action d'ordonner ([35]). À cet égard, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission n'avait pas recensé de «fonctions […] normalement du ressort [des pouvoirs publics]» que les établissements financiers sont chargés ou se voient ordonner d'exécuter. En outre, les pouvoirs publics chinois ont attiré l'attention sur l'appréciation visant à savoir si (et comment) les pouvoirs publics chinois «donn[aient] à un organisme privé [une] responsabilité — ou exerçaient leur pouvoir sur un organisme privé — pour fournir une contribution financière» ainsi que sur l'absence de «lien démontrable» entre les pouvoirs publics chinois et le comportement des acteurs privés. Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission n'avait pas procédé à une évaluation, entité par entité, de l'existence d'actions de charger/d'ordonner visant les établissements financiers.

(208) À cet égard, la Commission a considéré que les éléments qui lui permettaient de conclure que les banques d'État étaient des organismes publics démontraient également l'existence d'actions de charger et d'ordonner au niveau des établissements financiers privés. En particulier, comme expliqué aux considérants 471 à 473 du règlement provisoire, la Commission a établi l'existence d'un cadre normatif qui s'appliquait à tous les établissements financiers de la RPC, qu'ils appartiennent au secteur privé ou à l'État, et qui donnait lieu à des conditions similaires. Ces conclusions concordent également avec celles formulées lors de précédentes enquêtes.

(209) En ce qui concerne l'évaluation entité par entité, la Commission a rappelé qu'elle n'avait reçu aucune réponse au questionnaire de la part d'établissements financiers privés, de sorte qu'elle a dû se fonder sur les données disponibles.

(210) Les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que le fait que les mêmes conditions sont appliquées pour les contrats de prêt conclus auprès d'établissements financiers privés et pour les contrats conclus auprès d'établissements financiers appartenant à l'État prouvait que le marché était concurrentiel et que toutes les banques étaient soumises au même traitement.

(211) La Commission a rappelé qu'en l'absence de coopération de la part des banques, qu'elles appartiennent au secteur privé ou à l'État, elle avait dû se fonder sur les données disponibles. Le fait que les taux coïncidaient partiellement démontre que les banques privées ont également accordé des prêts à des conditions inférieures à celles du marché, et non l'inverse.

(212) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation selon laquelle la conclusion de la Commission relative aux conditions de prêt similaires exposée au considérant 472 du règlement provisoire était erronée, étant donné que les faits démontraient en réalité que le marché financier de la Chine était pleinement concurrentiel.

(213) La Commission a confirmé son appréciation et a considéré que l'existence de conditions similaires démontrait en réalité que les banques commerciales d'État et les établissements financiers privés opéraient dans le même cadre normatif et étaient chargés d'accorder des financements préférentiels à l'industrie des VEB, qui appartient à un secteur encouragé, ou recevaient l'ordre de le faire. En toute hypothèse, en l'absence de coopération de la part des établissements financiers, à l'exception d'EXIM Bank, qui n'a coopéré que partiellement, la Commission a dû se fonder sur les données disponibles, lesquelles confirment son appréciation, alors que les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucun élément de preuve du contraire qui aurait pu être vérifié dans le cadre de la présente enquête. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

([34]) Rapport du groupe spécial, Corée — Navires de commerce, points 7.368 à 7.370.
([35]) Rapport du groupe spécial, États-Unis — Mesures compensatoires (Chine), points 7.396 à 7.402.

(214) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la Commission n'avait pas respecté la norme juridique requise en ce qui concerne l'existence d'une action de charger/d'ordonner et qu'elle n'avait pas démontré qu'ils avaient chargé des établissements financiers privés de fournir des financements aux producteurs de VEB ou qu'ils avaient exercé leur pouvoir sur des établissements financiers privés pour qu'ils agissent en ce sens. En particulier, ils ont soutenu que la conclusion de la Commission relative à l'existence d'un cadre normatif était fondée sur des informations sélectionnées arbitrairement et non pas sur l'ensemble des éléments de preuve figurant dans le dossier. Ils ont également fait valoir qu'en plus de déterminer l'existence d'un organisme public en se fondant sur la nature d'une entité et sur sa relation avec des pouvoirs publics, la Commission aurait également dû démontrer l'existence d'un lien entre le comportement de l'entité privée et les pouvoirs publics ([36]).

(215) La Commission a renvoyé au considérant 203 du présent règlement, dans lequel elle a déjà répondu à l'allégation relative à la prétendue «sélection arbitraire» concernant le cadre normatif. En ce qui concerne le lien entre le comportement de l'entité privée et les pouvoirs publics, la Commission a fait référence à l'existence d'un cadre normatif applicable aux banques commerciales d'État tel que décrit au considérant 445 du règlement provisoire, qui s'applique également aux banques privées (voir considérant 208 du présent règlement). De par l'existence d'un tel cadre, les établissements financiers privés sont chargés ou se voient ordonner d'adopter un comportement donné, c'est-à-dire de fournir un financement préférentiel à l'industrie des VEB. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées.

(216) En l'absence d'autres observations, les conclusions formulées aux considérants 467 à 473 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.5.1.3. Notations de crédit

(217) À la suite de l'information provisoire et finale, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que les informations utilisées par la Commission pour écarter les notations de crédit chinoises étaient obsolètes et ne tenaient pas compte des récentes évolutions du marché chinois de la notation de crédit. En effet, la Chine a adopté de nouvelles réglementations afin de régir ce marché, dont les mesures administratives pour les activités de notation de crédit sur le marché des valeurs mobilières, en 2021. La Chine a aussi activement ouvert son marché de la notation de crédit aux agences étrangères et leur a accordé un traitement national conformément aux règles et réglementations en vigueur des autorités compétentes en matière de gestion administrative et commerciale du secteur de la notation de crédit. S&P Global Ratings Inc. et Fitch Ratings exercent toutes deux leurs activités en Chine. La Commission ne pouvait donc pas considérer que le marché chinois de la notation de crédit était fermé ou faussé.

(218) La Commission ne conteste pas le fait que certaines agences étrangères sont actives sur le marché chinois. Toutefois, les pouvoirs publics chinois n'ont pas tenu compte des éléments de preuve que la Commission a fournis aux considérants 474, 475 et 477 du règlement provisoire, qui démontraient que ces agences étrangères ne représentaient qu'une partie infime des notations effectuées sur le marché chinois de la notation de crédit, qu'elles suivaient les mêmes échelles de notation que les agences chinoises et qu'elles appliquaient une majoration à leurs notations en fonction de l'importance stratégique des sociétés pour les pouvoirs publics chinois et de garanties d'État implicites.

(219) S'agissant du caractère prétendument obsolète des éléments de preuve fournis par la Commission, cette dernière a observé que les pouvoirs publics chinois avaient choisi de manière sélective les plus anciens éléments de preuve soumis par la Commission et qu'ils n'avaient pas tenu compte de plusieurs références datant des années 2021 et 2022 utilisées aux considérants 474, 478 et 479 du règlement provisoire, ni de la référence au document de travail des services de la Commission «Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of the Trade Defence Investigations», qui a été publié en avril 2024. Ces références montrent clairement que la situation sur le marché chinois de la notation de crédit n'a pas évolué de manière significative pendant la période d'enquête. Les arguments en question ont donc été rejetés.

Groupe BYD

(220) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a fait valoir que l'analyse de l'évaluation de la notation de crédit effectuée par la Commission ne fournissait aucune preuve quant aux raisons pour lesquelles le groupe BYD avait vu sa notation abaissée à B. Le groupe a réitéré son affirmation après l'information finale.

([36]) Rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Mesures compensatoires (Chine) (article 21.5 — Chine), point 5.103.

(221) La Commission a fait observer qu'en raison de l'absence d'évaluation de la solvabilité par les établissements financiers de prêt chinois, comme indiqué au considérant 492 du règlement provisoire, elle a procédé à une évaluation de la notation de crédit du groupe BYD aux considérants 495 à 498 du règlement provisoire.

(222) Comme dans de précédentes affaires, la Commission a abaissé la notation chinoise de AAA à BB, en tenant compte de la situation réelle de chaque groupe. Toutefois, une telle notation suppose un niveau d'endettement relativement faible. Comme démontré au considérant 498 du règlement provisoire, le groupe BYD affichait un ratio dettes/fonds propres très élevé (0,78) d'après les comptes consolidés du groupe BYD et de BYD Finance. Étant donné qu'un niveau d'endettement de près de 80 % ne peut être considéré comme faible, la notation de crédit a une nouvelle fois été abaissée à B. Le calcul du ratio mentionné aux considérants 495 à 498 du règlement provisoire faisait partie du document d'information finale.

(223) Les pouvoirs publics chinois ont également contesté l'abaissement de la notation de BYD à B. Leur argument a été rejeté car ils comparaient la notation d'une obligation donnée émise par le groupe BYD et certaines sociétés individuelles. Les informations fournies par les pouvoirs publics chinois ne sont pas comparables. Une obligation particulière émise par une société ne signifie pas que la notation attribuée à cette obligation s'applique également au groupe BYD en tant que tel. L'argument en question a dès lors été rejeté.

(224) À la suite de l'information finale, le groupe BYD a demandé à recevoir les critères ou la méthode utilisée pour conclure qu'il correspondait à une notation B, en soutenant qu'il devait exister des règles standards internationalement reconnues ou généralement admises pour établir les différentes notations utilisées par la Commission. Il a également affirmé que la méthode utilisée par la Commission aurait dû faire partie des faits essentiels qui n'ont pas été divulgués.

(225) La Commission a observé qu'il n'existait pas de critères spécifiques internationalement reconnus pour établir différentes notations. Chaque agence de notation dispose de sa propre méthode, qui n'est pas communiquée au public. Cependant, les agences de notation suivent tout de même certains principes, comme souligné par S&P dans son guide sur les fondamentaux de la notation de crédit: «pour se forger une opinion sur le risque de crédit, les agences de notation font généralement appel à des analystes ou à des modèles mathématiques, ou à une combinaison des deux. […] Un faible nombre d'agences de notation de crédit se concentrent presque exclusivement sur des données quantitatives, qu'elles intègrent dans un modèle mathématique […] Pour noter une société ou une municipalité, les agences qui utilisent l'approche axée sur des analystes désignent habituellement un analyste, souvent associé à une équipe de spécialistes, afin de conduire l'évaluation de la solvabilité de l'entité. En général, les analystes obtiennent des informations dans des rapports publiés, ainsi que dans des entretiens et des discussions avec la direction de l'émetteur. Ils utilisent ces informations et se servent de leur jugement analytique pour évaluer la situation financière de l'entité, ses performances opérationnelles, ses politiques et ses stratégies de gestion des risques» ([37]).

(226) Le même document souligne également que «l'analyse de crédit d'une société émettrice tient habituellement compte de nombreux facteurs financiers et non financiers, dont des indicateurs de performance clés, les influences économiques, réglementaires et géopolitiques, les caractéristiques de la gestion et de la gouvernance d'entreprise et la situation concurrentielle» ([38]).

(227) La Commission a utilisé les mêmes principes que ceux appliqués par les agences de notation de crédit, comme souligné dans les deux précédents considérants, afin de se forger une opinion sur les sociétés retenues dans l'échantillon. En effet, d'une part, la Commission a calculé et interprété un certain nombre d'indicateurs financiers pour chaque groupe de sociétés retenu dans l'échantillon. Comme indiqué au considérant 222 ci-dessus, ces ratios faisaient partie du document d'information finale. D'autre part, la Commission a utilisé l'intégralité des informations communiquées par les sociétés pendant le processus d'enquête, qui incluaient par exemple des états financiers, des prospectus d'obligations, les informations détaillées fournies au sujet des transactions de financement et de la situation du marché dans son ensemble afin de formuler un avis analytique sur la situation financière spécifique de la société, mais aussi sur les conditions économiques et réglementaires et les conditions générales de marché dans lesquelles elle opère.

([37]) guide_to_credit_rating_essentials_digital.pdf (spglobal.com), consulté le 10 septembre 2024, p. 7.
([38]) Ibidem, p. 10.

(228) À cet égard, la Commission a donc tenu compte du contexte dans lequel les sociétés opéraient en plus de la situation financière spécifique de BYD. La Commission a observé que les sociétés de VEB opéraient dans un environnement de marché à forte intensité de capital et volatil, caractérisé par de rapides changements et innovations technologiques, par une concurrence féroce entre les opérateurs chinois et par la nécessité pour les sociétés d'investir en permanence et de s'adapter sans cesse à l'évolution des circonstances du marché. En résumé, il s'agit d'un environnement très semblable à celui des start-up de nouveaux produits, qui implique généralement davantage de risques globaux et qui vaut donc des notations de crédit globalement plus faibles aux sociétés actives sur ce marché.

(229) Enfin, la Commission observe que, selon S&P, une notation B correspond à une situation dans laquelle une société est «plus vulnérable à des conditions commerciales, financières et économiques défavorables, mais a actuellement la capacité de respecter des engagements financiers» ([39]). Compte tenu des ratios financiers spécifiques calculés pour le groupe BYD, combinés aux risques de l'environnement de marché dans lequel il est actif, la Commission maintient donc sa position sur la notation de crédit du groupe BYD. Cet argument a donc été rejeté.

Groupe Geely

(230) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a fait valoir qu'il avait été pénalisé injustement par l'abaissement de sa notation de crédit de AAA à B.

(231) La Commission a fait observer qu'en raison de l'absence d'évaluation de la solvabilité par les établissements financiers de prêt chinois, comme indiqué au considérant 518 du règlement provisoire, elle a procédé à une évaluation de la notation de crédit du groupe Geely aux considérants 506 à 517 du règlement provisoire.

(232) La Commission a analysé des ratios de liquidité à court terme spécifiques, y compris le ratio de liquidité générale moyen, le ratio de liquidité immédiate et le ratio de trésorerie. L'évaluation a montré que le groupe était confronté à des problèmes de liquidités à court terme qui lui conféraient un profil de débiteur à risque. En outre, la Commission a analysé les dettes à long terme en utilisant des ratios tels que le ratio dette/actifs et le ratio dette/fonds propres et a conclu que le groupe finançait son activité principalement par l'intermédiaire de la dette.

(233) Compte tenu des problèmes de liquidités à court terme détectés et de la dépendance du groupe à l'égard du financement par emprunt, la Commission a conclu que la notation de crédit AAA attribuée au groupe n'était pas justifiée et devrait plutôt être une notation BB.

(234) En outre, aux considérants 510 à 512 du règlement provisoire, la Commission a recensé des risques supplémentaires associés au groupe Geely. Ces risques comprenaient l'émission d'obligations dans un but de restructuration de la dette, la souscription de prêts visant spécifiquement à remplacer les prêts existants et un accord de conversion de créances en capital.

(235) Pour tenir compte de l'exposition accrue des banques au risque, notamment en raison des problèmes de liquidités et des difficultés de financement à court et à long terme, la Commission a abaissé la notation d'un cran et a choisi d'utiliser les obligations d'entreprise notées B (au lieu de BB) comme base pour déterminer la référence fondée sur le marché. L'allégation a par conséquent été rejetée.

(236) Les pouvoirs publics chinois ont également contesté l'abaissement de la notation du groupe Geely à B. La Commission a fait observer que les pouvoirs publics chinois n'avaient fourni, à l'appui de cet argument, qu'une référence en ligne où figurait une notation de crédit, qui n'a pas permis de déterminer si cette notation concernait certaines sociétés individuelles ou le groupe dans son ensemble. Les informations fournies n'indiquaient pas non plus clairement à quelle période cette notation faisait référence. Par ailleurs, la notation donnée sur le site internet de Geely était BBB-, avec une perspective négative. Ces informations illustrent la distorsion de la notation de crédit en Chine, où le groupe a été noté AAA, et ne sont pas très différentes de la notation standard BB utilisée par la Commission. Compte tenu de ces informations lacunaires et de ces arguments non étayés, la Commission a rejeté cette allégation.

([39]) Ibidem, p. 9.

(237) À la suite de l'information finale, le groupe Geely a soutenu que la Commission n'avait pas tenu compte du fait que l'une de ses sociétés, Genius Auto Finance Co. Ltd (ci-après «GAF»), s'était vu attribuer une notation de crédit AAA par S&P. La Commission a fait remarquer que la notation de crédit à laquelle le groupe faisait référence a été accordée au trustee des titres adossés à des actifs, à savoir Shanghai International Trust Co. Ltd., mais pas à GAF (le fournisseur de services du prêt hypothécaire en titres adossés à des actifs). Cet argument a donc été rejeté.

Groupe SAIC

(238) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a fait valoir qu'il avait été pénalisé injustement, d'une part, par l'abaissement de sa notation de crédit de AAA à B et, d'autre part, par l'application de l'écart au taux d'intérêt de référence de la Banque populaire de Chine [ou au taux d'intérêt de prime du Centre national de financement interbancaire (National Interbank Funding Center, ci-après le «NIFC»)] à la date d'octroi du prêt et pour la durée de chaque prêt en question, plutôt qu'au taux qui lui était applicable.

(239) En l'absence d'évaluation de la solvabilité par les établissements financiers de prêt chinois, comme indiqué au considérant 518 du règlement provisoire, la Commission a procédé à une évaluation de la notation de crédit du groupe SAIC aux considérants 519 à 527 du règlement provisoire. Dans ces considérants, elle a tout d'abord évalué certains ratios relatifs à la rentabilité, au ratio de liquidité générale moyen, au ratio de liquidité immédiate, au ratio de trésorerie, au ratio dettes/actifs et au ratio dettes/capitaux propres et a considéré que ces ratios ne justifiaient pas la notation AAA alléguée mentionnée au considérant 238 du présent règlement et au considérant 524 du règlement provisoire, mais plutôt une notation BB. Par ailleurs, comme indiqué aux considérants 522 et 523, certains producteurs-exportateurs de VEB du groupe SAIC ont dû recourir à des conversions de dettes en capital ou à un apport de fonds propres pour assurer la poursuite durable de leurs activités. En outre, la Commission avait également constaté que le groupe avait contracté des prêts dans le but spécifique de remplacer des prêts existants. Eu égard à ce qui précède, la Commission a décidé d'abaisser la notation du groupe SAIC de BB à B afin de tenir compte des risques supplémentaires liés à ses problèmes financiers et de liquidités.

(240) En outre, la Commission n'a pas considéré que le groupe SAIC avait été injustement pénalisé. Afin d'évaluer le niveau de subvention dont il avait bénéficié, la Commission a comparé les intérêts que le groupe SAIC avait dû payer pendant la période d'enquête, tels que communiqués par le groupe, avec les intérêts qu'il aurait dû payer sur un marché non faussé si une notation de crédit non faussée avait été appliquée.

(241) Pour ce faire, elle a utilisé le taux d'intérêt de prime, c'est-à-dire le taux de référence fondé sur les taux de prêt effectivement appliqués par les grandes banques chinoises aux clients de la plus haute qualité, en tenant compte du coût de financement, de l'offre et de la demande sur le marché, des primes de risque et d'autres facteurs ([40]). Étant donné que le groupe SAIC a bénéficié de taux plus avantageux que le taux moyen proposé aux clients de la plus haute qualité utilisé pour établir le taux d'intérêt de prime, la Commission a considéré que la base d'une référence non faussée devait être fixée, au minimum, au niveau du taux d'intérêt de prime. Dans un deuxième temps, afin de refléter la solvabilité du groupe SAIC, un écart fondé sur la différence entre les notations de crédit AA et B a été appliqué, comme expliqué au considérant 504 du règlement provisoire.

(242) Les pouvoirs publics chinois ont également contesté l'abaissement à B de la notation du groupe SAIC. La Commission a fait observer qu'à l'appui de cet argument, les pouvoirs publics chinois avaient fourni une référence en ligne où figurait une notation de crédit d'un grand producteur latino-américain de confiseries et de cookies. La Commission n'a pas saisi le lien entre les chocolats argentins et l'industrie chinoise des VEB. Elle a donc rejeté cet argument.

(243) Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée. En l'absence de toute autre allégation à cet égard, les conclusions formulées aux considérants 474 à 481 et 491 à 527 du règlement provisoire ont été confirmées.

([40]) Voir t24.006247, observations des pouvoirs publics chinois sur l'information provisoire, point 92.

3.5.2. *Financements préférentiels: prêts*

3.5.2.1. Types de prêts

Groupe SAIC

a) Prêts en devises

(244) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a fait valoir que le montant de l'avantage conféré par les prêts en devises n'aurait pas dû être imputé uniquement sur le chiffre d'affaires des exportations du produit soumis à l'enquête, mais sur le chiffre d'affaires total réalisé à l'exportation. À la suite de l'information finale, le groupe SAIC a présenté des arguments supplémentaires, selon lesquels la Commission disposait de suffisamment d'informations vérifiées dans le dossier sur le chiffre d'affaires à l'exportation des ventes vers l'Union et en dehors de l'Union. Il a également souligné que les contrats de prêt ne précisaient ni l'objet ni l'utilisation de ces prêts, mais indiquaient en revanche qu'ils ne concernaient que les fonds de roulement. Ces prêts en devises auraient donc dû être traités de la même façon que les prêts en CNY et être imputés sur le chiffre d'affaires total du groupe.

(245) La Commission a accepté l'argument concernant l'imputation du montant de l'avantage conféré par les prêts en devises et a révisé le calcul en conséquence. En l'absence de transactions en devises portant sur d'autres éléments que les ventes de produits finis, la Commission a considéré que les prêts en devises étrangères se rapportaient exclusivement aux activités de vente à l'exportation.

b) Prêts en CNY

(246) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a fait valoir qu'un certain nombre de prêts intersociétés en CNY auraient dû être retirés du calcul de la subvention. Il a donc suggéré une méthode de calcul modifiée en ce qui concerne le montant de la subvention.

(247) Cet argument a été partiellement accepté dans la mesure où la Commission disposait d'éléments de preuve permettant de l'étayer. Les éléments de preuve relatifs aux passifs non courants d'une société du groupe SAIC dus dans un délai d'un an qui ont été fournis par le groupe SAIC dans le cadre de ses observations ont également conduit à la détection d'un financement préférentiel sous la forme d'obligations dont la Commission n'avait pas connaissance auparavant. Le calcul du montant de la subvention a été révisé en conséquence.

c) Prêts interbancaires

(248) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a fait valoir qu'un prêt interbancaire d'une de ses sociétés était fondamentalement différent des prêts et qu'il n'aurait donc pas dû être traité comme tel. Toutefois, selon lui, si la Commission continuait de traiter ce prêt interbancaire comme étant analogue à un prêt, le taux d'intérêt de référence applicable devrait être celui prévu pour les prêts à court terme ayant une échéance à trois mois à compter de décembre 2022 (c'est-à-dire 3,65 %), puisque l'échéance des prêts interbancaires pour les sociétés d'autofinancement a été légalement plafonnée à trois mois.

(249) La Commission a rejeté l'argument du groupe SAIC et considère que l'accès de cette société à des prêts interbancaires au sein du groupe SAIC à des taux exceptionnellement bas constitue un financement préférentiel. La Commission a donc considéré que ce prêt interbancaire était analogue à un prêt. En l'absence de toute information fournie par le groupe SAIC concernant le prêt interbancaire ou l'existence potentielle d'autres prêts similaires, la Commission continue de s'appuyer sur les données disponibles pour évaluer l'avantage lié à ces prêts interbancaires.

(250) En l'absence d'autres observations concernant les types de prêts, les conclusions formulées aux considérants 482 à 485 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.5.2.2. Spécificité

(251) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission n'avait pas procédé à une analyse appropriée de la spécificité pour les différents programmes de financement préférentiels allégués, qui démontrerait l'existence d'une limitation «claire» et «sans ambiguïté» de l'accès à la subvention alléguée en question, une limitation qui «exprime distinctement tout ce qui est signifié; en ne laissant rien de simplement sous-entendu ou suggéré» ([41]).

(252) Les pouvoirs publics chinois ont ajouté que la Commission n'avait jamais précisé quelle partie des documents en question concernait l'octroi explicite de financements préférentiels aux producteurs de VEB.

(253) Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission n'avait pas démontré la moindre limitation explicite des prêts préférentiels allégués à certaines entreprises ou à certains secteurs, étant donné que les prêts préférentiels ne ciblaient pas un groupe suffisamment limité en ce sens que la subvention alléguée n'était pas limitée uniquement à l'industrie des VEB, mais aux industries dites «encouragées».

(254) Comme exposé au considérant 486 du règlement provisoire, plusieurs documents juridiques ciblant spécifiquement les entreprises du secteur des VEB ordonnent aux établissements financiers d'accorder à l'industrie des VEB des prêts à des taux préférentiels. Conformément à l'article 4, paragraphe 2, du règlement de base, il n'est pas nécessaire que la subvention soit limitée uniquement à l'industrie des VEB pour être considérée comme spécifique, mais il suffit que l'accès à la subvention soit explicitement limité à certaines entreprises. Le groupe des industries encouragées est considéré comme étant de nature explicitement limitée. Ces arguments ont donc été rejetés.

(255) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont réaffirmé que la Commission n'avait pas étayé sa détermination de spécificité par des éléments de preuve positifs et s'était fondée sur des documents démontrant «prétendument» que les établissements financiers «n'octroient des financements préférentiels qu'à un nombre limité d'entreprises ou d'industries qui respectent les politiques définies par les pouvoirs publics chinois». Plus précisément, ils ont soutenu que les industries encouragées, prises dans leur ensemble, ne constituaient pas un segment de l'économie suffisamment distinct pour constituer «certaines industries» au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base et de l'article 2.1, point a), de l'accord SMC. En particulier, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que, compte tenu de l'ampleur des industries dites «encouragées», les subventions alléguées étaient largement disponibles dans l'ensemble de l'économie chinoise et ne pouvaient donc logiquement pas être considérées comme explicitement spécifiques. Ils ont également soutenu que la Commission n'avait pas démontré que cette spécificité était «sans ambiguïté» et «claire» ([42]) et que les documents invoqués par la Commission (voir considérant 254 du présent règlement) étaient soit dénués de pertinence pour l'industrie des VEB, soit non contraignants.

(256) La Commission a considéré que l'ensemble des documents visés au considérant 486 du règlement provisoire, tels que l'article 15 des règles générales relatives aux prêts (mises en œuvre par la Banque populaire de Chine) et l'article 34 de la loi sur les banques, constituaient des éléments de preuve positifs démontrant clairement et sans ambiguïté que l'octroi de financements préférentiels était spécifique à l'industrie des VEB. En outre, comme déjà expliqué aux considérants 253 et 254 du présent règlement, la Commission a considéré que les documents invoqués limitaient explicitement ce programme à certaines entreprises et que le programme n'était pas largement disponible dans l'ensemble de l'économie chinoise. La Commission a d'ailleurs observé que l'industrie des VEB était une industrie encouragée et que ce statut n'était pas généralement accessible en ce sens où il était limité à un nombre restreint d'industries énumérées dans un catalogue spécifique, comme expliqué au considérant 711 du règlement provisoire. En outre, l'industrie des VEB est également un secteur pour lequel des plans pluriannuels nationaux ou infranationaux spécifiques ont été élaborés, ce qui indique clairement qu'il ne s'agit pas de n'importe quelle industrie, mais d'une industrie qui a droit à un traitement préférentiel aux yeux des pouvoirs publics chinois, et que ce statut s'accompagne de certaines politiques préférentielles précisées dans les différents documents stratégiques mentionnés à la section 3.2 du règlement provisoire. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées.

([41]) Rapport du groupe spécial, CE et certains États membres — Aéronefs civils gros porteurs, point 7.919.
([42]) Rapport du groupe spécial, CE et certains États membres — Aéronefs civils gros porteurs, point 7.919.

(257) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont également évoqué le fait que la Commission leur avait demandé de transmettre des questionnaires aux établissements financiers pertinents et ont allégué que la collecte d'informations aurait dû être réalisée par l'autorité chargée de l'enquête et que cette charge n'aurait pas dû être transférée aux parties répondantes. Ils ont en outre fait valoir qu'une entreprise ne pouvait être présumée avoir bénéficié d'un avantage «sur la seule base d'une présomption négative, fondée sur un manque d'informations permettant de constater le contraire, en l'absence d'autres éléments de preuve susceptibles d'établir positivement l'existence effective d'un tel avantage».

(258) Comme expliqué au considérant 129 du présent règlement, la Commission a demandé aux pouvoirs publics chinois de transmettre des questionnaires spécifiques qu'elle avait préparés à tous les établissements financiers pertinents pour des raisons de commodité administrative et de bonne administration, en vue d'obtenir les informations de manière plus efficace. Une telle demande ne peut en aucun cas équivaloir à un transfert de la responsabilité de la collecte d'informations. En ne coopérant pas, les pouvoirs publics chinois n'ont pas permis à la Commission d'évaluer des documents supplémentaires qui auraient, selon eux, démontré l'absence de spécificité, ce que la Commission conteste; par conséquent, la Commission a dû se fonder sur les informations figurant dans le dossier qui appuyaient ses conclusions. Un tel raisonnement juridique n'équivaut pas à une présomption négative, puisque la Commission s'est fondée sur des éléments figurant dans le dossier en raison du refus de coopérer des pouvoirs publics chinois, qui tranche avec leur comportement lors de précédentes enquêtes, durant lesquelles les établissements financiers avaient coopéré et permis à la Commission d'effectuer son travail d'enquête et de vérifier les informations qu'elle jugeait nécessaires en ce qui concerne l'industrie des VEB et plus particulièrement les producteurs retenus dans l'échantillon. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées.

(259) Les pouvoirs publics chinois ont en outre fait valoir que la Commission aurait dû évaluer la spécificité pour chaque programme ou instrument allégué faisant l'objet de mesures compensatoires et qu'elle ne pouvait pas conclure que les différentes formes de financements étaient spécifiques au motif que les parties intéressées n'avaient pas apporté la preuve du contraire. Ils ont par ailleurs soutenu que les parties intéressées avaient démontré que ces instruments étaient accessibles à toutes les entités de tous les secteurs de l'économie chinoise.

(260) Comme l'ont montré les différentes sections du règlement provisoire, la Commission a bien évalué la spécificité pour chaque programme faisant l'objet de mesures compensatoires sur la base d'éléments de preuve positifs qui n'ont été contredits par aucune allégation étayée d'une quelconque partie. L'allégation selon laquelle les parties intéressées ont démontré que ces instruments étaient accessibles à toutes les entités de tous les secteurs de l'économie chinoise a été jugée vague et non étayée. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées. En l'absence d'autres observations concernant la spécificité, les conclusions formulées au considérant 486 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.5.2.3. Calcul du montant de la subvention

(261) À la suite de l'information provisoire et de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission avait eu recours à une référence extérieure au pays sans avancer d'éléments de preuve suffisants démontrant que le marché chinois était faussé et que cette distorsion rendait les taux internes au pays inutilisables en tant que référence, conformément à la jurisprudence applicable de l'OMC ([43]).

(262) La Commission a contesté cette affirmation et a fait valoir que l'allégation des pouvoirs publics chinois était vague étant donné qu'elle mentionnait les références utilisées pour le financement préférentiel en général, mais aussi les lignes de crédit en particulier (considérant 117 du règlement provisoire). En outre, la Commission a une nouvelle fois souligné que les pouvoirs publics chinois ne semblaient pas tenir compte du fait que la référence utilisée pour les prêts en CNY, les apports de fonds propres, les obligations et les traites d'acceptation bancaire était fondée sur une référence chinoise, à savoir le taux d'intérêt de prime. Le seul élément de la référence qui était externe au pays était la prime de risque crédit ajoutée au taux d'intérêt de prime. Dans ce contexte, la Commission a fourni, à la section 3.5.1.10 du règlement provisoire, de nombreux éléments de preuve démontrant que les notations de crédit et, partant, les primes de risque crédit étaient faussées en RPC, ce qui les rendait inutilisables pour établir une référence.

([43]) Rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Acier au carbone (Inde), point 4.244, et rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Acier au carbone (Inde), points 4.185, 4.186 et 4.208. Voir également: rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire États-Unis — Bois d'œuvre IV, point 106; Rapport du groupe spécial, États-Unis — Droits antidumping et compensateurs (Chine), point 10.187.

(263) En ce qui concerne l'analyse de l'existence de distorsions en RPC, la Commission a également renvoyé au considérant 471 du règlement provisoire, qui confirmait l'existence d'un cadre normatif, et au considérant 473 du règlement provisoire, qui concluait que l'État avait chargé tous les établissements financiers opérant en Chine sous la supervision de l'ANRF (y compris les établissements financiers privés) ou leur avait ordonné de s'aligner sur les politiques gouvernementales et d'accorder des prêts à l'industrie des VEB à des taux préférentiels. En tout état de cause, aucun établissement financier n'ayant pleinement coopéré, aucune autre référence n'a pu être établie. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(264) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission n'avait pas répondu à leurs observations concernant le choix d'un écart relatif au lieu d'un écart absolu pour établir la différence entre les obligations d'entreprises notées AA et celles notées B. Selon les observations formulées à la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'utilisation d'un écart relatif n'avait aucun sens économique et que la Commission n'avait pas expliqué en quoi l'ajout de l'écart relatif permettait de se rapprocher d'un «prêt commercial comparable que la société aurait pu obtenir sur le marché» au sens de l'article 14, point b), de l'accord SMC, ni pourquoi elle avait considéré qu'aucun ajustement de la référence n'était nécessaire en ce qui concerne l'ajout de l'écart (relatif).

(265) La Commission a commencé par observer que les pouvoirs publics chinois n'avaient formulé, à la suite de l'information provisoire, que des déclarations générales sur l'utilisation de l'écart relatif, sans préciser le raisonnement qui les avait amenés à juger l'écart relatif économiquement illogique, les raisons pour lesquelles ils considéraient qu'un écart absolu était plus approprié ou les ajustements à la référence qu'ils estimeraient nécessaires. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas non plus fourni d'éléments de preuve à l'appui de leurs déclarations ou permettant de réfuter le point de vue de la Commission.

(266) En ce qui concerne l'utilisation de l'écart relatif en lui-même, la Commission a clairement souligné au considérant 490 du règlement provisoire qu'elle avait suivi la même méthode de calcul des financements préférentiels au moyen de prêts établie dans le cadre de l'enquête antisubventions concernant les feuilles et bandes minces en aluminium destinées à la transformation originaires de la RPC ainsi que dans le cadre de l'enquête antisubventions relative aux produits plats laminés à chaud en acier originaires de la RPC et des enquêtes antisubventions relatives aux pneumatiques originaires de la RPC, à certains tissus en fibres de verre tissées et/ou cousues originaires de la RPC et aux câbles de fibres optiques originaires de la RPC, et elle a fourni les références pertinentes à ces règlements, où la raison de l'utilisation de l'écart relatif était longuement expliquée. L'application de cette méthode de calcul pour chaque groupe de sociétés retenues dans l'échantillon a en outre été expliquée plus en détail dans l'information spécifique adressée aux différentes sociétés. Les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucun nouvel argument qui aurait justifié que la Commission modifie sa pratique de longue date concernant l'utilisation de l'écart relatif.

(267) Toutefois, dans un souci d'exhaustivité, la Commission rappelle aux pouvoirs publics chinois qu'en principe, l'objectif de l'écart relatif consistait à construire une prime de risque crédit pour chaque société, laquelle devait être appliquée ensuite au taux à risque zéro afin d'obtenir un taux d'intérêt de référence. Dans ce contexte, elle rappelle les observations suivantes, effectuées concernant le sens économique de l'écart relatif et le fait que cet écart permet de se rapprocher d'un prêt commercial, au considérant 256 du règlement définitif adopté à la suite de l'enquête antisubventions sur les pneumatiques originaires de la RPC:

— «Premièrement, la Commission a reconnu que les banques commerciales utilisaient généralement une marge exprimée en termes absolus. Elle a fait observer que cette pratique semblait principalement motivée par des considérations d'ordre pratique, parce que le taux d'intérêt est, en définitive, un nombre absolu. Cependant, le nombre absolu est la traduction d'une évaluation des risques qui repose sur une évaluation relative. La probabilité de défaut d'une entreprise notée BB est X % plus élevée que celle des pouvoirs publics ou d'une entreprise sans risque. Il s'agit d'une évaluation relative.

— Deuxièmement, les taux d'intérêt reflètent non seulement les profils de risque des entreprises, mais aussi les risques spécifiques au pays et à la devise. L'écart relatif prend donc en compte les changements des conditions du marché sous-jacentes, qui ne sont pas exprimés lorsque l'on applique la logique d'un écart absolu. Souvent, comme en l'espèce, le risque pays et le risque spécifique à la devise varient au fil dans le temps, et les variations sont différentes d'un pays à l'autre. En conséquence, les taux sans risque varient considérablement dans le temps et sont parfois inférieurs aux États-Unis, parfois inférieurs en Chine. Ces différences sont liées à des facteurs tels que la croissance du PIB observée et escomptée, le climat économique et les niveaux de l'inflation. C'est parce que le taux sans risque varie dans le temps qu'un

même écart absolu nominal peut signifier une évaluation très différente des risques. Par exemple, lorsque la banque estime le risque de défaut spécifique à l'entreprise à 10 % supérieur au taux sans risque (estimation relative), l'écart absolu en résultant peut se situer entre 0,1 % (à un taux sans risque de 1 %) et 1 % (à un taux sans risque de 10 %). Du point de vue de l'investisseur, l'écart relatif est par conséquent une meilleure mesure car il reflète l'ampleur de l'écart de rendement et la façon dont il est affecté par le niveau du taux d'intérêt de base.

— Troisièmement, l'écart relatif ne vise aucun pays en particulier. Par exemple, lorsque le taux sans risque aux États-Unis est inférieur au taux sans risque en Chine, la méthode entraînera des écarts absolus plus élevés. En revanche, lorsque le taux sans risque en Chine est inférieur au taux sans risque aux États-Unis, la méthode entraînera des écarts absolus plus faibles. Cela est également reconnu par le groupe Giti dans le tableau 3 de sa communication, qui simule l'incidence des différents taux de la PBOC. En pratique, lorsque l'on applique les données fournies par le groupe Giti aux taux historiques de la PBOC, on s'aperçoit que, pour certaines années, la méthode de l'écart relatif entraîne en fait un taux de référence plus faible que celle de l'écart absolu.

— Concernant le troisième point, la Commission a interprété différemment les faits présentés par le groupe Giti. Le groupe Giti lui-même a indiqué que l'écart absolu n'était pas aussi stable que ce que prétendaient les pouvoirs publics chinois, mais variait dans le temps, de 1 % à 4,5 %. En outre, l'écart relatif suit exactement la même tendance que l'écart absolu au cours des 23 dernières années: lorsque l'écart relatif augmente, l'écart absolu augmente lui aussi, et vice versa. Quant à la prétendue volatilité de l'écart relatif, l'ampleur des changements est similaire — la différence entre les chiffres les plus élevés et les chiffres les plus bas est de 530 % pour l'écart relatif et de 450 % pour l'écart absolu» ([44]).

(268) Les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucun élément qui justifierait de réexaminer ces observations et la Commission n'a trouvé aucun nouvel élément dans le cadre de la présente enquête susceptible d'entraîner une modification de sa précédente évaluation.

(269) Enfin, l'affirmation des pouvoirs publics chinois selon laquelle aucun ajustement n'a été apporté à l'écart relatif est inexacte. En effet, le taux d'intérêt de prime chinois est utilisé comme point de départ pour le calcul. En outre, comme expliqué au considérant 267 ci-dessus, l'utilisation de l'écart relatif tient compte des changements des conditions du marché sous-jacentes spécifiques à un pays, qui ne sont pas exprimés lorsque l'on applique la logique d'un écart absolu. Par ailleurs, les considérants 504, 516 et 526 du règlement provisoire soulignent clairement que l'écart relatif a été calculé individuellement pour chaque prêt accordé au groupe de sociétés, en fonction de la date de l'octroi du prêt et de la durée du prêt en question. Les spécificités de chaque prêt ont donc également été prises en considération au moment d'utiliser l'écart relatif. Les arguments des pouvoirs publics chinois ont dès lors été rejetés.

(270) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la Commission avait confondu son obligation d'établir l'existence d'une contribution financière des pouvoirs publics avec l'existence d'un avantage procuré par cette contribution financière au motif qu'il existe une différence entre le montant que le bénéficiaire paie et le montant qui serait payable sur un prêt commercial comparable que la société pourrait obtenir sur le marché.

(271) La Commission a considéré qu'elle avait établi l'existence d'une contribution financière et l'existence d'un avantage lorsqu'elle a évalué ce régime. En particulier, au considérant 487 du règlement provisoire, elle a déterminé l'avantage conféré aux producteurs de VEB sur la base de la différence entre le montant de l'intérêt que l'entreprise bénéficiaire avait payé sur le prêt préférentiel et celui qu'elle aurait payé sur un prêt commercial comparable qu'elle aurait pu obtenir sur le marché. En ce qui concerne la contribution financière, la Commission a considéré que la fourniture de financements préférentiels au moyen de prêts ou d'autres instruments financiers constituait une contribution financière des pouvoirs publics chinois étant donné que les établissements financiers agissant en tant qu'organismes publics ou faisant l'objet d'une action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics chinois appliquaient un taux d'intérêt ou une commission plus élevée pour les sociétés actives dans un secteur autre que l'industrie des VEB ou un autre secteur encouragé bénéficiant d'un traitement préférentiel similaire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

([44]) Règlement d'exécution (UE) 2018/1690, considérant 256 (ci-après l'«affaire des pneumatiques»).

(272) Le groupe Geely a affirmé que la Commission ne devrait pas utiliser les données relatives aux obligations d'entreprise afin de déterminer une référence pour les prêts, compte tenu des différences importantes que ces obligations présentent en matière de risques associés, de négociabilité, de délais et conditions de remboursement (y compris d'options de remboursement anticipé) et de restructuration de la dette. Selon lui, ces différences entraînent des différences de taux d'intérêt.

(273) La Commission a contesté l'argument du groupe Geely, en faisant valoir qu'elle n'avait pas utilisé les obligations d'entreprise afin de déterminer une référence pour les prêts. En réalité, comme expliqué au considérant 526 du règlement provisoire, la Commission s'est fondée sur un panier d'obligations d'entreprise notées AA et B pour déterminer l'écart à ajouter au taux d'intérêt de référence de la Banque populaire de Chine ou, après le 20 août 2019, au taux de prime annoncé par le NIFC, afin d'établir un taux d'intérêt non faussé fondé sur le marché. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(274) Le groupe Geely a affirmé que des erreurs spécifiques avaient été commises dans le calcul des prêts pour certaines sociétés du groupe. La Commission a accepté cet argument et a ultérieurement révisé le calcul.

(275) En l'absence d'autres observations concernant le calcul du montant de la subvention, les conclusions formulées aux considérants 487 à 490 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.5.2.4. Conclusion sur le financement préférentiel: prêts

(276) Les conclusions tirées aux considérants 528 et 529 du règlement provisoire ont été confirmées et les taux de subvention définitivement établis en ce qui concerne l'octroi de financements préférentiels au moyen de prêts au cours de la période d'enquête pour les groupes de sociétés retenus dans l'échantillon s'élevaient à:

Financement préférentiel: prêts

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	0,16 %
Groupe Geely	0,77 %
Groupe SAIC	0,98 %

3.5.3. *Financement préférentiel: autres types de financement*

3.5.3.1. Lignes de crédit

a) Généralités

(277) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a contesté l'appréciation de la Commission relative aux lignes de crédit, en faisant valoir que les banques chinoises et internationales qui fournissaient des lignes de crédit aux sociétés du groupe BYD (tant celles établies en Chine que celles situées en dehors de la Chine) ne facturaient pas de frais d'ouverture.

(278) Toutefois, les éléments de preuve présentés par le groupe BYD, qui consistaient en des accords de lignes de crédit conclus avec des établissements étrangers pour des sociétés du groupe BYD établies en dehors de la Chine, démontraient que soit les commissions, commissions d'arrangement et commissions de modification faisaient partie des accords, soit la banque ne facturait aucune commission d'engagement car elle ne prenait pas l'engagement d'octroyer un financement à la société. Par conséquent, les éléments de preuve supplémentaires présentés par le groupe BYD ont montré qu'une commission d'engagement était normalement payée lorsque certaines banques s'engageaient à réserver des fonds à leurs clients. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(279) À la suite de l'information finale, le groupe BYD a contesté l'analyse effectuée par la Commission, en réitérant qu'aucune commission n'était facturée pour le traitement/l'ouverture de lignes de crédit et que la Commission s'était concentrée en lieu et place sur ce qui concernait des opérations bancaires ultérieures telles que des prêts.

(280) La Commission a rappelé que, premièrement, comme expliqué au considérant 530 du règlement provisoire, l'objectif d'une ligne de crédit est de définir une limite d'emprunt que la société peut utiliser à tout moment pour financer ses opérations courantes, au moyen de prêts à court terme, de traites d'acceptation bancaire, etc., rendant ainsi le financement des besoins en fonds de roulement flexible et immédiatement disponible en cas de besoin. Dès lors, les prêts sont effectivement l'une des opérations bancaires connectées aux lignes de crédit. Deuxièmement, la Commission a contesté l'affirmation selon laquelle aucune commission n'était facturée sur les lignes de crédit, étant donné que sur les trois documents communiqués, un mentionnait clairement une commission à payer, un autre faisait référence à un autre accord de crédit, ce qui prouve que la société n'a pas présenté tous les documents, et le troisième concernait une ligne de crédit non engagée. Pour ce motif, la Commission a rejeté ces arguments.

(281) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a également affirmé que l'existence d'une ligne de crédit n'était pas requise lors de la conclusion de prêts individuels. En l'absence d'éléments de preuve en ce sens, cette allégation a été rejetée. En l'absence d'autres observations concernant l'évaluation générale des lignes de crédit, les conclusions formulées au considérant 530 du règlement provisoire ont été confirmées.

b) Conclusions de l'enquête

(282) En l'absence d'observations concernant les conclusions de l'enquête, les conclusions formulées aux considérants 531 à 533 du règlement provisoire ont été confirmées.

c) Spécificité

(283) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a déclaré que les lignes de crédit n'étaient pas spécifiques au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, étant donné que toutes les entreprises de Chine, quel que soit leur secteur d'activité, étaient éligibles au même titre pour l'obtention de lignes de crédit, et que la décision n° 40 ne prévoyait aucune limitation de l'accès aux lignes de crédit.

(284) La Commission a contesté l'allégation du groupe BYD selon laquelle les lignes de crédit n'étaient pas spécifiques. À cet égard, la Commission a fait observer que le groupe BYD n'avait pas démontré que les entreprises de la RPC pouvaient également bénéficier des conditions préférentielles observées en ce qui concerne l'industrie des VEB. En outre, étant donné que les lignes de crédit sont intrinsèquement liées à d'autres types de prêts préférentiels, tels que les prêts, et qu'elles font partie du crédit spécifiquement fourni aux industries encouragées, l'analyse de la spécificité exposée à la section 3.5.2.2 du règlement provisoire pour les prêts est également applicable aux lignes de crédit. Cette allégation a dès lors été rejetée.

(285) En l'absence d'autres observations concernant la spécificité, les conclusions formulées aux considérants 534 et 535 du règlement provisoire ont été confirmées.

d) Calcul du montant de la subvention

(286) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a fait valoir qu'une autre référence aurait dû être utilisée en ce qui concerne les commissions applicables à ses lignes de crédit, car celles mentionnées au considérant 537 du règlement provisoire étaient inappropriées. Selon lui, l'utilisation des taux de la Metrobank du Royaume-Uni n'était pas appropriée puisqu'il s'agissait de taux appliqués à des lignes de crédit inférieures à 60 000 GBP qui n'étaient pas comparables aux prêts obtenus par le groupe SAIC, dont les lignes de crédit des entités du groupe SAIC pouvaient se monter jusqu'à plusieurs milliards d'EUR. Le groupe Geely a lui aussi soutenu que la référence utilisée n'était pas appropriée. À la suite de l'information finale, le groupe BYD a fait valoir que la Commission s'était erronément fondée sur des lignes de crédit en GBP émises par une banque de petite taille pour conclure que l'absence de commissions facturée par les banques chinoises pour l'ouverture de lignes de crédit constituait une subvention.

(287) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la référence extérieure au pays utilisée par la Commission était excessivement élevée (entre 1,25 % et 1,75 %) par rapport à d'autres informations accessibles au public (entre 0,25 % et 1 %) ([45]). À la suite de l'information provisoire et de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont considéré que la banque et le montant de la ligne de crédit sélectionnés (jusqu'à 60 000 GBP) posaient problème. Ils ont également soutenu que les entreprises n'exerçaient pas leurs activités en GBP. À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont en outre fait valoir que l'article 14, paragraphe b), de l'accord SMC imposait à l'autorité chargée de l'enquête d'ajuster la référence afin de se rapprocher d'un prêt commercial comparable d'une autorité publique ([46]). Les pouvoirs publics chinois ont également fait référence à des informations accessibles au public ([47]) qui indiqueraient selon eux des taux applicables inférieurs, ainsi qu'à un échantillon de banques qui appliqueraient prétendument des commissions d'engagement ou d'arrangement variant généralement entre 0,25 % et 1 %. En outre, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que les taux de référence utilisés dans la présente enquête étaient indûment plus élevés que lors d'enquêtes précédentes et que la Commission n'avait pas expliqué pourquoi ces taux étaient plus élevés que lors d'enquêtes précédentes.

(288) La Commission n'était pas d'accord avec les arguments susmentionnés. Les informations sous-jacentes à la référence utilisée dans la présente enquête ne prévoient pas de commission différente en fonction du montant de la ligne de crédit. En ce qui concerne les taux mentionnés par les pouvoirs publics chinois, ceux-ci n'étaient pas étayés par des informations originales communiquées par des banques spécifiques ou indiquant certaines conditions. En outre, la référence utilisée dans la présente enquête était conforme à celles utilisées lors de précédentes enquêtes, pour lesquelles aucune limite supérieure de montant n'avait été fixée et qui provenaient d'une grande banque internationale ([48]). Ces arguments ont donc été rejetés. La Commission a également considéré que la référence qu'elle a utilisée reflétait suffisamment les conditions financières sur la base desquelles une ligne de crédit serait accordée dans des conditions normales de marché dans le pays où les entreprises exerçaient leurs activités. En toute hypothèse, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni d'informations supplémentaires sur les ajustements qui auraient été nécessaires ni sur les raisons spécifiques justifiant de tels ajustements.

(289) En ce qui concerne les informations accessibles au public, la Commission a considéré que les pouvoirs publics chinois n'avaient pas clairement précisé les éléments spécifiques du site web auxquels ils faisaient référence. En toute hypothèse, les informations figurant sur le site web mentionné à l'appui de cette allégation n'ont pas été jugées concluantes, étant donné qu'elles faisaient référence à des commissions d'arrangement ou d'engagement allant jusqu'à 4 ou 5 % et/ou à une commission d'engagement applicable pendant un «délai de grâce», sans fournir davantage d'informations sur ce à quoi ce délai correspondrait.

(290) La Commission n'a pas considéré que la référence utilisée était indûment plus élevée. De fait, elle était très proche de celle utilisée lors d'enquêtes antérieures et fondée sur des informations accessibles au public. Le fait que les producteurs de VEB n'exercent pas leurs activités en GBP n'a pas été jugé pertinent pour apprécier le caractère approprié de la référence choisie: ce qui importait était les conditions de marché offertes pour emprunter de l'argent (quelle que soit la monnaie). En toute hypothèse, compte tenu du taux LIBOR applicable pendant la période d'enquête, qui était inférieur à un taux comparable applicable en RPC, cette référence a été considérée comme prudente. Compte tenu de ce qui précède, cet argument a été rejeté.

([45]) https://corporatefinanceinstitute.com/resources/commercial-lending/commitment-fee/#:~:text=The%20percentage%20fee%20generally%20varies,of%20the%20undisbursed%20loan%20amount.

([46]) Rapport de l'Organe d'appel, États-Unis – Mesures antidumping et compensatoires (Chine), point 489.

([47]) https://www.ca-cib.fr/sites/default/files/2023-12/China%20tariff%20change%20notification%2025%20December%202023%20%28EN%29.pdf et https://www.citi.com.cn/html/en/pdf/CITI_PricingGuide_SC_v9.pdf.

([48]) Règlement d'exécution (UE) 2019/72 de la Commission du 17 janvier 2019 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de bicyclettes électriques originaires de la République populaire de Chine (JO L 16 du 18.1.2019, p. 5), considérant 299. Règlement d'exécution (UE) 2020/776, considérant 354.

(291) Les pouvoirs publics chinois ont ajouté que la Commission n'avait pas justifié en quoi la référence sélectionnée se rapprochait d'une ligne de crédit disponible pour les principales sociétés automobiles chinoises et que cette référence était déconnectée des conditions existantes du marché de la RPC. Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que les grandes entreprises telles que les producteurs de VEB pouvaient généralement négocier des commissions plus favorables. En l'absence d'éléments de preuve, cette allégation a été rejetée.

(292) Les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs allégué qu'il était de pratique courante en Chine que les banques ne facturent pas les lignes de crédit, à moins que des crédits ne soient contractés et que des prêts ne soient accordés dans ce cadre. Ils ont renvoyé, à cet égard, à l'article 1.1 de la circulaire de la Commission chinoise de régulation de la banque et de l'assurance, du ministère de l'industrie et des technologies de l'information, de la Commission nationale pour le développement et les réformes, du ministère des finances, de la Banque populaire de Chine et de l'administration de l'État pour la réglementation du marché sur le renforcement de la réglementation des frais de crédit et de financement en vue de réduire les coûts globaux de financement des entreprises, en vertu duquel «[aucune commission de gestion des fonds n'est prélevée] [pour les produits de crédit transférés mais pas encore utilisés par l'entreprise]». Les pouvoirs publics chinois ont également fait référence aux réponses de Zhihu, qui a déclaré qu'«aucune commission n'est facturée pour les lignes de crédit».

(293) La Commission a contesté cette conclusion et a renvoyé au site web de la Bank of China, qui indiquait que des commissions étaient facturées pour l'existence de lignes de crédit ([49]) au cours de la période d'enquête. Compte tenu de ce qui précède, la Commission a également rejeté l'argument des pouvoirs publics chinois faisant état d'instructions de ne pas facturer de commissions de gestion des fonds. En tout état de cause, les pouvoirs publics chinois n'ont pas apporté la preuve que les «commissions de gestion de fonds» correspondaient à des commissions d'arrangement ou de renouvellement. Enfin, l'allégation relative à Zhihu n'était pas étayée et manquait de légitimité. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(294) En l'absence d'autres observations, les considérants 536 à 538 du règlement provisoire ont été confirmés.

3.5.3.2. Traites d'acceptation bancaire

a) Généralités

(295) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et le groupe Geely ont indiqué que les traites d'acceptation bancaire ne constituaient pas une forme de financement préférentiel pouvant faire l'objet de mesures compensatoires. Ils ont fait valoir que les traites d'acceptation bancaire permettaient aux sociétés d'«acheter à crédit» auprès du vendeur des biens moyennant une garantie. Selon eux, les banques fournissent une garantie pour le paiement effectué par l'acheteur, mais aucun financement. Les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que, si la Commission devait conclure que cette opération constituait une subvention, elle ne devrait calculer l'avantage que pour la fourniture de la garantie telle que prévue par les conditions des banques relatives aux traites d'acceptation bancaire ([50]).

(296) Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission s'était fondée sur des conclusions de précédentes enquêtes antérieures qui ne se recoupaient pas ([51]) et n'avait pas établi que les traites d'acceptation bancaire entraînaient un financement préférentiel des producteurs de VEB et qu'elle n'avait pas tenu compte du fait que les traites d'acceptation bancaire fonctionnaient différemment d'un pays à l'autre.

(297) La Commission a contesté ces arguments. Selon elle, en l'absence de coopération de la part des établissements financiers chinois, elle devait recourir aux données disponibles. Dans ce contexte, elle a dû s'appuyer en partie sur des conclusions non contestées issues d'enquêtes antérieures, y compris à des conclusions relatives à des différences alléguées entre des pays. En tout état de cause, la Commission s'est également fondée sur les faits recueillis dans le cadre de la présente enquête, dans laquelle elle a conclu que le système d'acceptation bancaire mis en place en RPC permettait à l'ensemble des producteurs-exportateurs de disposer d'un financement gratuit de leurs opérations courantes, conférant un avantage passible de mesures compensatoires tel que décrit aux considérants 562 à 566 du règlement provisoire. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(298) Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission n'avait pas tenu compte du système de compensation des acceptations bancaires mis en place avec différentes banques, tel que présenté au considérant 557 du règlement provisoire. En l'absence de nouveaux éléments avancés par les pouvoirs publics chinois ou les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon à cet égard, cette allégation a été rejetée.

([49]) https://pic.bankofchina.com/bocappd/report/202403/P020240328682010029214.pdf, p. 266.
([50]) https://www.abchina.com/cn/businesses/financing/dsttradefinace/200909/t20090914_787491.htm.
([51]) Rapport de l'Organe d'appel, États-Unis — Droits antidumping et compensateurs (Chine), point 354.

(299) Après l'information provisoire, le groupe BYD a fait valoir qu'aucun avantage n'avait été conféré par les acceptations bancaires, compte tenu du pourcentage de dépôts ou de nantissements équivalents fournis aux banques, et a demandé à la Commission de réviser son calcul de l'avantage, au motif que les dépôts ou nantissements qu'il fournissait aux banques, ainsi que les produits d'intérêts en découlant, compensaient entièrement les risques et les charges d'intérêts supportés par les banques et qu'aucun avantage n'était donc conféré.

(300) Comme la Commission l'a conclu dans le cadre de précédentes enquêtes ([52]), il convient tout d'abord de noter qu'il est courant que les banques exigent des garanties et des sûretés de leurs clients lorsqu'elles octroient un financement. Il convient en outre d'observer que ces garanties sont utilisées pour garantir que le producteur-exportateur assumera sa responsabilité financière envers la banque et non pas envers le fournisseur. L'enquête a également révélé que ces garanties ne sont pas systématiquement demandées par les banques chinoises et ne sont pas toujours liées à des traites d'acceptation bancaire spécifiques. À cet égard, les dépôts allégués ne constituent pas un paiement anticipé versé par le tireur aux banques, mais seulement une garantie supplémentaire demandée par ces dernières qui n'a aucune incidence sur la décision de la banque d'émettre les traites d'acceptation bancaire sans intérêts d'emprunt supplémentaires pour le tireur. Ils peuvent en outre prendre diverses formes, notamment des dépôts à terme et des nantissements. Ces dépôts peuvent porter intérêt en faveur du tireur de la traite d'acceptation bancaire et ne représentent donc pas un coût pour celui-ci. De même, comme décrit à la section 3.5.3.2 du règlement provisoire, les traites d'acceptation bancaire ont en fait la même finalité et les mêmes effets que les crédits de fonds de roulement à court terme, vu que les entreprises les utilisent à la place de ces derniers pour financer leurs opérations courantes, et que par conséquent, les traites d'acceptation bancaire devraient avoir un coût équivalent à celui d'un financement sous la forme d'un crédit de fonds de roulement à court terme. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(301) Le groupe SAIC a fait valoir que les acceptations bancaires devraient, en l'espèce, être considérées comme une méthode de paiement, étant donné que les banques ne fournissaient aucune contribution financière dans la mesure où elles se contentaient d'assumer les obligations légales de paiement selon les instructions des acheteurs, qui agissaient ensuite conformément aux contrats d'achat et de fourniture sous-jacents. En outre, cette méthode n'était pas spécifique aux producteurs de VEB, mais était aussi accessible à toutes les autres sociétés en Chine.

(302) La Commission a rejeté l'argument du groupe SAIC selon lequel les banques ne fournissaient aucune contribution financière, en faisant valoir que les banques reprenaient bel et bien les créances du groupe SAIC et accordaient à celui-ci un délai de paiement prolongé sans lui réclamer le moindre intérêt, ce qui serait normalement le cas. En l'absence d'éléments de preuve démontrant que n'importe quelle partie en Chine peut bénéficier de traites d'acceptation bancaire à des conditions similaires, cette allégation a été rejetée.

(303) À la suite de l'information finale, le groupe Geely a affirmé qu'il n'avait jamais utilisé de fonds bancaires pendant la période d'enquête, étant donné qu'il ne lui était jamais arrivé de ne pas payer à échéance. La Commission a rejeté cet argument au motif qu'un avantage n'est pas conféré lorsqu'une société ne parvient pas à rembourser les fonds empruntés, mais l'est plutôt en raison du prêt à court terme sans intérêt dont la société bénéficie de par l'existence de traites d'acceptation bancaire. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(304) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont réaffirmé que la Commission n'aurait pas dû traiter les traites d'acceptation bancaire de la même manière que les prêts à court terme, vu qu'il s'agit de formes de financement différentes.

(305) Pour les raisons exposées à la section 3.5.3.2 du règlement provisoire, la Commission a considéré que les traites d'acceptation bancaire équivalaient à des prêts à court terme et a rejeté cette allégation.

(306) En l'absence d'autres observations concernant l'évaluation générale des traites d'acceptation bancaire, les conclusions formulées aux considérants 539 à 557 du règlement provisoire ont été confirmées.

([52]) Voir l'affaire des bicyclettes électriques, considérant 316, et l'affaire des TFV, considérant 407, toutes deux citées respectivement aux notes de bas de page n° 12 et 159 du règlement provisoire.

b) Spécificité

(307) À la suite de l'information provisoire, en ce qui concerne les traites d'acceptation bancaire, les pouvoirs publics chinois ont indiqué que la Commission avait renversé la charge de la preuve en affirmant qu'aucune preuve ne permettait d'établir que toute entreprise de la RPC (en dehors des industries encouragées) pouvait bénéficier de traites d'acceptation bancaire selon les mêmes conditions et modalités préférentielles.

(308) Selon eux, la Commission n'a pas procédé à une analyse de la spécificité et s'est fondée sur son évaluation des prêts, qui était insuffisante.

(309) Les pouvoirs publics chinois, le groupe BYD et le groupe SAIC ont également soutenu que les acceptations bancaires ne sont pas spécifiques au sens de l'article 4 du règlement de base et de l'article 2 de l'accord SMC, étant donné que toutes les entités juridiques chinoises y ont droit, que les sociétés ne sont soumises à aucune limite ou restriction quant à la manière de les utiliser aux fins d'opérations commerciales et que les conditions requises pour les demander sont neutres, ne les réservant pas à un type spécifique d'entreprises ou d'industries. Les pouvoirs publics chinois ont indiqué en outre que la Commission avait renversé la charge de la preuve en affirmant qu'aucune preuve ne permettait d'établir que toute entreprise de la RPC (en dehors des industries encouragées) pouvait bénéficier de traites d'acceptation bancaire selon les mêmes conditions et modalités préférentielles.

(310) Ces allégations ont dû être rejetées. L'allégation du groupe SAIC n'était pas étayée. Bien que la BYD ait présenté les mesures relatives à l'administration des acceptations, escomptes et escomptes de la banque centrale de traites commerciales (ordonnance n° 4 [2022] de la Banque populaire de Chine et de la Commission chinoise de régulation de la banque et de l'assurance) ([53]) et les mesures de mise en œuvre de l'administration des instruments négociables ([54]) comme constituant la législation applicable aux acceptations bancaires, les éléments de preuve soumis n'ont pas démontré que n'importe quelle entreprise de la RPC (n'appartenant pas à une industrie encouragée) pouvait bénéficier de traites d'acceptation bancaire selon les mêmes conditions préférentielles que celles observées concernant l'industrie des VEB. En outre, même si une forme de financement est en principe à la disposition des entreprises d'autres industries, les conditions concrètes dans lesquelles elle est offerte aux entreprises d'une industrie déterminée, telles que la rémunération et le volume du financement, peuvent la rendre spécifique. Aucune des parties intéressées n'a apporté la preuve que le financement préférentiel au moyen de traites d'acceptation bancaire des sociétés dans le secteur des VEB reposait sur des critères ou conditions objectifs au sens de l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement de base. En ce qui concerne la charge de la preuve, la Commission a fait référence à ses conclusions résumées aux considérants 555 et 558 à 560 du règlement provisoire, qui établissent que tous les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon bénéficiaient d'un financement gratuit de leurs opérations courantes et qu'un tel avantage était lié à des décisions nationales telles que la décision n° 40 ou la communication de la CBIRC visée au considérant 560. Par ailleurs, aucun établissement financier chinois n'ayant pleinement coopéré, la Commission a eu recours aux données disponibles. Dans ce contexte, la Commission n'a pas considéré qu'elle avait renversé la charge de la preuve, mais plutôt que les pouvoirs publics chinois et les établissements financiers chinois n'avaient produit aucun élément permettant d'infirmer ses conclusions. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(311) En l'absence d'autres observations concernant la spécificité, les conclusions formulées aux considérants 558 et 561 du règlement provisoire ont été confirmées.

c) Calcul du montant de la subvention

(312) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a contesté le fait que, pour plusieurs entités, il a été tenu compte de plusieurs jours postérieurs à la fin de la période d'enquête afin d'effectuer le calcul de la subvention. En outre, les acceptations bancaires interentreprises accordées à une société financière du groupe SAIC auraient dû être supprimées car cette société n'était pas bénéficiaire de ce régime. En tant que société financière, cette entité donnait des acceptations bancaires mais n'en recevait pas.

([53]) http://www.pbc.gov.cn/en/3688253/3689009/4180845/4821853/2023031716595159517.pdf.
([54]) https://www.gov.cn/gongbao/content/2011/content_1860734.htm.

(313) La Commission a observé que certaines sociétés n'avaient pas fourni les informations conformément aux instructions figurant dans le questionnaire, étant donné qu'elles n'avaient pas mentionné les traites d'acceptation bancaire ayant débuté avant la période d'enquête, ce qui empêchait d'utiliser ces traites manquantes pour effectuer les calculs. Toutefois, en accord avec certaines sociétés et comme expliqué dans l'information spécifique, les sociétés du groupe SAIC n'ont pas été invitées à soumettre à nouveau ces informations détaillées en raison de la charge de travail que cela aurait supposé, mais elles ont accepté que l'avantage soit tout de même calculé sur la base des traites d'acceptation bancaire toujours en cours après la période d'enquête. Pour les autres sociétés qui ne se sont pas vu proposer d'accord, la Commission a appliqué la même approche fondée sur les informations communiquées par les sociétés et a considéré qu'il était raisonnable d'utiliser ces informations puisqu'elles couvraient une période nette de 12 mois au moment de l'émission des traites d'acceptation. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(314) En ce qui concerne les traites d'acceptation bancaire interentreprises, la Commission a accepté les demandes et en a tenu compte dans son calcul révisé du montant de la subvention.

(315) Le groupe Geely a fait valoir que l'avantage devrait être calculé sur la base de la commission relative au crédit, et non du taux d'intérêt de la banque, qu'aucun avantage ne devrait être calculé pour les traites d'acceptation bancaire entièrement couvertes par un dépôt en espèce ou une garantie bancaire et que les commissions payées par le groupe Geely devraient être déduites du calcul de l'avantage.

(316) La Commission n'était pas d'accord avec les allégations du groupe Geely. Compte tenu de la nature des traites d'acceptation bancaire, qui accordent un délai de paiement prolongé au moyen d'un prêt à court terme sans intérêt, la Commission a considéré que l'avantage devait être calculé sur la base d'une référence non faussée. En outre, ainsi qu'il a été établi lors de précédentes enquêtes, le fait que les traites d'acceptation bancaire soient couvertes par un dépôt en espèces ou une garantie n'est pas pertinent pour le calcul de l'avantage. L'avantage a été calculé comme correspondant à la différence entre le montant que l'entreprise a effectivement payé à titre de rémunération du financement sous la forme de traites d'acceptation bancaire et le montant qu'elle devrait payer en appliquant un taux d'intérêt de prêt à court terme. En effet, il est courant que les banques demandent diverses formes de garanties lorsqu'elles octroient des prêts. L'existence d'une garantie ne signifie pas que les fonds ont été prêtés aux conditions du marché. De même, la Commission n'a pas considéré que la commission payée lors de l'émission de la traite d'acceptation bancaire était comparable au paiement d'intérêts. C'est pourquoi elle n'a pas considéré que cette commission devait être déduite. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées.

(317) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la référence utilisée devrait avoir la même structure que la contribution financière comparée conformément à l'article 14, points b) et c), de l'accord SMC. La Commission a rejeté cette allégation au motif que la référence utilisée et la méthode appliquée correspondent à l'instrument financier pertinent au titre duquel les producteurs de VEB, en bénéficiant de traites d'acceptation bancaire, ont reçu un financement préférentiel sous la forme d'un prêt à court terme sans intérêt. La Commission a donc considéré que l'utilisation d'un taux d'intérêt à court terme applicable à la durée du prêt constituait une base appropriée pour calculer l'avantage conféré au bénéficiaire. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(318) En l'absence de toute autre observation, les conclusions énoncées aux considérants 562 à 566 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.5.3.3. Effets escomptés

a) Généralités

(319) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission ne devait pas se fonder sur de précédentes enquêtes pour établir ses conclusions et qu'elle n'avait pas démontré que les effets escomptés constituaient une forme de financement préférentiel.

(320) Comme indiqué aux considérants 567 à 570 du règlement provisoire, en utilisant des effets escomptés, les intermédiaires financiers ont avancé des montants de créances avant leur échéance. En cédant les droits de ces créances futures aux établissements financiers, les sociétés en cause ont reçu des fonds de manière anticipée, après déduction des commissions et des taux d'escompte applicables. Le taux d'escompte applicable a été jugé se trouver à un niveau préférentiel. L'avantage ainsi conféré aux bénéficiaires correspond à la différence entre le taux d'escompte appliqué par les établissements financiers chinois et le taux d'escompte applicable sur le marché à une opération comparable. En l'absence de coopération de la part des établissements financiers chinois, la Commission a confirmé sa conclusion selon laquelle les effets escomptés fournissaient un financement à un taux préférentiel. La Commission a contesté l'allégation des pouvoirs publics chinois selon laquelle elle se fondait sur les conclusions de précédentes enquêtes. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(321) Le groupe BYD a fait valoir que les effets escomptés intragroupe assortis d'un taux de dépôt spécifique auraient dû être exclus du calcul de l'avantage, étant donné que le groupe ne transférait pas les créances non arrivées à échéance à des banques, mais récupérait les dépôts effectués auprès de banques.

(322) La Commission n'a pas accepté cette allégation étant donné qu'une transaction d'effet escompté n'est pas réalisée entre des parties liées, mais entre le destinataire de l'effet escompté et une banque. Le fait que l'acceptation bancaire initiale, qui est ensuite escomptée, ait été initialement émise par une société liée est dénué de pertinence et ne change rien au fait que la société a bénéficié d'un faible taux d'escompte par rapport au taux d'escompte applicable pour une opération comparable sur le marché.

(323) En l'absence d'autres observations concernant l'évaluation générale des effets escomptés, les conclusions formulées aux considérants 567 à 570 du règlement provisoire ont été confirmées.

b) Spécificité

(324) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et le groupe BYD ont fait valoir que les effets escomptés n'étaient pas spécifiques mais accessibles à tous les secteurs. Le groupe BYD a fait référence aux dispositions figurant à l'article 15 des mesures relatives à l'administration des acceptations, escomptes et escomptes de la banque centrale de traites commerciales ([55]).

(325) Comme établi au considérant 572 du règlement provisoire, les effets escomptés, en tant que forme de financement, font partie du système de soutien financier préférentiel offert par les établissements financiers aux industries encouragées, telles que l'industrie des VEB, et les éléments de preuve produits par le groupe BYD n'ont pas permis d'établir que toute entreprise de la RPC (en dehors des industries encouragées) pouvait bénéficier d'effets escomptés selon les mêmes conditions et modalités préférentielles que celles constatées pour l'industrie des VEB. Ces arguments ont donc été rejetés.

(326) En l'absence d'autres arguments concernant la spécificité, les conclusions établies aux considérants 571 à 573 du règlement provisoire sont confirmées.

c) Calcul du montant de la subvention

(327) En l'absence d'observations concernant le calcul du montant de la subvention, les conclusions formulées aux considérants 574 à 576 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.5.3.4. Aide aux investissements en capital

3.5.3.4.1. Conversion de créances en capital

a) Généralités

(328) En l'absence d'observations concernant l'évaluation générale des conversions de créances en capital, les conclusions formulées aux considérants 577 à 580 du règlement provisoire ont été confirmées.

b) Spécificité

(329) En l'absence d'observations concernant la spécificité, les conclusions formulées au considérant 581 du règlement provisoire ont été confirmées.

c) Calcul de l'avantage conféré

(330) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont déclaré qu'étant donné que les entités qui participent à une conversion de créances en capital se voient conférer des droits d'actionnaires, l'investissement en fonds propres n'aurait pas dû être traité comme un prêt sans intérêt aux fins du calcul de l'avantage.

([55]) Voir note de bas de page n° 53.

(331) La Commission a considéré que l'avantage tiré d'une conversion de créances en capital devait être traité du point de vue du bénéficiaire de la subvention, à savoir NHBGAP. Toutefois, les droits des actionnaires pris en considération par les pouvoirs publics chinois concernaient les investisseurs, et non NHBGAP, et sont donc dénués de pertinence aux fins du calcul de l'avantage reçu par NHBGAP. Au contraire, la Commission a fait observer que l'avantage équivalait à un prêt sans intérêts, étant donné que, du point de vue de NHBGAP, une dette assortie d'un taux d'intérêt donné due au débiteur a été convertie en un autre type de dette subordonnée vis-à-vis du même débiteur, mais cette fois sans paiement d'intérêts. Cette allégation a donc été rejetée.

(332) En l'absence d'autres observations concernant le calcul de l'avantage, les conclusions formulées aux considérants 582 et 583 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.5.3.4.2. Apports de fonds propres

a) Généralités

(333) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission n'avait pas examiné si les différents apports de fonds propres étaient plus avantageux qu'un apport de fonds propres privé.

(334) La Commission conteste cette appréciation. Dans chaque cas, la Commission a expliqué le caractère avantageux de l'opération, comme, par exemple, aux considérants 579 et 582 du règlement provisoire pour la conversion de créances en capital susmentionnée, ou aux considérants 585 à 587 du règlement provisoire pour l'apport de fonds propres du groupe Geely.

(335) En outre, pour l'apport de fonds propres relatif à SAIC, la Commission a dû fonder entièrement son appréciation sur les données disponibles, comme souligné aux considérants 600 et 605 du règlement provisoire, et les conditions sous-jacentes précises de l'opération n'étaient donc pas connues. Par ailleurs, sur la base des informations accessibles au public exposées aux considérants 601 à 606 du règlement provisoire, la Commission a conclu, au considérant 607 du règlement provisoire, que les participants à l'opération avaient agi en tant qu'organismes publics conformément au cadre législatif applicable en vue de fournir gratuitement des fonds propres supplémentaires à SAIC.

(336) Enfin, la Commission a fait observer que, hormis une déclaration générale, les pouvoirs publics chinois n'avaient apporté aucun élément nouveau au dossier afin de contredire ses conclusions. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

b) Groupe Geely

(337) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a affirmé que Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership n'était pas un organisme public et n'était pas non plus investi d'un pouvoir gouvernemental. Il a également soutenu qu'en raison du transfert de ses actions à une entité privée en 2024, la référence devrait être modifiée.

(338) La Commission a fait observer, comme expliqué au considérant 590 du règlement provisoire, que Yangtze River Industrial Fund — un fonds d'orientation du gouvernement chinois depuis 2017 — se concentrait sur le développement d'industries stratégiques et émergentes dans la province du Hubei, y compris celle des VEB. Ce fonds est aligné sur les stratégies nationales établies pour les pôles industriels modernes, ce qui met en relief son rôle dans la mise en œuvre des grands projets industriels des pouvoirs publics dans la région. En ce qui concerne l'allégation selon laquelle le fonds a transféré ses actions à une entité privée après la période d'enquête, elle ne contredit pas la conclusion selon laquelle les pouvoirs publics chinois ont directement transféré des fonds au groupe Geely par l'intermédiaire de ce fonds au cours de la période d'enquête. Par conséquent, ces allégations ont été rejetées.

c) Groupe SAIC

(339) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a fait valoir que le montant total de l'avantage tiré de l'apport de fonds propres constaté au considérant 598 du règlement provisoire n'aurait pas dû être imputé sur le chiffre d'affaires total du produit soumis à l'enquête. Le groupe SAIC a affirmé que les informations accessibles au public sur lesquelles la Commission s'est fondée n'indiquaient pas clairement ce qui était spécifiquement destiné aux VEB et ce qui était destiné à d'autres fins ou n'était pas propre au produit visé par l'enquête.

(340) La Commission a partiellement accepté cette allégation, dans la mesure où les informations accessibles au public mentionnées au considérant 339 du présent règlement indiquaient que l'apport de capital n'était pas entièrement lié aux VEB, et a révisé le calcul. En l'absence d'informations vérifiées, qui n'ont pas été fournies par le groupe SAIC, la Commission était en droit, le cas échéant, d'utiliser les données disponibles. Le reste de l'allégation a donc été rejeté. En l'absence de toute autre observation concernant l'évaluation générale des apports de fonds propres, les conclusions de l'enquête, l'avantage, la spécificité et le calcul de l'avantage, la Commission a confirmé les conclusions tirées aux considérants 584 à 610 du règlement provisoire.

3.5.4. *Obligations*

3.5.4.1. Remarques générales

(341) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont réitéré leurs allégations selon lesquelles les questions posées par la Commission au sujet des obligations vertes étaient trop générales pour qu'ils puissent fournir des informations utiles et leur manque de coopération allégué par la Commission avait en réalité été induit par la Commission elle-même.

(342) La Commission rappelle à nouveau, comme indiqué au considérant 270 du règlement provisoire, qu'au cours de l'enquête, elle avait présenté aux pouvoirs publics chinois une série de questions détaillées, bien définies et pertinentes dans sa demande de complément d'information, dans sa demande de renseignements supplémentaires ainsi que lors de la visite de vérification effectuée dans les locaux des pouvoirs publics chinois, en réponse auxquelles ceux-ci n'avaient pas fourni les informations nécessaires. Par ailleurs, dans sa demande d'informations, la Commission a cité plusieurs documents officiels spécifiques relatifs aux obligations vertes et aux sociétés d'autofinancement. Vu que les pouvoirs publics chinois insistent pour nommer certains de ces documents, la Commission se contentera d'indiquer que ceux-ci incluaient, par exemple, les orientations sur l'émission d'obligations vertes publiées par la NDRC, l'avis d'orientation sur le soutien du développement des obligations vertes publié par la CSRC, la communication sur la publication du catalogue de projets approuvés pour bénéficier de l'obligation verte (édition 2021) publiée par la Banque populaire de Chine, la NDRC et la CSRC, l'outil pour le financement sur fonds propres environnemental publié par la Banque populaire de Chine et le programme d'évaluation financière verte pour les établissements financiers et bancaires, publié par la Banque populaire de Chine. Ces publications sont des documents essentiels constituant la base du cadre juridique et réglementaire de l'émission d'obligations vertes et du financement vert au sens large. Sans ces documents, la Commission ne disposait de toute évidence pas des informations de base nécessaires pour déterminer si un financement préférentiel a été accordé au moyen de l'émission d'obligations vertes. Toutefois, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni ces documents et n'ont pas expliqué le cadre juridique et réglementaire ni ce qui constituait une obligation verte, bien que de telles obligations soient mentionnées dans des documents officiels. Cet argument a dès lors été rejeté.

3.5.4.2. Établissements financiers agissant en tant qu'organismes publics

(343) À la suite de l'information provisoire et finale, les pouvoirs publics chinois ont contesté les références faites à l'article 16 de la loi de la RPC sur les valeurs mobilières. Les pouvoirs publics chinois ont fait observer que l'article 16 avait été modifié en 2019. Ils ont également indiqué que l'article 12 du règlement relatif à l'administration des obligations de sociétés, qui exige que l'objectif des fonds obtenus soit conforme aux politiques industrielles de l'État, n'est qu'une exigence destinée à l'émetteur des obligations d'entreprise, c'est-à-dire les entreprises, mais pas une exigence destinée aux investisseurs. En outre, il ne réglemente que l'utilisation du capital mobilisé; il n'impose à aucun établissement d'investir dans les obligations de l'entreprise.

(344) Par ailleurs, les pouvoirs publics chinois ont une fois de plus affirmé que l'industrie des VEB n'était pas une industrie encouragée, que les établissements financiers n'agissaient pas en tant qu'organismes publics et que les notations de crédit étaient fiables.

(345) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission n'avait fourni aucun élément de preuve indiquant que «la plupart des investisseurs sont des investisseurs institutionnels, y compris des établissements financiers», en dehors d'un article de Bloomberg «datant d'il y a deux ans». En toute hypothèse, cet article ne pourrait démontrer que la composition des investisseurs en obligations chinoises en général, et non les investisseurs spécifiques dans les obligations émises par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont de nouveau formulé leurs arguments et ont insisté sur le fait qu'en toute hypothèse, un avantage ne devrait être calculé pour ces obligations spécifiques que lorsque la Commission est en mesure de prouver que l'investisseur était un organisme public.

(346) La Commission maintient la position qu'elle a formulée à la suite de l'information provisoire. La Commission a reconnu que l'article 16 de la loi de la RPC sur les valeurs mobilières avait été modifié en 2019. Elle conteste, toutefois, l'interprétation faite par les pouvoirs publics chinois de l'article 12 du règlement relatif à l'administration des obligations de sociétés. En effet, le fait que l'émetteur de l'obligation doive se conformer aux politiques industrielles de l'État pour pouvoir accéder au marché obligataire montre que ces moyens supplémentaires de financement par l'intermédiaire du marché obligataire ne sont accessibles qu'à certaines entreprises encouragées et uniquement pour les utilisations encouragées par l'État.

(347) La Commission a tenu compte de cet élément, en combinaison avec toutes les autres conclusions générales formulées par la Commission en l'espèce concernant le financement préférentiel, qui ont été décrites en détail à la section 3.5.1 du règlement provisoire et confirmées à la section 3.5.1 ci-dessus, telles que le fait que les établissements financiers agissent en tant qu'organismes publics et le fait que les notations de crédit sont faussées, dans son évaluation du financement préférentiel sur le marché obligataire.

(348) La Commission a par ailleurs fait observer que l'«article» de Bloomberg était en réalité un rapport de 74 pages de 2022 sur le marché obligataire chinois. L'activité principale de Bloomberg étant l'analyse des données et des tendances sur les marchés des capitaux, la Commission estime que cette étude peut être considérée comme une preuve fiable couvrant la période d'enquête. Ce rapport corrobore en outre les informations recueillies lors des enquêtes précédentes et confirme que la situation n'a pas changé au cours de la période d'enquête.

(349) Afin de compléter ces informations, la Commission attire l'attention sur d'autres rapports récents qui confirment les conclusions du rapport de Bloomberg. En effet, selon les informations dont dispose la Commission, la structure des investisseurs sur le marché obligataire chinois reste fortement dominée par les établissements financiers, qui sont également les souscripteurs de la plupart des obligations ([56]). Les banques sont également les principaux détenteurs d'obligations d'entreprise, suivies par les organismes de financement ([57]). En outre, les investisseurs internationaux détenaient moins de 3 % du marché obligataire chinois en 2021 ([58]).

(350) En ce qui concerne les obligations émises par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, la Commission a constaté qu'un certain nombre d'entre elles étaient des obligations émises sur le marché interbancaire, lequel, par définition, n'est ouvert qu'aux investisseurs institutionnels/établissements financiers. Il convient également de rappeler qu'à l'exception d'EXIM Bank, aucun des établissements financiers n'a coopéré à la présente enquête.

(351) En outre, les pouvoirs publics chinois ne tiennent pas compte des faits soulignés par la Commission au considérant 620 du règlement provisoire, à savoir que les obligations émises par les sociétés retenues dans l'échantillon ont un taux d'intérêt proche ou inférieur au taux d'intérêt de prime, ce qui signifie que leur rendement est proche ou inférieur au taux auquel les établissements financiers peuvent eux-mêmes obtenir des fonds auprès d'autres établissements financiers. En d'autres termes, ces obligations constituent une opération déficitaire pour les banques. Cela prouve clairement que les établissements financiers agissent en tant qu'organismes publics tenant compte d'autres considérations que celles d'un investisseur opérant dans des conditions de marché.

([56]) Shen, W., Conceptualizing the Regulatory Thicket: China's Financial Markets after the Global Financial Crisis, Routledge, Londres, New York, 2021, p. 74.

([57]) Amstad, M., et He, Zh., Chinese Bond Market and Interbank Market, NBER, Working Paper 25549, février 2019, p. 10; disponible à l'adresse suivante: https://www.nber.org/system/files/working_papers/w25549/w25549.pdf (consulté le 24 août 2023).

([58]) 9 Things to know about China's Bond Market, Allianz Global Investors, 15 octobre 2021, p. 3; disponible à l'adresse suivante: 9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf (allianzgi.com) (consulté le 24 août 2023). Source originale: CEIC, Wind, Citi Research.

(352) Les pouvoirs publics chinois ne tiennent pas non plus compte des éléments de preuve spécifiques avancés concernant les obligations vertes au considérant 617 du règlement provisoire, dans lequel la Commission a souligné que, conformément au «programme d'évaluation financière verte pour les établissements financiers et bancaires» de la Banque populaire de Chine, les banques chinoises doivent souscrire à des instruments de dette verts pour atteindre un seuil donné dans leur base d'actifs financiers qui contribuera à une évaluation positive de leur performance par l'autorité de surveillance du secteur bancaire. En outre, selon l'«instrument de politique monétaire visant à soutenir les projets de réduction des émissions de carbone» de la Banque populaire de Chine, les établissements financiers doivent fournir un financement aux sociétés à l'appui des activités industrielles vertes à des taux d'intérêt préférentiels proches du niveau du taux de prime du pays. En contrepartie, la Banque populaire de Chine propose des taux de refinancement préférentiels aux banques pour les fonds verts qu'elles ont versés. Ici encore, de toute évidence, cela souligne que les établissements financiers agissaient en tant qu'organismes publics en ce qui concerne les obligations vertes émises par les sociétés retenues dans l'échantillon.

(353) Enfin, les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucun élément de preuve à l'appui de leurs allégations selon lesquelles les investisseurs sur le marché obligataire chinois n'étaient pas en majorité des établissements financiers.

(354) Par conséquent, la Commission a confirmé sa conclusion selon laquelle il existe un chevauchement significatif entre les créanciers qui fournissent des capitaux sur le marché obligataire et ceux qui fournissent des capitaux sous la forme de prêts, et que, dès lors, les obligations ne constituent, dans une certaine mesure, qu'un moyen supplémentaire de fournir des prêts aux entreprises. Partant, la Commission a rejeté ces arguments.

(355) En l'absence d'autres observations concernant la base juridique et la conclusion selon laquelle les établissements financiers agissent en tant qu'organismes publics, les conclusions formulées aux considérants 611 à 630 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.5.4.3. Spécificité

(356) En ce qui concerne les obligations, les pouvoirs publics chinois ont fait observer que les prétendus «instruments de dette verts» étaient à la disposition d'un certain nombre d'industries. Ils ont également soutenu que ces obligations ne pouvaient pas être considérées comme spécifiques ou limitées à un certain nombre d'industries car «les obligations ne peuvent pas être émises sans l'approbation des autorités gouvernementales».

(357) Plus généralement, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la décision 40 relative aux industries encouragées ne s'appliquait pas aux obligations, étant donné que le terme «crédit» figurant dans cette décision ne fait référence qu'aux prêts au sens strict. À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont communiqué d'autres documents chinois, dans lesquels le terme «crédit» était utilisé en même temps que le terme «obligations». Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que les principales lois et réglementations sur lesquelles la Commission s'est fondée pour étayer sa conclusion à la section 3.5.1 du règlement provisoire s'appliquent uniquement aux prêts, mais pas aux obligations. En outre, le groupe Geely a affirmé, à la suite de l'information provisoire, que la Commission n'avait pas fourni suffisamment de précisions quant à la spécificité.

(358) En ce qui concerne les obligations vertes, la Commission a souligné, au considérant 632 du règlement provisoire, que ces obligations étaient spécifiques puisqu'elles ne pouvaient être émises que par des entreprises exerçant certaines activités industrielles énumérées dans un catalogue d'activités industrielles vertes. Le fait que ce catalogue comprenne plus d'une industrie est dénué de pertinence à cet égard et ne contredit pas la conclusion de la Commission.

(359) La Commission a également confirmé son désaccord avec l'interprétation restrictive du terme «crédit» figurant dans la décision 40 et continue d'interpréter ce terme plutôt dans le sens de «financement» au sens large. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas réfuté l'observation formulée par la Commission dans l'information finale, à savoir que le fait que l'article 12 du règlement relatif à l'administration des obligations de sociétés fasse le lien avec les politiques industrielles de l'État, qui sont guidées par la décision 40. En outre, les pouvoirs publics chinois ont choisi de se concentrer uniquement sur la décision 40 et n'ont pas tenu compte des autres éléments de preuve relatifs à la spécificité fournis par la Commission à la section 3.5.1.5 du règlement provisoire. Par exemple, le considérant 435 du règlement provisoire faisait référence au plan de développement de l'industrie des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies (2012-2020), qui prévoit des «incitations politiques sous la forme d'une facilitation de l'accès aux services financiers» et qui est clairement spécifique au secteur industriel en cause. On trouve encore un autre exemple au considérant 444 du règlement provisoire, dans lequel la Commission a observé que les critères établis par la NFRA pour l'évaluation des performances des banques commerciales tiennent compte de la manière dont les établissements financiers «servent les objectifs de développement national et l'économie réelle», et en particulier de la manière dont ils «servent les industries stratégiques et émergentes».

(360) Les arguments en question ont donc été rejetés.

(361) En l'absence d'observations concernant la spécificité, les conclusions formulées aux considérants 631 et 632 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.5.4.4. Calcul du montant de la subvention

(362) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a allégué que toutes les obligations émises par certaines entités ne devaient pas être considérées comme des «obligations vertes». En effet, selon les principes pour les obligations vertes adoptés par la Chine en juillet 2022, les obligations vertes comportent quatre composantes essentielles, à savoir:

— l'utilisation du produit des obligations vertes est limitée aux industries vertes, aux activités économiques vertes et à d'autres projets écologiques connexes,

— l'émetteur est tenu de communiquer aux investisseurs les informations spécifiques relatives aux projets verts, y compris le processus d'évaluation et de sélection. Par ailleurs, le recours à une agence indépendante d'évaluation et de certification par des tiers est encouragé,

— le produit des obligations vertes devrait être géré spécifiquement dans le but de veiller à ce qu'il soit utilisé dans le strict respect de l'objectif fixé dans les documents d'émission, et

— des obligations d'information sont imposées à l'émetteur.

(363) Selon le groupe SAIC, ces quatre composantes établissaient une distinction claire entre les obligations vertes et les obligations d'entreprises en Chine, ce qui se reflète dans les documents d'information relatifs aux obligations vertes qui sont généralement disponibles dans le domaine public, par exemple sur les sites internet des bourses de valeurs mobilières ou des autorités de régulation. Toutefois, si les obligations vertes portent généralement la mention «vert» dans leur nom, les obligations non vertes, elles, n'ont pas le droit au label «vert» car elles ne peuvent pas satisfaire aux exigences en matière d'émission d'obligations vertes fixées par la Banque populaire de Chine. Autrement dit, la Commission ne pouvait pas traiter toutes les obligations comme étant des obligations vertes pour la seule raison que les activités auxquelles elles se rapportaient figuraient dans le Green Bonds Supporting Project Catalogue (2021 Edition) (catalogue de projets soutenant les obligations vertes) mentionné au considérant 263 du règlement provisoire. En outre, pour les obligations qui n'étaient pas vertes, la Commission aurait dû imputer le montant de l'avantage sur le chiffre d'affaires total de la société, plutôt que sur le chiffre d'affaires relatif au produit soumis à l'enquête.

(364) La Commission n'a pas contesté le fait que les obligations du groupe SAIC n'étaient pas toutes des obligations vertes. Elle tient néanmoins à souligner que l'utilisation du chiffre d'affaires relatif au produit soumis à l'enquête pour calculer l'avantage lié aux obligations n'était pas nécessairement fondée sur le fait qu'une obligation soit qualifiée d'«obligation verte». Les obligations normales, lorsqu'elles sont destinées à toutes fins, ont été imputées sur le chiffre d'affaires total. Les obligations d'entreprise ont également été considérées comme liées au produit soumis à l'enquête si, dans les documents d'émission, un lien a été établi avec des domaines spécifiques aux VEB, tels que, par exemple, le financement de la R & D relative aux nouvelles technologies, qui sont davantage susceptibles de profiter aux véhicules électriques qu'aux moteurs à combustion. Lorsque les obligations étaient destinées aux VEB, ces obligations ont été imputées sur le chiffre d'affaires des VEB. Toutes les obligations vertes ont été imputées au chiffre d'affaires des VEB. La Commission tient également à rappeler que le montant de l'avantage relatif aux obligations se rapportait pour l'essentiel à diverses sociétés financières du groupe qui n'ont jamais répondu au questionnaire, telles que SFMH, VW Finance et GMAC. En l'absence d'informations vérifiées, que le groupe SAIC n'a pas fournies, la Commission a eu recours aux données disponibles. En particulier, le montant de la subvention a été calculé sur la base des informations relatives aux montants, aux dates de début et de fin et aux taux d'intérêt des obligations figurant soit dans les états financiers accessibles au public soit dans les informations communiquées aux investisseurs en bourse. Dans certains cas, les obligations ont été classées dans la catégorie des obligations vertes. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(365) Comme indiqué au considérant 147 du présent règlement, le groupe SAIC a fait valoir que l'article 28 n'aurait pas dû être appliqué pour imputer l'ensemble des titres adossés à des actifs émis par une seule entité n'ayant pas coopéré à l'un des producteurs et, en fin de compte, au groupe SAIC tout entier. Premièrement, le groupe SAIC a soutenu que l'entité en question n'avait jamais été tenue de fournir une réponse au questionnaire. Deuxièmement, il a affirmé n'exercer aucun contrôle significatif sur cette entité, étant donné qu'elle faisait partie d'un accord d'entreprise commune. Troisièmement, si la Commission tenait vraiment à ce qu'une telle imputation soit effectuée, elle aurait dû calculer la part de l'avantage qui était imputable à ce producteur.

(366) En ce qui concerne le premier argument, la Commission a souligné que toutes les sociétés liées fournissant un financement aux producteurs ou en leur nom devaient répondre aux sections A et E du questionnaire. L'entité en question n'a jamais répondu au questionnaire, alors qu'elle était clairement associée à la prestation de services de financement au nom de l'un des producteurs, et l'existence de ces services n'a été connue que très tardivement dans la procédure, juste avant la publication du règlement provisoire.

(367) Sur le deuxième point, l'entité liée en question était détenue à 100 % par le partenaire du groupe SAIC dans l'entreprise commune et fournissait des services financiers à l'un des producteurs du groupe SAIC, détenu conjointement par SAIC et son partenaire dans l'entreprise commune. Dès lors, il ne faisait aucun doute pour la Commission qu'il s'agissait d'une entité liée qui aurait dû fournir une réponse au questionnaire.

(368) S'agissant du troisième point, en l'absence d'informations vérifiées, qui n'ont pas été fournies par le groupe SAIC, la Commission était en droit, le cas échéant, d'utiliser les données disponibles. D'après les informations disponibles, l'entité en question fournissait des services financiers à l'un des producteurs du groupe SAIC, et d'autres activités n'ont pas pu être déterminées. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(369) À la suite de l'information finale, le groupe SAIC a réitéré ses observations concernant l'entité n'ayant pas coopéré qui a émis les titres adossés à des actifs. Selon la société, imputer les titres adossés à des actifs à l'entité ayant fourni des services financiers à l'un des producteurs du groupe SAIC n'était pas conforme à la pratique de la Commission. Le groupe SAIC a précisé que la Commission devrait utiliser le taux de participation du producteur-exportateur dans la société bénéficiaire et que, conformément à la jurisprudence de l'OMC, l'application de l'article 28 était strictement limitée aux informations manquantes, à savoir, en l'espèce, le montant de l'avantage, et ne devrait pas être étendue au-delà de ce montant. De fait, en l'espèce, la structure de l'actionnariat de la société bénéficiaire était publiquement disponible, et ses liens avec le groupe étaient clairement décrits dans les observations du groupe SAIC.

(370) Le groupe SAIC a également déclaré que les «autres activités» de la société bénéficiaire étaient claires et à la disposition de la Commission et que l'imputation par la Commission à une seule entité de production du groupe entraînerait dans certaines circonstances une double comptabilisation.

(371) La Commission conteste ces allégations. Premièrement, il manquait à la Commission des informations non seulement sur le montant de l'avantage, mais aussi sur la ou les entités du groupe auxquelles cet avantage devait être imputé. Le fait que la société n'ayant pas coopéré ait été la première bénéficiaire directe, au sein du groupe, du financement préférentiel fourni par des parties externes ne signifie pas qu'elle ait également été la seule bénéficiaire de ce financement préférentiel au sein du groupe. Dès lors, l'application de l'article 28 aux fins de la détermination de l'imputation de l'avantage était nécessaire.

(372) Deuxièmement, contrairement à ce que le groupe SAIC a déclaré, cette imputation a été réalisée conformément à la pratique antérieure de la Commission. En effet, l'exemple tiré de la pratique antérieure cité par le groupe SAIC concernait une entité holding qui fournissait des services financiers à ses filiales, qui incluaient les producteurs-exportateurs. Compte tenu de la situation factuelle dans cette affaire spécifique, il avait été décidé que la part des investissements de l'entité holding dans ses filiales (liée au montant de fonds propres et donc à la participation dans chaque filiale) constituait un indicateur raisonnable de la part du financement préférentiel dont bénéficiait chaque filiale, et, dès lors, une clé de répartition appropriée pour l'imputation de l'avantage aux producteurs-exportateurs. En l'espèce, en revanche, la société du groupe SAIC n'ayant pas coopéré n'a aucune filiale connue. À la connaissance de la Commission, il n'existe pas non plus de lien entre la structure organisationnelle formelle des deux partenaires de l'entreprise commune et la proportion réelle de services financiers fournis par la société n'ayant pas coopéré aux différentes entités du groupe.

(373) Troisièmement, comme souligné au considérant 368 ci-dessus, étant donné que la société n'ayant pas coopéré n'avait pas répondu au questionnaire, il n'a pas été possible de déterminer la portée et la structure exactes de ses activités financières. Il n'existe pas non plus de lien à proprement parler entre le propriétaire de la sûreté sous-jacente aux titres adossés à des actifs émis et le bénéficiaire effectif des fonds levés au moyen de ces titres. La Commission a donc rejeté ces allégations.

(374) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a affirmé que les producteurs n'avaient pas bénéficié de titres adossés à des actifs étant donné que les transactions étaient restées entre l'entité de financement et l'emprunteur de détail.

(375) La Commission a relevé que, dans le cadre de ces opérations, le groupe Geely avait bénéficié d'un financement préférentiel. Comme indiqué au considérant 619 du règlement provisoire, les titres adossés à des actifs permettaient au groupe de remplacer leurs créances à moyen terme sur des prêts automobiles par des liquidités immédiatement disponibles, ce qui facilitait ainsi le préfinancement de leurs opérations de prêt de manière très avantageuse. Les avantages ont été imputés en conséquence. Cet argument a dès lors été rejeté.

(376) Le groupe Geely s'est opposé à l'utilisation de la même référence pour les obligations que celle appliquée aux prêts, car les obligations et les prêts sont des instruments financiers différents.

(377) À cet égard, la Commission a souligné que les prêts et les obligations étaient des instruments de financement par endettement similaires. En fait, une obligation est une sorte de prêt utilisé par les grandes entités pour lever des capitaux. Tant les prêts que les obligations sont contractés/émis pour une certaine durée et sont assortis d'un taux d'intérêt/nominal. Le fait que le financement au moyen d'un prêt soit assuré par un établissement financier et que le financement au moyen d'une obligation de société soit assuré par des investisseurs qui, dans la plupart des cas, sont également des établissements financiers, n'est pas pertinent pour déterminer les caractéristiques essentielles des deux instruments. En effet, les deux instruments servent à financer des opérations commerciales, prévoient le même type de rémunération et sont assortis d'un délai et de conditions de remboursement similaires. En outre, aucune autre référence n'a été proposée et aucune autre information accessible au public n'a pu être trouvée afin de fournir une référence plus précise. L'argument en question a dès lors été rejeté.

(378) En l'absence d'autres arguments, les conclusions établies aux considérants 633 à 635 du règlement provisoire sont confirmées.

3.5.4.5. Conclusion sur le financement préférentiel: autres types de financement

(379) En l'absence d'autres observations concernant la conclusion relative aux autres types de financement, les conclusions formulées aux considérants 636 et 637 du règlement provisoire ont été confirmées.

(380) Le montant de la subvention établi en rapport avec les autres types de financement préférentiel sur la période d'enquête pour les groupes d'entreprises retenus dans l'échantillon s'élevait à:

Financement préférentiel: autres types de financement

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	3,60 %
Groupe Geely	3,23 %
Groupe SAIC	7,56 %

3.6. **Programmes d'aides**

3.6.1. *Subventions directes en espèces*

a) Remarques générales

(381) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et le groupe SAIC ont affirmé que la spécificité des aides reçues par Geely et SAIC n'avait pas fait l'objet d'une détermination au cas par cas fondée sur des éléments de preuve positifs. De même, le groupe Geely a affirmé que les aides auraient dû être imputées au chiffre d'affaires total (VEB et non VEB), afin de refléter dûment le fait qu'elles concernaient l'ensemble des activités des entités bénéficiaires.

(382) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission avait utilisé les données disponibles de manière punitive au moment d'apprécier les aides reçues par Geely et SAIC et que les consignes qu'elle avait données étaient peu claires, ce qui a empêché les sociétés retenues dans l'échantillon de procéder à une évaluation adéquate. Selon eux, la Commission n'a pas procédé à une évaluation détaillée de tous les éléments de preuve figurant dans le dossier afin de sélectionner les données de remplacement les plus appropriées et les subventions alléguées ne devraient pas être imputées aux exportateurs qui n'en ont pas bénéficié.

(383) Comme expliqué en détail au considérant 364 du règlement provisoire, le groupe SAIC a affirmé qu'il n'était pas essentiel d'utiliser «les montants individuels de chaque aide, la date de réception des aides, la description des aides, les communications correspondantes des pouvoirs publics précisant la nature des aides et d'autres informations nécessaires» et a refusé de fournir de telles informations, de sorte que la Commission s'est trouvée dans l'impossibilité de déterminer les régimes de subvention sous-jacents et le montant des aides reçues au cours de la période d'enquête ainsi que de savoir si ces aides concernaient ou non des actifs immobilisés. De même, comme expliqué au considérant 372 du règlement provisoire, aucune des sociétés du groupe Geely n'a fourni d'informations complètes sur la nature des programmes d'aides dans le cadre desquels elle bénéficiait d'un soutien, comme demandé dans le questionnaire, si bien que la Commission n'était pas en mesure de déterminer les régimes de subvention sous-jacents aux programmes d'aides pour le produit soumis à l'enquête.

(384) En outre, comme expliqué à la section 3.3.1.4 du règlement provisoire, les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucune information concernant les aides versées aux groupes retenus dans l'échantillon, de sorte que la Commission n'a pas pu combler ces lacunes au moyen d'informations obtenues auprès d'une autre source. En revanche, la Commission a observé que le groupe BYD avait fourni les informations pertinentes demandées afin qu'elle puisse évaluer les différents aspects des aides reçues et déterminer si elles étaient passibles de mesures compensatoires.

(385) Sur cette base et en l'absence d'informations vérifiées indiquant le contraire, la Commission a fondé ses conclusions sur les données disponibles et a considéré que toutes les aides reçues par ces groupes étaient spécifiques et liées au produit soumis à l'enquête. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées.

(386) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont réaffirmé que la Commission avait fondé sa détermination de la spécificité des aides passibles de mesures compensatoires sur des hypothèses, et non sur des éléments de preuve positifs, contrairement à l'article 2.4 de l'accord SMC. Selon eux, la Commission disposait d'éléments prouvant que les aides alléguées en question bénéficiaient à de nombreux produits et avait donc appliqué les données disponibles de manière punitive. La Commission a plutôt supposé que les aides reçues par ces producteurs-exportateurs étaient spécifiques car le groupe SAIC et le groupe Geely ne lui ont pas fourni ce qu'elle considérait être des informations suffisantes. Les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs fait valoir que la Commission n'avait pas divulgué suffisamment de faits sous-tendant sa conclusion selon laquelle les aides étaient spécifiques.

(387) Le groupe SAIC a en outre affirmé qu'il avait fourni à la Commission des éléments prouvant que les aides accordées par les pouvoirs publics chinois étaient également destinées à d'autres fins que le produit concerné et que les informations en possession de la Commission, y compris les documents communiqués par le groupe SAIC et les informations accessibles au public, indiquaient clairement que les aides reçues étaient destinées aux produits VEB et non-VEB. On ne saurait donc soutenir que l'imputation par la Commission des aides reçues au chiffre d'affaires du produit concerné était fondée en fait. Par ailleurs, le groupe SAIC a allégué que la Commission n'avait fourni aucune évaluation ou aucun raisonnement concernant les nombreux faits figurant dans le dossier — plus spécifiquement, les rapports d'audit, la balance générale et les captures d'écran des comptes où étaient inscrites les aides —, ce qui laisserait entendre que les aides reçues n'étaient pas exclusivement destinées au produit soumis à l'enquête.

(388) La Commission a de nouveau déclaré que le groupe SAIC n'avait pas fourni d'informations complètes sur la nature des programmes d'aides au titre desquels il bénéficiait d'un soutien, comme il le lui avait été demandé, de sorte qu'elle n'a pas été en mesure de déterminer quels programmes d'aides étaient liés au produit soumis à l'enquête. La Commission a fait observer que les informations étaient facilement accessibles aux entreprises, mais qu'elles lui en avaient refusé l'accès intégral. Le fait qu'une société autorise la Commission à consulter certains documents et fournisse des captures d'écran sans communiquer les informations pertinentes demandées ne saurait en aucun cas équivaloir à fournir les informations demandées sous la forme d'un document permettant de prouver que les informations ont été dûment vérifiées. Ces informations ne donnent pas non plus l'assurance que les aides reçues avant la période d'enquête n'ont pas profité à la production de VEB au cours de la période d'enquête. La Commission a par ailleurs souligné à de nombreuses reprises que les informations fournies uniquement sur la forme de captures d'écran et ne comportant que des données limitées ou des exemples rendraient impossibles la vérification et le rapprochement de chiffres essentiels.

(389) En l'absence d'informations vérifiées indiquant le contraire, la Commission a fondé ses conclusions sur les données disponibles et a considéré que toutes les aides reçues par ces groupes étaient spécifiques et liées au produit soumis à l'enquête. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées.

b) Calcul du montant de la subvention

(390) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a fait valoir que, étant donné que les aides reçues étaient soumises à l'impôt sur les sociétés, le montant imposable devait être déduit du montant total des aides reçues. La Commission a considéré que le groupe SAIC n'avait pas fourni d'éléments de preuve positifs établissant un lien direct entre l'impôt payé et les aides reçues. En outre, les articles 6 et 7 du règlement de base ne prévoient pas la déduction de l'impôt sur les sociétés en ce qui concerne le calcul de l'avantage ou de la subvention passible de mesures compensatoires. Dès lors, cet argument a été rejeté.

(391) Le taux de subvention établi pour le groupe SAIC et le groupe Geely en ce qui concerne les aides a été mis à jour à la suite de la correction décrite respectivement aux considérants 652 et 654 du présent règlement.

(392) En conséquence, la méthode de calcul du montant de la subvention décrite au considérant 650 du règlement provisoire est confirmée et a été appliquée au producteur-exportateur ayant obtenu un examen individuel.

(393) À la suite de l'information finale, Tesla Shanghai a fait valoir que trois versements avaient été effectués pour l'une des aides reçues par la société et que l'un d'entre eux avait eu lieu pendant la période d'enquête. Selon la société, étant donné que le montant reçu pendant la période d'enquête concernait une aide relative à des actifs immobilisés, dont les paiements étaient effectués dans le cadre du même régime, la Commission aurait dû amortir le montant reçu par la société pendant la période d'enquête.

(394) La Commission reconnaît que, sur la base des lignes directrices pour le calcul du montant des subventions dans le cadre des enquêtes en matière de droits compensateurs ([59]), «[e]n ce qui concerne les subventions ponctuelles qui peuvent être mises en rapport avec l'acquisition d'actifs immobilisés, le montant total de la subvention est étalé sur la durée normale de vie de ces actifs [article 7, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 2026/97 du Conseil ([60])]». Toutefois, les lignes directrices disposent également qu'«[e]xception au cas décrit au point [ci-dessus], les subventions ponctuelles inférieures à 1 % ad valorem sont généralement entièrement imputées à la période d'enquête, même si elles peuvent être mises en rapport avec l'achat d'actifs immobilisés». Étant donné que le versement effectué pour l'aide en question était inférieur à 1 % ad valorem, la Commission a considéré que le paiement reçu au cours de la période d'enquête n'était pas significatif et qu'il était raisonnable de ne l'imputer qu'à la période d'enquête. Cette méthode d'imputation est pleinement conforme au rapport du groupe informel d'experts de l'OMC, qui indiquait que les aides destinées à l'acquisition d'actifs immobilisés devraient être imputées lorsqu'«il était jugé approprié, principalement pour des raisons de commodité administrative, d'imputer de très faibles subventions, indépendamment de leur type ou d'autres considérations. Un niveau inférieur à 0,5 pour cent des ventes pour une subvention individuelle est recommandé pour ce seuil» ([61]). La Commission a donc rejeté cet argument.

(395) En l'absence d'autres arguments, les conclusions établies aux considérants 638 à 651 du règlement provisoire sont confirmées.

(396) Le taux de subvention établi pour toutes les aides au cours de la période d'enquête pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et pour le producteur-exportateur ayant fait l'objet d'un examen individuel s'élevait à:

Aides

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	0,61 %

([59]) 98/C 394/04 (JO C 394 du 17.12.1998, p. 6).
([60]) Règlement (CE) n° 2026/97 du Conseil du 6 octobre 1997 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet de subventions de la part de pays non membres de la Communauté européenne (JO L 288 du 21.10.1997, p. 1).
([61]) G/SCM/W/Rev.2*.

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe Geely	2,27 %
Groupe SAIC	8,19 %
Tesla (Shanghai) (examen individuel)	0,27 %

3.6.2. *Politique de subventions fiscales pour la promotion et le déploiement des véhicules à nouvelles énergies*

a) Remarques générales

(397) À la suite de l'information provisoire, certaines parties intéressées telles que le groupe SAIC, l'ACCA, le groupe BYD, les pouvoirs publics chinois et le groupe Geely ont affirmé que le consommateur était le bénéficiaire ultime de ce régime de subvention. Plus précisément, elles ont soutenu que les constructeurs avançaient les subventions aux consommateurs pour le compte des pouvoirs publics lorsqu'ils vendaient les véhicules en réduisant le prix à payer par le client. Dans ce scénario, le client était censé payer un prix réduit, pour lequel la société était ensuite remboursée par les pouvoirs publics.

(398) De même, certaines parties ont affirmé que le fait que les prix des VEB n'aient pas augmenté après la suppression de la subvention ne prouvait pas l'existence d'un avantage. Selon elles, les prix du marché sont influencés par plusieurs facteurs, dont les coûts de production, la dynamique de l'offre et de la demande, les attentes des consommateurs et la substitution entre les anciens et les nouveaux modèles. En conséquence, les prix des VEB vendus à des périodes différentes ne sont pas toujours directement comparables.

(399) Il a également été avancé que, dans les cas où les consommateurs ne remplissaient pas les conditions d'octroi de la subvention, les producteurs la récupéraient auprès d'eux, ce qui remettrait en cause l'avantage procuré aux producteurs.

(400) La Commission a observé qu'il n'avait été fourni aucun élément de preuve démontrant que le programme avait été conçu dans le but d'octroyer des subventions aux consommateurs, les producteurs de VEB servant uniquement d'instruments pour acheminer ces subventions. De fait, les éléments de preuve montraient l'inverse. Comme décrit aux considérants 666 à 671 du règlement provisoire, les versements effectués par les pouvoirs publics chinois en faveur des producteurs de VEB sous la forme de transferts directs d'espèces constituaient un avantage évident et tangible pour les producteurs de VEB, car ils constituaient un transfert direct de ressources monétaires effectué en fonction des activités économiques des producteurs. Si ce transfert procurait déjà un avantage en soi, l'enquête a en outre révélé que la subvention n'influençait pas les prix facturés aux consommateurs finaux. Bien qu'un certain nombre de facteurs puissent avoir joué un rôle, l'analyse a démontré que le prix était resté inchangé au cours de la période ayant suivi la suppression de la subvention. Cela indique que la subvention n'a pas eu d'incidence perceptible sur le prix final payé par les clients et que la subvention était conservée par les producteurs de VEB. Par conséquent, ces allégations ont été rejetées.

(401) En ce qui concerne les cas dans lesquels les producteurs pourraient avoir récupéré les subventions pour cause de non-respect des conditions, la Commission a fait observer que, comme expliqué aux considérants 665 à 670 du règlement provisoire, les producteurs fixaient des prix qui leur permettaient de s'adjuger l'intégralité du montant de la subvention et les consommateurs n'en bénéficiaient pas sous la forme de prix plus bas, ce qui prive cet argument de toute pertinence. En outre, cette situation illustre la structure fondamentale du régime, qui place les producteurs au centre de la politique et privilégie leurs intérêts, dans le but ultime d'apporter un soutien financier à ces entités. De même, si le bénéficiaire envisagé était le consommateur, ce seraient les pouvoirs publics qui seraient responsables de récupérer les fonds. Aucun élément de preuve n'a été fourni afin de démontrer que, dans le cadre juridique pertinent de ce programme, les pouvoirs publics se servent des producteurs de VEB comme d'un instrument pour octroyer ou récupérer les montants qu'ils leur versent. L'argument en question a dès lors été rejeté.

(402) À la suite de l'information finale, l'ACCA a réaffirmé que les consommateurs étaient les bénéficiaires ultimes du régime de subvention. Selon elle, les prix stables des VEB après la suppression de la subvention n'indiquent pas l'existence d'un avantage. L'ACCA a spécifiquement mentionné que le fait de maintenir ou même de garder les prix inchangés pendant un certain temps après la suppression des subventions aux consommateurs constituait une pratique courante. Elle a en outre souligné que même lorsque les pouvoirs publics chinois réduisaient les taxes à l'acquisition de véhicules pour les consommateurs, il était fréquent que les constructeurs continuent de promouvoir les subventions pendant un certain temps après l'expiration des incitations publiques.

(403) La Commission a observé que les arguments de l'ACCA étayaient ses conclusions, étant donné qu'ils appuyaient l'idée que la fixation des prix par les constructeurs n'était pas influencée par la subvention vu que les prix demeuraient inchangés, c'est-à-dire que la subvention n'avait aucune incidence perceptible sur le prix final payé par les clients et que la subvention était donc conservée par les producteurs de VEB sans qu'aucun avantage ne soit répercuté sur les consommateurs. L'argument en question a dès lors été rejeté.

(404) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation selon laquelle les consommateurs étaient les bénéficiaires ultimes du régime de subvention et ont souligné que les consommateurs se trouvaient au centre du programme. En particulier, ils ont affirmé que cela était énoncé dans la législation. La conception du programme, qui prévoit des versements directs en espèces aux producteurs, tient compte des conditions spécifiques du marché en Chine. En outre, les pouvoirs publics chinois ont fait remarquer que si les conditions énoncées dans le programme n'étaient pas remplies, le montant du paiement serait réduit en conséquence.

(405) En ce qui concerne les observations des pouvoirs publics chinois et en l'absence de toute autre information étayée, la Commission a réitéré sa précédente conclusion, telle qu'exposée aux considérants 656 à 661 du règlement provisoire et au considérant 400 ci-dessus, à savoir qu'eu égard à la nature, à la conception et au fonctionnement du régime, les producteurs étaient les bénéficiaires escomptés de cette subvention. En ce qui concerne la réduction des versements en cas de non-respect des conditions stipulées, la Commission a fait référence au considérant 401 du présent règlement ci-dessus. Elle a également observé que le seul fait de ne pas respecter les conditions en question ne supposait pas de changement de bénéficiaires. Cet argument a dès lors été rejeté.

(406) À la suite de l'information provisoire, après l'institution des mesures provisoires, l'ACCA a contesté le fait que les subventions à la consommation étaient traitées comme des subventions à la production, en faisant valoir que l'Union avait adopté une approche «deux poids, deux mesures» afin de définir, de manière invraisemblable, les subventions accordées par la Chine aux consommateurs comme des subventions destinées à promouvoir l'industrie automobile.

(407) L'argument avancé par l'ACCA était générique et non étayé. Il a donc été rejeté.

(408) À la suite de l'information provisoire, Tesla (Shanghai) et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que le programme avait déjà pris fin en décembre 2022 et que, par conséquent, la Commission ne disposait d'aucune base juridique lui permettant d'instituer un droit compensateur provisoire pour ce régime.

(409) La Commission a observé, comme décrit aux considérants 662 à 664 du règlement provisoire, que les producteurs de VEB chinois avaient continué de bénéficier de ce régime de subvention pendant toute la période d'enquête et continueront de bénéficier de transferts directs d'espèces au titre de ce régime pendant une période prolongée après la période d'enquête. En conséquence, la Commission a conclu que les conditions nécessaires à l'institution de droits compensateurs pour ce régime étaient remplies. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(410) À la suite de l'information finale, Tesla (Shanghai) a réaffirmé que le régime avait été abrogé et qu'il ne devrait pas faire l'objet de mesures compensatoires. À titre subsidiaire, la société a fait valoir que le montant maximal que la Commission pouvait soumettre à des mesures compensatoires en ce qui la concerne était le montant que la société pourrait (potentiellement) recevoir à l'avenir. Elle a également soutenu que l'existence de régimes locaux semblables à la politique nationale de subventions fiscales n'avait aucune incidence sur l'appréciation de l'avantage en ce qui la concerne.

(411) La Commission a observé que l'avantage passible de mesures compensatoires était le montant effectif de subvention versé par les pouvoirs publics chinois aux producteurs-exportateurs au cours de la période d'enquête et a réitéré sa précédente conclusion, telle qu'exposée aux considérants 662 à 664 du règlement provisoire et au considérant 409 ci-dessus. En ce qui concerne l'absence d'évaluation de régimes semblables à la subvention nationale, la Commission a souligné, comme décrit au considérant 664 du règlement provisoire, que l'enquête avait révélé que les autorités locales, sous la direction directe ou indirecte des pouvoirs publics chinois, avaient mis en place un grand nombre de programmes similaires, dont certains ressemblent fortement au régime national. Ces initiatives locales ont l'objectif commun d'encourager la production de VEB, ce qui se traduit par un soutien continu apporté aux producteurs chinois de VEB.

b) Calcul du montant de la subvention

(412) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely et Tesla (Shanghai) ont fait valoir que les fonds reçus au cours de la période d'enquête étaient associés à des ventes antérieures à la période d'enquête et n'étaient donc pas passibles de mesures compensatoires. Si ce régime devait être considéré comme passible de mesures compensatoires, cette conclusion devrait être fondée sur les ventes directement liées à la période d'enquête.

(413) La Commission a fait observer, comme décrit au considérant 672 du règlement provisoire, que l'écart temporel entre la vente des VEB et le versement de fonds publics, que les producteurs ne sont pas en mesure de prévoir, engendrait de l'incertitude concernant le calendrier des versements. Cette incertitude peut durer jusqu'à quatre ans. En conséquence, l'avantage pour les producteurs ne se concrétise pleinement qu'au moment où ils reçoivent les versements. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(414) À la suite de l'information finale, le groupe SAIC a affirmé que la Commission n'avait pas répondu à ses observations concernant la période de l'imputation du programme et qu'elle n'avait pas non plus répondu à sa proposition de calcul alternatif.

(415) La Commission a fait observer que les mêmes observations avaient été présentées par d'autres parties et réfutées aux considérants 412 et 413 ci-dessus. Ces considérants justifient le rejet de la méthode de calcul proposée. En conséquence, les deux demandes ont été rejetées.

(416) À la suite de l'information finale, Tesla (Shanghai) a réitéré son allégation selon laquelle l'avantage devrait être calculé sur la base des ventes concernées au cours de la période d'enquête et a fourni une méthode à cet effet.

(417) En l'absence d'autres informations étayées, la Commission a réitéré sa conclusion précédente, telle qu'exposée au considérant 413 ci-dessus. Cet argument a dès lors été rejeté.

(418) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et Geely ont affirmé que les avantages découlant de ce régime de subvention ne devaient pas être attribués aux exportations au motif que les subventions étaient spécifiquement octroyées pour la production et les ventes du produit soumis à l'enquête, limitées au marché chinois.

(419) La Commission a observé que, dans le cadre de ce régime, les producteurs avaient bénéficié d'un transfert direct de fonds, qui fournissait aux sociétés des ressources substantielles sous la forme de liquidités qui étaient entièrement à leur disposition. Les paiements des pouvoirs publics chinois reposaient spécifiquement sur les ventes de VEB dans le cadre d'un programme destiné à soutenir le développement de l'industrie des VEB et adressé aux producteurs de VEB. Par conséquent, l'imputation de ces avantages a été fondée sur le chiffre d'affaires total relatif aux VEB. Ces arguments ont donc été rejetés.

(420) Tesla (Shanghai) a fait valoir que, le montant comptabilisé perçu par la société dans le cadre de ce régime étant considéré comme un revenu imposable et donc soumis à l'impôt sur le revenu des entreprises de 15 % applicable à Tesla (Shanghai) en 2022, il y aurait une double comptabilisation dans la mesure où cet avantage serait pris en compte à la fois dans le cadre de ce programme et dans le cadre du régime préférentiel d'impôt sur le revenu.

(421) La société n'a pas fourni d'éléments de preuve positifs attestant que l'impôt payé était directement lié au remboursement perçu au titre de ce régime. En outre, les articles 6 et 7 du règlement de base ne prévoient pas la déduction de l'impôt sur le revenu en ce qui concerne le calcul de l'avantage ou de la subvention passible de mesures compensatoires. Par conséquent, l'argument selon lequel cela constituerait une double comptabilisation a été considéré comme dénué de pertinence.

(422) À la suite de l'information finale, Tesla (Shanghai) a réaffirmé que l'impôt sur le revenu de 15 % devait être déduit de l'avantage total, étant donné que les recettes provenant de la subvention fiscale étaient considérées comme des revenus imposables, soumis à l'impôt sur les sociétés de 15 % applicable au cours de la période d'enquête. Tesla a fait valoir qu'il y avait double comptabilisation, étant donné que cet avantage était pris en considération à la fois dans le cadre de ce programme et dans le cadre du régime préférentiel d'impôt sur le revenu.

(423) La Commission a fait observer que la déduction demandée ne relevait d'aucune des catégories pouvant être déduites du calcul de la subvention énoncées à l'article 7 du règlement de base ([62]). En outre, le taux de l'impôt sur le revenu n'est pas appliqué au revenu, mais plutôt au revenu imposable au sens de la loi sur l'IRE, c'est-à-dire «le revenu total de l'entreprise au cours d'une année fiscale diminué des revenus non imposables, des revenus exonérés d'impôt, des diverses déductions et du montant autorisé des pertes des années précédentes qui ont été compensées» ([63]). Ces déductions comprennent les «coûts, charges, impôts, pertes et autres dépenses raisonnables exposées en rapport avec les produits perçus par une entreprise [qui] peuvent être déduits lors du calcul du montant du revenu imposable» ([64]). En outre, certaines dépenses telles que les dépenses de R & D bénéficient d'une déduction supplémentaire sous certaines conditions. Eu égard à ce qui précède, un revenu spécifique tel que le produit de la subvention fiscale ne peut être isolé du calcul du revenu imposable qui tient compte d'autres éléments. En outre, la Commission a considéré que le taux de 15 % de l'impôt sur le revenu ne s'appliquait qu'en présence d'un revenu imposable positif. Par conséquent, l'allégation a été rejetée.

(424) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a fait valoir que le rapport entre la subvention fiscale accordée pour les VEB et la subvention fiscale totale reçue au cours de la période d'enquête qui a été utilisé pour imputer le paiement anticipé aux VEB aurait dû être modifié après les décisions de règlement définitif du ministère de l'industrie et des technologies de l'information (ci-après le «MITI») et du ministère des finances. La Commission a accepté cet argument et a révisé le calcul.

(425) Le groupe Geely a affirmé que certaines subventions imputées à l'une de ses sociétés faisaient déjà l'objet de mesures compensatoires. La Commission a accepté cet argument et a révisé le calcul.

(426) En conséquence, la méthode de calcul du montant de la subvention décrite au considérant 675 du règlement provisoire est confirmée et a été appliquée au producteur-exportateur ayant obtenu un examen individuel.

(427) En l'absence d'autres arguments, les conclusions établies aux considérants 652 à 676 du règlement provisoire sont confirmées.

(428) Le taux de subvention établi pour le groupe SAIC et le groupe Geely en ce qui concerne la politique de subventions fiscales a été mis à jour à la suite de la correction décrite respectivement aux considérants 652 et 654 du présent règlement.

(429) Le taux de subvention établi pour ce régime au cours de la période d'enquête pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et pour le producteur-exportateur ayant fait l'objet d'un examen individuel s'élevait à:

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	2,01 %
Groupe Geely	1,94 %
Groupe SAIC	2,18 %
Tesla (Shanghai) (examen individuel)	2,49 %

3.7. **Fourniture par les pouvoirs publics de biens et de services moyennant une rémunération moins qu'adéquate**

3.7.1. *Attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol par les pouvoirs publics moyennant une rémunération moins qu'adéquate*

(430) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois, le groupe BYD, le groupe Geely et le groupe SAIC ont contesté l'appréciation de la Commission selon laquelle les producteurs de VEB chinois ont bénéficié de la fourniture de terrains moyennant une rémunération moins qu'adéquate.

([62]) L'article 7 comprend les catégories suivantes: a) tous frais de dossier ou autres coûts nécessairement encourus pour avoir droit à la subvention ou pour en bénéficier; et b) les taxes à l'exportation, droits ou autres charges prélevés à l'exportation du produit vers l'Union, qui sont destinés spécifiquement à la compensation de la subvention.

([63]) Article 5 de la loi sur l'IRE.

([64]) Article 8 de la loi sur l'IRE.

(431) Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission avait simplement déclaré que les terrains en Chine continentale étaient détenus par l'État ou détenus collectivement, ce qui ne prouve pas l'existence d'une contribution financière et d'un avantage. En outre, contrairement à l'interprétation du terme «collectivité» effectuée par la Commission au considérant 677 du règlement provisoire, la «collectivité» n'est pas composée de villages ou de villes, mais de travailleurs.

(432) La Commission a fourni, au considérant 677 du règlement provisoire, une présentation du système de droits relatifs à l'utilisation du sol utilisé en RPC. Contrairement aux observations des pouvoirs publics chinois, cette partie n'a pas pour but de démontrer à elle seule l'existence d'une contribution financière et d'un avantage. En tout état de cause, les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucun élément de preuve contredisant les déclarations effectuées au considérant 677 du règlement provisoire, à savoir qu'en RPC, tous les terrains appartiennent soit à l'État, soit à une collectivité.

a) Base juridique

(433) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont allégué que la Commission ne pouvait avoir recours à une référence appropriée extérieure au pays que lorsqu'il était établi que les prix dans le pays attribuant des droits relatifs à l'utilisation du sol étaient faussés en raison d'une intervention des pouvoirs publics. Selon les pouvoirs publics chinois, plusieurs documents législatifs n'étaient pas en vigueur au cours de la période d'enquête. La Commission a donc eu recours à une base juridique erronée et n'a pas fondé sa «détermination sur des éléments de preuve positifs».

(434) Premièrement, la Commission a fait observer que les pouvoirs publics chinois n'avaient fourni aucun élément de preuve démontrant que les documents législatifs mentionnés n'étaient pas en vigueur au cours de la période d'enquête. Deuxièmement, les pouvoirs publics chinois n'ont pas non plus démontré que la substance des documents qui ont prétendument été remplacés avait changé. Troisièmement, les pouvoirs publics chinois n'ont pas remis en cause l'application de la loi sur l'administration des terrains de la République populaire de Chine mentionnée au considérant 679 du règlement provisoire.

(435) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'ils avaient fourni les lois sur lesquelles la Commission s'est fondée qui n'étaient pas en vigueur pendant la période d'enquête. Dès lors, les affirmations de la Commission selon lesquelles les pouvoirs publics chinois n'avaient fourni aucun élément de preuve démontrant que ces documents n'étaient pas en vigueur au cours de la période d'enquête sont factuellement erronées.

(436) La Commission maintient toutefois qu'aucun élément de preuve n'a été fourni pour démontrer que les textes en question n'étaient pas en vigueur. En toute hypothèse, la Commission a, de sa propre initiative, trouvé des preuves démontrant que la loi sur la propriété avait effectivement été abrogée en 2021 ([65]). Toutefois, les dispositions qui y figuraient ont été intégrées aux articles 205 à 462 du code civil qui est entré en vigueur en janvier 2021. Le code civil n'a pas introduit de modifications substantielles en ce qui concerne les droits relatifs à l'utilisation du sol (voir notamment les articles 246, 260 et 261 et 330 à 361 du code civil). L'argument soulevé par les pouvoirs publics chinois était donc purement formaliste. En conséquence, cet argument a été rejeté.

b) Conclusions de l'enquête

(437) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont indiqué que la Commission n'avait, dans de précédentes affaires, produit aucun élément de preuve démontrant que le système d'enchères utilisé en Chine continentale n'était ni clair ni transparent et qu'elle s'était fondée sur des affaires anciennes et des produits entièrement différents sans fournir la moindre explication ou le moindre élément de preuve concernant la prétendue distorsion. Selon eux, la Commission aurait utilisé la même déclaration et élaboré une ligne jurisprudentielle en l'absence d'éléments de preuve. Les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission n'avait expliqué ni ce qu'elle avait examiné en ce qui concerne le marché des droits relatifs à l'utilisation du sol en Chine continentale, ni les changements qu'elle avait constatés. En outre, la déclaration de la Commission selon laquelle les prix des droits relatifs à l'utilisation du sol ont été fixés arbitrairement par les autorités n'a été étayée par aucun élément de preuve général, mais par des cas relatifs aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. Pour les pouvoirs publics chinois, le prix finalement obtenu dans le cadre de la procédure d'enchères reflète à la fois la demande et l'offre.

(438) Le groupe Geely a fait valoir que le règlement provisoire ne contenait aucune indication ou motivation claire quant aux raisons ou à la manière dont le Taipei chinois constituait une référence appropriée, si ce n'est une mention de son utilisation dans certaines enquêtes antérieures.

([65]) Article 1260 du code civil.

(439) La Commission a toutefois fait observer que les conclusions des enquêtes antisubventions menées précédemment et récemment avaient été dûment étayées et portaient sur les mêmes programmes de subventions que ceux mentionnés dans la présence enquête. Par exemple, dans l'affaire des câbles de fibres optiques, la Commission a constaté que, pour les parcelles de terrain attribuées dans le cadre d'enchères, il n'y avait qu'un seul enchérisseur pour le terrain dans chaque cas, et que le prix payé correspondait au prix de départ de la procédure d'enchères. Dans chacune de ces enquêtes préalables, la Commission s'est appuyée sur un cadre juridique similaire régissant les droits relatifs à l'utilisation du sol en RPC, et notamment sur le fait que les autorités locales fixent les prix des terrains d'après le système d'évaluation des terrains urbains et la politique industrielle des pouvoirs publics. Au considérant 682 du règlement provisoire, la Commission a rappelé que la présente enquête n'avait montré aucun changement notable à cet égard. La Commission a rappelé par ailleurs que les pouvoirs publics chinois n'avaient apporté aucune preuve démontrant que cette politique avait cessé d'être appliquée. Au contraire, la Commission a constaté que, pour le groupe BYD, le groupe Geely, le groupe SAIC et Tesla (Shanghai), les transactions concernant les droits relatifs à l'utilisation du sol correspondaient i) à des transactions, allocations ou transferts gratuits, ii) à des prix de transaction correspondant au prix de départ de la procédure d'enchères, iii) à des prix de transaction correspondant à la garantie à verser pour participer à la procédure d'enchères, ou iv) à des accords d'investissement spécifiques conclus avec la ou les municipalités locales qui contenaient des dispositions spécifiques relatives à l'attribution des terrains. Par conséquent, sur la base des informations disponibles dans le cadre de la présente enquête, la Commission a rejeté ces arguments.

(440) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la déclaration de la Commission figurant au considérant 682 du règlement provisoire, selon laquelle les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon avaient obtenu des droits relatifs à l'utilisation du sol aux prix fixés par les autorités locales dans le cadre des procédures d'enchères, était dépourvue de base factuelle.

(441) Toutefois, comme déjà mentionné au considérant 438 du présent règlement, la Commission dispose de preuves étayant cette déclaration, sous la forme des documents relatifs aux opérations du groupe BYD, du groupe Geely, du groupe SAIC et de Tesla (Shanghai).

(442) Selon les pouvoirs publics chinois, il existe un marché secondaire des droits relatifs à l'utilisation du sol en Chine continentale sur lequel la Commission n'a pas enquêté.

(443) Les pouvoirs publics chinois ne disposaient toutefois d'aucun élément prouvant que les sociétés retenues dans l'échantillon utilisaient ce marché allégué.

(444) Les pouvoirs publics chinois ont estimé que la conclusion de la Commission sur la spécificité était incohérente, car si son analyse de la spécificité était correcte et seuls les producteurs de certaines industries obtenaient des droits relatifs à l'utilisation du sol à des prix préférentiels, elle aurait dû utiliser les prix des droits relatifs à l'utilisation du sol de sociétés d'autres secteurs pour apprécier l'existence de la subvention alléguée. En outre, la Commission n'a pas procédé à une évaluation motivée et objective de la spécificité conformément à l'article 4, paragraphe 2, points a) et c), du règlement de base, étant donné qu'elle n'a pas établi comment l'octroi préférentiel allégué des droits relatifs à l'utilisation du sol était expressément limité à certaines entreprises ou certains secteurs.

(445) À cet égard, la Commission relève qu'aucune partie n'a fourni de preuve de l'existence d'une référence pour les prix des droits relatifs à l'utilisation du sol pour les secteurs ne faisant pas l'objet d'une intervention de l'État. En outre, la Commission a bien fourni le cadre législatif en vertu duquel les autorités locales fixaient le prix des terrains en fonction du système d'évaluation des terrains urbains mis à jour tous les trois ans et de la politique industrielle des pouvoirs publics. La Commission a également pu confirmer cette conclusion sur la base des documents relatifs aux opérations fournis par le groupe SAIC, selon lesquels «les conditions d'accès industriel appartiennent à l'industrie de la construction automobile; elles sont conformes aux projets encouragés et autorisés du catalogue d'orientation pour l'adaptation des structures industrielles». Les documents dont dispose la Commission confirment donc que l'appartenance à l'industrie de la construction automobile est une condition de la participation aux procédures d'enchères relatives aux droits d'utilisation du sol.

(446) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont indiqué qu'il appartenait à la Commission, en tant qu'autorité chargée de l'enquête, de démontrer une spécificité, et non aux pouvoirs publics chinois et aux autres parties intéressées de réfuter une présomption négative. Ils ont également fait référence à l'affaire C-559/12 P ([66]) et ont déclaré que la Commission était tenue de recueillir toutes les informations dont elle avait besoin pour apprécier la spécificité de la subvention alléguée.

([66]) Arrêt de la Cour (première chambre) du 3 avril 2014, République française/Commission européenne.

(447) Contrairement aux allégations des pouvoirs publics chinois, la Commission n'a formulé aucune présomption négative pour établir la spécificité du régime. Comme il est clairement indiqué au considérant 686 du règlement provisoire, le régime est considéré comme spécifique car l'accès préférentiel aux terrains se limite à des entreprises appartenant à certains secteurs, en l'espèce l'industrie des VEB. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(448) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont également maintenu que l'analyse de l'avantage réalisée par la Commission était injustifiable et reposait sur une référence inappropriée. Selon eux, la Commission fait preuve d'incohérence en confirmant que l'attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol est spécifique tout en rejetant l'argument selon lequel elle aurait pu utiliser des références internes au pays provenant des prix des droits relatifs à l'utilisation du sol de sociétés d'autres secteurs ne bénéficiant pas de cette subvention alléguée, qui sont suffisamment nombreuses.

(449) La Commission ne voit toutefois pas l'incohérence mentionnée par les pouvoirs publics chinois. Comme indiqué au considérant 445 ci-dessus, la Commission a simplement indiqué qu'aucune partie n'avait fourni de preuve de l'existence d'une référence pour les prix des droits relatifs à l'utilisation du sol pour les secteurs ne faisant pas l'objet d'une intervention de l'État. En dehors de se contenter de déclarer que le choix de références était très large, les pouvoirs publics chinois n'ont pas réfuté les conclusions de la Commission. En outre, les pouvoirs publics chinois semblent confondre l'analyse de la spécificité effectuée par la Commission, dans le cadre de laquelle celle-ci a démontré que l'industrie des VEB bénéficiait de droits relatifs à l'utilisation du sol moyennant une rémunération moins qu'adéquate, et l'analyse de l'avantage au titre de l'article 6, point d), du règlement de base, dans le cadre de laquelle la Commission a considéré que la législation chinoise réglementant les utilisations du sol faussait le marché des droits relatifs à l'utilisation du sol et n'était pas soumise aux conditions du marché. Le fait que le système des droits relatifs à l'utilisation du sol dans son ensemble ne fonctionne pas en tant que marché libre n'empêche pas les pouvoirs publics chinois d'accorder à certaines industries des droits relatifs à l'utilisation du sol moyennant une rémunération moins qu'adéquate. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

c) Conclusion

(450) Les observations des pouvoirs publics chinois concernant la conclusion selon laquelle l'attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol par les pouvoirs publics chinois devrait être considérée comme une subvention ont été examinées en même temps que les observations relatives aux conclusions de l'enquête aux considérants 437 à 442 du présent règlement.

d) Calcul du montant de la subvention

(451) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'appréciation de la Commission selon laquelle le Taipei chinois constituait une référence externe adéquate n'était pas fondée sur des éléments de preuve positifs et que les prix des terrains dans le Taipei chinois n'étaient pas liés aux «conditions existantes du marché dans le pays de fourniture». Ils ont déclaré que la Commission se limitait à énumérer certains indicateurs sans les étayer par la moindre donnée ou le moindre élément de preuve et ont demandé à la Commission de fournir des données supplémentaires concernant le niveau de développement économique, le niveau de l'infrastructure industrielle, la densité de population et les similitudes entre les types de terrains et les transactions utilisés pour construire la référence pertinente en Chine et dans le Taipei chinois. Ils ont également indiqué que la densité de population en Chine continentale est très différente de celle du Taipei chinois.

(452) En ce qui concerne le niveau de développement économique et le niveau de l'infrastructure industrielle, la Commission a constaté que la plupart des entités des groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon étaient situées dans la partie orientale de la RPC, dans des zones développées à PIB élevé des provinces à forte densité de population entourant Shanghai et Shenzhen, qui étaient comparables à celles du Taipei chinois.

(453) En ce qui concerne les similitudes entre les types de terrains et les transactions utilisés pour construire la référence pertinente, la Commission a souligné à cet égard que, dans les deux cas, les transactions concernent des terrains industriels d'une certaine taille situés dans des zones industrielles.

(454) En ce qui concerne la densité de population, la Commission a fait remarquer que les pouvoirs publics chinois avaient comparé les chiffres de la densité de population au niveau de l'ensemble du pays. Si l'on examine de plus près la densité de population des lieux où les producteurs-exportateurs sont effectivement installés, il apparaît que les chiffres de la densité de population sont en fait assez similaires, voire supérieurs: par exemple, dans la région de Shanghai, où se trouvent certaines entités des groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et Tesla (Shanghai), la densité de population est supérieure à 3 900 habitants/km^2 ([67]), soit près de six fois celle du Taipei chinois.

([67]) shanghai.gov.cn/english2019/pdf/2021-ShanghaiBasicFacts.pdf, consulté pour la dernière fois le 9 août 2024.

(455) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont déclaré, en premier lieu, que plusieurs entités des groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon n'étaient pas situées dans la partie orientale de la Chine continentale. Par exemple, certaines se trouvent à Xi'an et dans le Hunan. En choisissant Shanghai et Shenzhen, la Commission fait référence à deux des villes les plus développées de Chine continentale, qui ne sont pas comparables à la plupart des provinces dans lesquelles se trouvent les producteurs de VEB. En second lieu, les pouvoirs publics chinois observent que toutes les autres provinces dans lesquelles des producteurs de VEB sont établis, en dehors de Shanghai, sont nettement moins densément peuplées que le Taipei chinois. Les pouvoirs publics chinois ont également indiqué que le prix des droits relatifs à l'utilisation du sol variait énormément d'une province ou ville de Chine continentale à l'autre, et qu'outre le problème du manque de comparabilité, un prix de référence moyen pour les terrains dans le Taipei chinois ne pouvait représenter le marché existant dans l'ensemble de la Chine continentale.

(456) La Commission n'a toutefois jamais affirmé que tous les producteurs de VEB se trouvaient dans la partie orientale de la RPC. Elle a plutôt expliqué que la plupart des entités des groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon étaient situées dans la partie orientale de la RPC, dans des zones développées à PIB élevé des provinces à forte densité de population entourant Shanghai et Shenzhen. Par exemple, sur sept installations de production du groupe Geely, quatre sont situées dans le Zhejiang et une dans le Jiangsu, deux provinces côtières situées à proximité de Shanghai. De même, sur les huit installations de production du groupe BYD, une est située dans la province du Guangdong, une autre dans celle du Jiangsu, une autre dans celle d'Anhui, une autre dans celle du Shandong et une autre dans celle du Fujian. Enfin, au moins trois des installations de production du groupe SAIC se trouvent directement à Shanghai. La plupart de ces provinces ont un PIB par habitant élevé et des niveaux de densité de population comparables à celui du Taipei chinois. Le Jiangsu, le Guangdong et le Shandong ont une densité de population encore plus importante que celle du Taipei chinois. La Commission souligne en outre que les installations de production de VEB se trouvent souvent dans des villes dont le niveau de PIB par habitant et la densité de population sont beaucoup plus élevés que la moyenne de la province. Par conséquent, ces demandes sont rejetées.

(457) Les pouvoirs publics chinois et le groupe Geely ont également affirmé que le Taipei chinois ne constituait pas une référence appropriée car, entre autres raisons, en Chine continentale, seuls les droits relatifs à l'utilisation du sol sont transférés, tandis que dans le Taipei chinois, la propriété des terrains elle-même est aussi transférée. En outre, selon les pouvoirs publics chinois, la Commission semble reconnaître que la densité de population et le niveau de l'infrastructure industrielle ne sont pas entièrement comparables entre la Chine continentale et le Taipei chinois. Dès lors, de manière générale, le prix de référence des terrains dans le Taipei chinois ne correspond pas et ne saurait correspondre à celui du marché existant en Chine continentale. En outre, les prix des terrains utilisés par la Commission pour le Taipei chinois incluent à la fois les prix des terrains commerciaux et des terrains industriels.

(458) Le groupe SAIC a fait valoir que le Taipei chinois ne constituait pas une référence externe appropriée pour les droits relatifs à l'utilisation du sol et a proposé d'utiliser en lieu et place des références en Malaisie et en Thaïlande. Le groupe SAIC a fait valoir qu'en ce qui concerne le Taipei chinois:

— les prix des terrains étaient faussés et fortement gonflés,

— les terrains avaient des types d'utilisations différents de ceux des terrains industriels utilisés par le groupe SAIC,

— les prix des terrains étaient faussés en raison de la pénurie de terrains,

— le Taipei chinois était très différent sur le plan géographique et économique,

— le PIB et la structure économique du Taipei chinois n'étaient pas comparables à ceux de la Chine continentale.

(459) Le groupe Geely a soutenu qu'il était difficile de voir en quoi des facteurs tels que la proximité géographique et les caractéristiques démographiques identiques de la Chine et du Taipei chinois étaient pertinents pour le choix de la référence. En outre, l'affirmation selon laquelle le Taipei chinois avait un niveau de développement économique, un PIB et une structure comparables à bon nombre de provinces et de villes chinoises manque de crédibilité compte tenu des différences importantes qui les séparent, notamment en ce qui concerne les villes dans lesquelles opèrent les producteurs-exportateurs du groupe Geely. Enfin, selon le groupe Geely, les calculs n'ont pas tenu compte des différences de prix importantes entre différentes régions du Taipei chinois et de leurs incidences sur l'exercice d'évaluation comparative.

(460) À cet égard, la Commission a fait observer que la sélection du Taipei chinois comme référence était fondée sur l'examen de plusieurs facteurs énumérés au considérant 688 du règlement provisoire. La Commission a toutefois considéré que même s'il existait certaines différences dans les conditions du marché entre les droits relatifs à l'utilisation du sol en Chine continentale et la vente de terrains dans le Taipei chinois, celles-ci ne seraient pas de nature à invalider le choix du Taipei chinois comme référence valable.

(461) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont déclaré que la Commission n'avait pas tenu compte d'une distinction capitale qui affectait la comparabilité, à savoir le fait qu'en Chine continentale, seul le droit relatif à l'utilisation du sol est transféré pendant un certain nombre d'années, tandis que dans le Taipei chinois, la propriété du terrain elle-même est transférée. Les pouvoirs publics chinois ont également indiqué qu'il n'y avait aucun élément de preuve démontrant que la Commission avait pris en considération (c'est-à-dire évalué) ces différences et leur incidence sur les prix des droits relatifs à l'utilisation du sol.

(462) La Commission s'est toutefois fondée sur la référence qu'elle jugeait la plus appropriée, en dépit des différences dans les conditions du marché. Elle n'a pas trouvé, au cours de l'enquête, d'autre référence ou méthode d'ajustement adéquate qui aurait correctement reflété ces différences dans les conditions du marché. Elle observe en outre que les pouvoirs publics chinois ne sont pas non plus parvenus à présenter une référence fiable qui aurait reflété la différence entre les droits relatifs à l'utilisation du sol et les droits de propriété. Cet argument a donc été rejeté.

(463) Le groupe SAIC a proposé d'utiliser plutôt comme référence les prix des terrains en Malaisie ou en Thaïlande, car ces pays seraient plus appropriés que le Taipei chinois pour les raisons suivantes:

— la Malaisie et la Thaïlande, toutes deux situées en Asie du Sud-Est, se situent également à proximité géographique de la Chine continentale,

— les deux pays affichent un niveau de développement économique, un PIB et une structure économique comparables à ceux de la Chine continentale, étant donné qu'ils sont tous deux classés par la Banque mondiale dans le même groupe de pays à «revenu intermédiaire, tranche supérieure» que la Chine continentale,

— il existe des liens économiques et des échanges commerciaux transfrontières robustes entre ces deux pays de l'ASEAN et la Chine continentale,

— il existe des données disponibles concernant les prix des terrains en Thaïlande et en Malaisie qui peuvent être utilisées comme référence. En particulier, les données disponibles en Malaisie sont plus récentes que les prix de 2013 du Taipei chinois qui ont été utilisés par la Commission,

— dans le cadre de précédentes enquêtes antisubventions, le ministère du commerce des États-Unis a utilisé les prix des terrains en Malaisie et en Thaïlande comme référence pour les droits relatifs à l'utilisation du sol en Chine.

(464) Après analyse de cet argument, la Commission a considéré que le choix du Taipei chinois comme référence externe adéquate était fondé sur l'examen de plusieurs facteurs énumérés au considérant 688 du règlement provisoire qui ont justifié son choix comme référence valable. En outre, contrairement à ce qu'affirme SAIC, la Commission n'a pas utilisé les prix de 2013, mais les prix réels annuels à partir de 2013. Pour les années antérieures à 2013, la Commission a procédé à un ajustement des données de 2013 sur la base de la croissance économique à Taïwan. En revanche, les données de SAIC ne couvrent qu'une seule année distante (2010) pour la Thaïlande et l'année 2022 pour la Malaisie. La Commission a besoin de données historiques pour évaluer les prix des droits relatifs à l'utilisation du sol et ne peut pas se fonder sur une seule année, étant donné que tous les droits relatifs à l'utilisation du sol n'ont pas été acquis lors d'une seule et même année. Enfin, en ce qui concerne le niveau de développement économique, le groupe SAIC n'a comparé que la Thaïlande, la Malaisie et l'ensemble de la Chine. La Commission, elle, a comparé les zones industrielles de Taïwan avec les provinces industrielles concernées en Chine. Sur cette base, cette allégation a dû être rejetée.

(465) En conséquence, la méthode de calcul du montant de la subvention décrite aux considérants 687 à 689 du règlement provisoire a été confirmée et a été appliquée au producteur-exportateur ayant obtenu un examen individuel.

(466) Le taux de subvention établi pour le groupe SAIC et le groupe Geely en ce qui concerne l'attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol par les pouvoirs publics moyennant une rémunération moins qu'adéquate a été mis à jour à la suite de la correction décrite respectivement aux considérants 652 et 654 du présent règlement.

(467) Le taux de subvention établi pour cette subvention au cours de la période d'enquête pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et pour la société ayant fait l'objet d'un examen individuel s'élève à:

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	1,20 %
Groupe Geely	0,82 %
Groupe SAIC	0,65 %
Tesla (Shanghai) (examen individuel)	0,05 %

3.7.2. *Fourniture par les pouvoirs publics de batteries et d'intrants essentiels à la production de batteries (à savoir le lithium-phosphate de fer) moyennant une rémunération moins qu'adéquate*

a) Introduction

(468) En l'absence d'observations, les conclusions figurant aux considérants 691 à 695 du règlement provisoire ont été confirmées.

b) Défaut de coopération et utilisation des données disponibles

(469) Les observations reçues de la part des pouvoirs publics chinois et du groupe SAIC concernant le défaut de coopération et l'utilisation des données disponibles ont été examinées à la section 3.3.1.2. Aucune autre observation n'ayant été reçue à cet égard, les conclusions formulées aux considérants 696 à 700 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.7.2.1. Fourniture de batteries par les pouvoirs publics moyennant une rémunération moins qu'adéquate

3.7.2.1.1. Contribution financière

a) Fournisseurs de batteries agissant en tant qu'«organismes publics»

(470) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'il n'existait aucune législation ou réglementation exigeant la fourniture de batteries ou de LFP moyennant une rémunération moins qu'adéquate. Ils ont également ajouté que presque tous les documents cités par la Commission étaient des plans non obligatoires qui ne contenaient aucune modalité spécifique de mise en œuvre, que la Commission a sorti de son contexte le contenu des lois et des plans des pouvoirs publics chinois ainsi que des articles de presse et qu'il n'existe donc aucune législation ni aucun critère permettant de prouver l'existence d'une subvention passible de mesures compensatoires. Ces allégations ont été réitérées à la suite de l'information finale.

(471) La Commission a tout d'abord rappelé que, compte tenu du refus des pouvoirs publics chinois de coopérer sur les éléments pertinents énumérés à la section 3.3.1.2 du règlement provisoire, elle a dû se fonder sur les données disponibles pour établir ses conclusions relatives aux intrants.

(472) Comme cela a déjà été expliqué en détail aux considérants 197 à 203 et à la section 3.7.2.1.2 a) du règlement provisoire, l'État et le PCC exercent une influence déterminante sur l'allocation des ressources ainsi que sur leur prix et sont en mesure de le faire grâce à l'exercice d'un contrôle total sur les branches législative, exécutive et

judiciaire de l'appareil d'État (considérant 201 du règlement provisoire) et grâce à un système de planification élaboré qui définit les priorités et les objectifs sur lesquels les pouvoirs publics centraux et locaux doivent se concentrer (considérant 202 du règlement provisoire). L'allégation des pouvoirs publics chinois selon laquelle la quasi-totalité des documents cités par la Commission ne sont pas obligatoires est en contradiction avec le fait que les objectifs fixés par les instruments de planification ont, de fait, un caractère contraignant et que les autorités, à chaque niveau administratif, surveillent la mise en œuvre des plans par l'échelon inférieur, en orientant ainsi les ressources vers des secteurs désignés par les pouvoirs publics comme stratégiques ou autrement importants sur le plan politique, au lieu de les affecter en fonction des forces du marché. Comme déjà expliqué au considérant 202 du règlement provisoire, 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 l'échelon inférieur. Le caractère contraignant des plans est également couvert en détail à la section 4.3.1 du rapport sur la Chine ([68]); l'article 89 de la Constitution chinoise ([69]) impose au Conseil des affaires de l'État d'élaborer et de mettre en œuvre des plans nationaux de développement économique et social et des budgets d'État, tandis que la loi organique des assemblées populaires locales et des pouvoirs populaires locaux de la RPC ([70]) oblige ces autorités à mettre en œuvre les plans quinquennaux (articles 11, 12, 50, 73 et 76). Par conséquent, l'affirmation selon laquelle, par exemple, le plan d'action pour les batteries de 2017 est un simple plan d'objectifs de développement, et non une politique de contrôle des prix, a été jugée erronée sur le plan factuel, étant donné que ce plan a été adopté avant toute chose pour mettre en œuvre l'«avis du Conseil des affaires de l'État sur la publication du plan de développement de l'industrie des véhicules économes en énergie et des véhicules à nouvelles énergies (2012-2020)» (Guofa [2012] n° 22) et les «avis d'orientation du Bureau général du Conseil des affaires de l'État sur l'accélération de la promotion et du déploiement des véhicules à nouvelles énergies» (Guobanfa [2014] n° 35) et contient également des dispositions spécifiques sur la tarification des batteries au kW/h (considérants 710 et 746 du règlement provisoire).

(473) La Commission n'est pas d'accord avec la déclaration des pouvoirs publics chinois selon laquelle elle aurait sorti de son contexte le contenu de la législation, des plans et des articles de presse. Les conclusions relatives aux organismes publics et à l'action de charger et d'ordonner résultent d'une analyse approfondie, fondée sur des faits, de nombreux éléments de preuve objectifs, y compris de la législation, de la réglementation et d'autres documents stratégiques officiels publiés par les pouvoirs publics chinois, de rapports d'organisations internationales et d'autres sources indépendantes fiables, auxquels la Commission a fait dûment référence et dont le contenu a été replacé dans son contexte au moyen de citations. Les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la loi sur les ressources minérales et ses modalités de mise en œuvre constituaient des obligations générales et ne faisaient que fournir aux pouvoirs publics chinois des orientations pour formuler des politiques, mais ne leur conféraient pas de pouvoir illimité sur leurs propres ressources; toutefois, cela contredit le libellé même de l'article 3, qui dispose littéralement que «[l]e Conseil des affaires de l'État représente l'État pour l'exécution de la propriété des ressources minérales. Le Conseil des affaires de l'État habilite son ministère compétent pour la géologie et les minéraux à imposer un contrôle unifié sur l'allocation des ressources minérales dans l'ensemble du pays» ([71]). En outre, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que les déclarations faites par le MITI à la presse mentionnées au considérant 751 du règlement provisoire avaient été sorties de leur contexte, étant donné que les pouvoirs publics chinois n'intervenaient pas dans la fixation des prix, vu qu'ils s'efforçaient uniquement de faire face au pic enregistré par les prix mondiaux du lithium-ion en augmentant l'offre en amont et en luttant contre la concurrence déloyale. Toutefois, comme les pouvoirs publics chinois l'ont admis eux-mêmes dans leurs observations, l'objectif consistant à «orienter conjointement le prix du sel de lithium afin de le ramener à un niveau rationnel» n'est pas un simple principe directeur général, mais une intervention dans la fixation des prix visant à ramener les prix du lithium à un «niveau rationnel», le MITI et d'autres associations industrielles étant apparemment pleinement associés à la réalisation de cet objectif. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(474) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission avait dénaturé leurs arguments, étant donné qu'au considérant 473 du présent règlement, ils n'avaient pas admis que les actions visant à «orienter conjointement le prix du sel de lithium afin de le ramener à un niveau rationnel» avaient pour objectif de fixer les prix. Les pouvoirs publics chinois ont déclaré que «dans le contexte du pic alors enregistré par les prix mondiaux du lithium, ainsi que des pratiques de concurrence déloyale telles que des achats spéculatifs, des achats destinés à l'accaparement, etc., les pouvoirs publics chinois se sont efforcés de répondre au problème en augmentant l'offre en amont et en luttant contre la concurrence déloyale, mais ne sont pas intervenus dans la fixation des prix». Ils ont également ajouté que la Commission n'avait cité aucun élément de preuve à l'appui de son point de vue selon lequel il y avait eu une «une intervention dans la fixation des prix visant à ramener les prix à un niveau rationnel», et que la Commission n'avait cité aucune circonstance de fait ou de droit à l'appui de son affirmation selon laquelle «le MITI et d'autres associations industrielles étaient apparemment pleinement associés à la réalisation de cet objectif» (considérant 473 du présent règlement).

([68]) Voir le document de travail des services de la Commission mis à jour, «Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of the Trade Defence Investigations», 10 avril 2024, SWD(2024) 91 final (ci-après le «rapport sur la Chine») — Chapitre 4, section 4.3.1, p. 92 à 97.

([69]) Voir http://www.npc.gov.cn/englishnpc/constitution2019/201911/1f65146fb6104dd3a2793875d19b5b29.shtml.

([70]) Disponible à l'adresse suivante: http://www.npc.gov.cn/npc/kgfb/202203/0ff47fbc69b443e3b9a99bef91adcb26.shtml.

([71]) Disponible à l'adresse suivante: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm.

(475) La Commission a contesté ces déclarations. Comme indiqué au considérant 751 du règlement provisoire, le MITI, qui est le département du Conseil des affaires de l'État responsable de l'administration des secteurs industriels et de l'industrie de l'information de la Chine ([72]), a lui-même affirmé que «nous allons faire pression sur [les prix des matières premières] afin de les ramener le plus vite possible à un niveau raisonnable», que «le ministère aidera à accélérer le développement des ressources locales en Chine» et que «[l]e fonctionnement stable de l'industrie est mis considérablement sous pression, ce qui nécessite un effort collectif de toutes les parties concernées» ([73]). En ce qui concerne les allégations selon lesquelles la Commission n'a cité aucune circonstance de fait ou de droit à l'appui de certaines de ses affirmations, la Commission a rappelé que toutes les sources utilisées dans le règlement provisoire ont été dûment mentionnées et que la preuve de l'implication du MITI et d'autres associations industrielles est mentionnée aux notes de bas de page 310 et 311 du règlement provisoire. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(476) À la suite de l'information provisoire, l'ACCA a fait valoir que les fournisseurs de batteries et de matières premières ne pouvaient être qualifiés d'«institutions publiques» et que la Commission ne pouvait imposer des droits de douane élevés aux fournisseurs de batteries.

(477) La Commission a fait remarquer que, contrairement à ce qu'a soutenu l'ACCA, les droits institués s'appliquent aux producteurs-exportateurs de VEB chinois, et non à leurs fournisseurs de batteries et de matières premières. En outre, l'allégation de l'ACCA concernant le fait que les fournisseurs de batteries et de matières premières ne peuvent pas être qualifiés d'organismes publics était générique et non étayée. Dès lors, pour les raisons indiquées aux considérants 821 et 899 du règlement provisoire, cette allégation a été rejetée.

(478) À la suite de l'information finale, l'ACCA a fait valoir que la Commission avait qualifié à tort les entreprises de batteries, les entreprises de matières premières et les associations d'entités publiques exerçant des fonctions gouvernementales et a ajouté que la Commission avait conclu à tort que les pouvoirs publics chinois intervenaient dans la fixation des prix et qu'elle avait déduit erronément que les pouvoirs publics chinois exerçaient un contrôle total sur les associations industrielles et les entreprises par le biais des organes de consolidation du Parti.

(479) Les observations présentées par l'ACCA étaient générales et non étayées, de sorte que la Commission les a rejetées.

(480) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et le groupe Geely ont contesté la qualification des fournisseurs d'intrants en tant qu'organismes publics. Les pouvoirs publics chinois ont présenté les arguments suivants:

1) les associations industrielles (l'Association de l'industrie des batteries en Chine et l'Association industrielle chinoise des sources d'énergie physiques et chimiques, ci-après respectivement l'«AIBC» et l'«AICSE») ne sont pas des organismes publics contrôlés par les pouvoirs publics chinois; ces derniers citent les «avis sur la mise en œuvre de la réforme relative au découplage complet entre les associations industrielles et chambres du commerce et les organes administratifs» comme source prouvant que les associations industrielles chinoises exercent leurs activités indépendamment des pouvoirs publics et que les dispositions relatives à la présence du PCC dans les associations industrielles sont dénuées de pertinence pour l'analyse du contrôle par les pouvoirs publics chinois;

2) l'AIBC et l'AICSE n'exercent aucun contrôle sur leurs membres et n'ont pas non plus la capacité de déterminer les prix auxquels leurs sociétés membres vendent des batteries ou du lithium-phosphate de fer (ci-après «LFP»), étant donné que les données fournies par les trois sociétés retenues dans l'échantillon montraient des achats de batteries et de LFP auprès de différents fournisseurs à des prix différents;

(3) les associations ne contrôlent pas leurs membres, pas plus que ceux-ci ne peuvent contrôler les associations, et la Commission n'a fourni aucun élément de preuve démontrant que les associations remplissaient leur mission de contrôler et de réduire les prix en exerçant une coordination et une régulation.

([72]) https://english.www.gov.cn/state_council/2014/08/23/content_281474983035940.htm.

([73]) «Ministry set to stabilize price hikes affecting auto industry», Conseil des affaires de l'État de la République populaire de Chine, 25 avril 2022. Disponible à l'adresse suivante: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html.

(481) Le groupe Geely a fait valoir que les éléments de preuve invoqués par la Commission n'avaient pas démontré que l'AIBC et l'AICSE étaient investies d'un pouvoir gouvernemental et que la Commission avait conclu à tort que tous leurs membres étaient eux aussi investis d'un pouvoir gouvernemental. Le groupe Geely a aussi soutenu que, étant donné que tous les fournisseurs de batteries ne sont pas membres d'associations, on ne saurait conclure qu'ils sont investis d'un pouvoir gouvernemental. Enfin, le groupe Geely a fait valoir que la détention partielle de certains fournisseurs de batteries par l'État ne démontrait pas que ces entreprises pouvaient être considérées comme des organismes publics.

(482) La Commission a contesté l'affirmation des pouvoirs publics chinois selon laquelle les associations industrielles étaient des organisations autonomes agissant librement sur le marché. Comme la Commission l'a déjà établi au considérant 779 du règlement provisoire, si les avis de la NDRC prévoyaient formellement une séparation entre les associations industrielles et les pouvoirs publics, ils faisaient aussi en sorte non seulement que les associations industrielles continuent à dépendre financièrement des autorités publiques, mais aussi que le PCC continue à exercer un contrôle total sur elles en établissant des organes de consolidation du Parti au sein des organisations sociales. L'analyse effectuée par la Commission aux considérants 780 à 785 du règlement provisoire a également confirmé cette présence du PCC dans les processus décisionnels et les activités quotidiennes des associations industrielles, consacrée dans les statuts de l'AIBC et de l'AICSE. Ni les pouvoirs publics chinois ni aucune autre partie n'ont fourni d'éléments qui contrediraient ces conclusions. En outre, les recherches menées par la Commission après le stade provisoire ont également confirmé que les associations industrielles n'opéraient pas de manière indépendante en tant qu'opérateurs du marché libre, mais étaient entièrement sous le contrôle du PCC et mettaient en œuvre des politiques imposées par les pouvoirs publics. Cela est illustré par les dernières déclarations de Ge Honglin, secrétaire du Parti et président de l'Association chinoise de l'industrie des métaux non ferreux (ci-après l'«ACNF») ([74]), qui comprend également une sous-association consacrée au lithium. Comme déjà expliqué au considérant 94 du règlement d'exécution (UE) 2023/1618 de la Commission ([75]), l'ACNF est une association industrielle au sein de laquelle le PCC intervient dans les prises de décisions opérationnelles. Si l'ACNF, qui comprend également une sous-section consacrée à l'industrie du lithium, ne faisait pas partie des associations industrielles examinées par la Commission au stade provisoire, ses dernières déclarations contredisent les allégations des pouvoirs publics chinois. Dans cette «organisation sociale», comme dans plusieurs associations industrielles, les organisations de consolidation du Parti sont intégrées dans sa structure ([76]). Selon son secrétaire du Parti, «bien que les associations industrielles soient des organisations sociales, les exigences relatives à la consolidation du Parti sont semblables à celles des organes centraux et étatiques» et l'ACNF a «intégralement mis en œuvre les décisions et les accords du Comité central du Parti communiste chinois et du Conseil des affaires de l'État et a coopéré avec les services compétents afin de formuler, de publier et d'interpréter des politiques industrielles telles que les "lignes directrices pour l'adaptation des structures industrielles", le "plan de travail pour la stabilisation de la croissance dans l'industrie des métaux non ferreux" et les "méthodes de perception des recettes des transferts de titres miniers"». En outre, tant l'AIBC que l'AICSE sont placées sous la direction du Conseil des affaires de l'État. Cet argument a donc été rejeté.

(483) En ce qui concerne le deuxième point soulevé par les pouvoirs publics chinois, comme indiqué au considérant 864 du règlement provisoire, le marché chinois a été considéré comme faussé en raison des politiques nationales et sectorielles adoptées par les fournisseurs de batteries nationaux, en particulier celles relatives aux structures de prix. Par conséquent, bien que certains fournisseurs de batteries ou de LFP puissent facturer des prix différents, tous les achats de batteries effectués par les sociétés retenues dans l'échantillon au cours de la période d'enquête

([74]) Voir https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307.

([75]) Règlement d'exécution (UE) 2023/1618 de la Commission du 8 août 2023 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de carbure de tungstène, de carbure de tungstène fondu et de carbure de tungstène simplement mélangé à de la poudre métallique originaires 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 199 du 9.8.2023, p. 48).

([76]) «Premièrement, [le comité du Parti de l'Association] souligne que la direction du Parti de l'Association ne peut être que renforcée, et non affaiblie, et inscrit l'adhésion à la direction du Parti et le renforcement de la consolidation du Parti dans la charte de l'Association, en clarifiant ainsi le statut juridique de l'organisation du Parti dans la structure de gouvernance de l'Association; deuxièmement, l'organisation du Parti est intégrée à la structure de gouvernance de l'Association, la direction du Parti est intégrée aux liens spécifiques de la gouvernance de l'Association et l'ensemble des travaux de consolidation du Parti sont concrétisés, normalisés et institutionnalisés; troisièmement, [le comité du Parti de l'Association] éduque et guide les membres du Parti, les cadres et les travailleurs afin qu'ils réalisent profondément que la direction du Parti communiste chinois constitue l'élément le plus essentiel du régime socialiste de style chinois et le principal avantage du système socialiste de style chinois. Nous devons toujours faire confiance au Parti, aimer le Parti et travailler pour le Parti», source mentionnée à la note de bas de page n° 71.

sont considérés comme affectés par les politiques et mesures de l'État mises en place afin de poursuivre les objectifs stratégiques énoncés. Cette appréciation découle de l'idée que tous les fournisseurs opèrent sur le marché intérieur, dans les mêmes conditions de marché. Le pouvoir que les associations détiennent sur leurs membres et sur les politiques de prix a déjà été expliqué en détail à la section 3.7.2.1.1 b) du règlement provisoire. En outre, les pouvoirs publics chinois n'ont présenté aucun élément de preuve à l'appui de leur allégation. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(484) En ce qui concerne le troisième point, les allégations formulées par les pouvoirs publics chinois étaient générales et ces derniers n'ont fourni aucun élément de preuve à l'appui de leur argument. La Commission rappelle qu'une analyse approfondie a été menée au sujet des associations industrielles chinoises et de leurs membres, ainsi que sur les mécanismes de contrôle des prix en place, comme indiqué aux considérants 748, 751, 792 à 799 et 807 à 809 du règlement provisoire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(485) L'argument avancé par le groupe Geely concernant le pouvoir gouvernemental des associations industrielles et de leurs membres n'était pas étayé et a donc été rejeté. En ce qui concerne le troisième argument présenté par le groupe Geely, la Commission rappelle que, comme indiqué au considérant 767 du règlement provisoire, ni l'AIBC ni l'AICSE ne publient la liste complète de leurs membres. Elle rappelle également que, comme déjà indiqué au considérant 282 du règlement provisoire, les pouvoirs publics chinois ont soutenu qu'ils n'exerçaient aucun contrôle sur l'AIBC, qui n'a pas de lien formel avec eux. Cela a été réfuté par les conclusions formulées aux considérants 777 et 778 du règlement provisoire, qui montrent que les pouvoirs publics chinois exercent un contrôle total sur l'AIBC. Tout d'abord, l'association est gérée directement par le Conseil des affaires de l'État (considérant 777 du règlement provisoire) et les pouvoirs publics chinois continuent à contrôler son administration ainsi que la nomination des principales personnes chargées de ses travaux (considérant 780 du règlement provisoire). Lors de la visite de vérification dans les locaux des pouvoirs publics chinois, la Commission a demandé une liste des membres de l'AIBC, que les pouvoirs publics chinois ont refusé de fournir. En l'absence d'informations de la part des pouvoirs publics chinois ainsi que de données publiques officielles comprenant la liste complète des membres de l'AIBC et de l'AICSE, la Commission a déduit que davantage de fournisseurs de batteries pourraient être membres de ces associations. En outre, l'appartenance aux associations de batteries n'est que l'un des nombreux éléments évalués par la Commission. Les éléments de preuve recueillis ont montré que les pouvoirs publics chinois exerçaient leur influence sur le marché des batteries et du LFP. En outre, s'agissant du dernier argument avancé par le groupe Geely au sujet de la détention partielle par l'État, la Commission rappelle que la relation entre les fournisseurs d'intrants et les pouvoirs publics chinois n'est que l'un des nombreux éléments qu'elle a analysés, à savoir le cadre juridique et économique existant en RPC, les objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois visant à développer l'industrie des VEB et les caractéristiques et fonctions essentielles des fournisseurs d'intrants. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(486) À la suite de l'information finale, CATL a fait valoir que la Commission n'avait pas démontré que les pouvoirs publics chinois détenaient une quelconque participation en son sein ou exerçait un contrôle significatif sur elle, au-delà de l'influence normale qu'exercent les pouvoirs publics dans n'importe quel pays, et soutenu qu'il était incontestablement une entreprise privée et que les partenariats qu'elle nouait avec des entreprises publiques n'étaient destinés qu'à des fins commerciales. CATL a également souligné que les accords de coopération qu'elle avait conclus avec des autorités locales ou la création du Centre national de recherche en génie pour la technologie de stockage de l'énergie électrochimique ne laissaient entrevoir aucune influence des pouvoirs publics chinois sur elle. La société a également indiqué que son mécanisme de fixation des prix des batteries était entièrement fondé sur le marché et libre de toute influence des pouvoirs publics.

(487) CATL a en outre présenté des observations sur les associations industrielles, en soutenant que le fait qu'elle soit membre de l'une ou l'autre association n'était pas pertinent pour l'enquête sur les VEB et qu'une telle adhésion ne saurait être considérée comme entraînant pour elle l'obligation de mettre en œuvre une quelconque décision de l'association. La société a enfin ajouté que la Commission n'avait mis en évidence aucun élément de preuve tendant à indiquer que CATL serait tenue d'agir de la sorte sous peine de sanctions.

(488) Les allégations de CATL étaient générales et non étayées. La Commission a souligné que les liens entre les pouvoirs publics chinois et CATL ont été examinés en détail aux considérants 786 à 788 du règlement provisoire et qu'il existe plusieurs documents provinciaux soutenant explicitement le développement et illustrant comment celui-ci est lié à la réalisation de missions nationales majeures (considérants 731, 732, 803 et 804 du règlement provisoire). En ce qui concerne la fixation des prix, la Commission a rappelé que celle-ci avait déjà été abordée aux considérants 802 et 805 du règlement provisoire, ainsi qu'au considérant 484 du présent règlement.

(489) En ce qui concerne l'adhésion aux associations, la Commission a rappelé qu'une analyse approfondie de l'association industrielle et de ses membres avait été effectuée et que CATL n'avait produit aucun élément de preuve à l'appui de ses allégations selon lesquelles cette association ne devrait pas être considérée comme un «organisme public». En outre, la Commission a examiné des allégations similaires aux considérants 482 et 485 du présent règlement. En ce qui concerne le dernier argument soulevé par CATL, la Commission a rappelé qu'elle avait déjà couvert, au considérant 834 du règlement provisoire, les éléments de preuve qui démontraient que les membres de l'AIBC devaient respecter ses consignes visant à réguler les comportements économiques de ses membres de manière à respecter les politiques des pouvoirs publics chinois, afin d'éviter les répercussions que l'association leur infligerait. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(490) À la suite de l'information provisoire, la Commission a recueilli des informations supplémentaires sur LG Chem Nanjing New Energy Solutions (ci-après «LG Nanjing»), un producteur de batteries étranger établi en Chine qui approvisionne plusieurs des producteurs-exportateurs visés par l'enquête. En ce qui concerne LG Nanjing, la Commission a trouvé des éléments de preuve supplémentaires corroborant ses conclusions selon lesquelles les producteurs de batteries en Chine sont des organismes publics; ces éléments de preuve démontraient que la construction de LG Nanjing avait pour but de fournir des batteries à bas prix au bénéfice des producteurs de VEB. La société a été créée en 2015 par LG Chem, la subdivision «produits chimiques» de LG Corp. et la société mère de LG Nanjing ([77]). En 2014, LG Chem, une société sud-coréenne, a conclu un protocole d'accord de coopération avec les autorités municipales de Nanjing. L'usine établie à Nanjing a bénéficié de «diverses aides de la part des autorités municipales de Nanjing, afin que les batteries produites procurent des avantages en termes de prix» ([78]). LG Chem a également créé en 2014 une entreprise commune avec deux partenaires publics chinois (Nanjing Zijin Technology Incubation Special Park Construction Development et Nanjing New Industrial Investment Group) afin de réaliser la première phase de construction de l'usine de batteries de Nanjing, ce qui prouve que l'État était associé à la mise en place de l'usine et que la fourniture par LG de batteries à des prix inférieurs au profit des constructeurs automobiles était l'un des objectifs déclarés de ce projet.

(491) À la suite de l'information finale, et sur la base d'un examen plus approfondi de la part de marché réelle des importations en provenance de Chine sur les marchés de l'Union et des États-Unis, ainsi que des effets des politiques globales des pouvoirs publics chinois favorisant l'industrie des VEB sur les marchés d'exportation, la Commission a modifié les considérants 813 et 814 du règlement provisoire comme suit:

(492) Les données de BMI présentent des évaluations mensuelles des prix des cellules de batteries lithium-ion pour les marchés chinois, européens, asiatiques (à l'exclusion de la RPC) et nord-américains, exprimés au niveau départ usine. Pour la période d'enquête, ces données montrent que le prix des cellules NMC au kWh et au niveau départ usine était au moins 10 % et jusqu'à 30 % plus élevé sur les marchés de l'Union, d'Amérique du Nord ou d'Asie que sur le marché chinois, indépendamment de leurs compositions chimiques spécifiques (111, 523, 622 ou 811). En l'absence d'évaluation du prix des cellules LFP accessible au public et compte tenu du défaut de coopération des pouvoirs publics chinois, l'écart de prix entre le marché chinois et les autres marchés a également été jugé valable pour les cellules LFP. Cette comparaison devrait être considérée au regard du fait que la part de marché des producteurs de batteries chinois sur le marché de l'Union était proche de 40 % en 2023 ([79]). La Commission n'a pas pu trouver de données suffisamment détaillées sur la part de marché des producteurs de batteries chinois en Amérique du Nord. Toutefois, les données douanières des États-Unis ([80]) montrent qu'en 2023, les États-Unis ont importé directement à eux seuls 13,1 milliards d'USD de batteries lithium-ion en provenance de Chine, soit 70 % de l'ensemble des importations américaines de batteries lithium-ion en 2023. En outre, l'Union européenne et l'Amérique du Nord sont les deux principales destinations des exportations chinoises de batteries lithium-ion. Eu égard aux éléments de preuve susmentionnés, la Commission ne pouvait pas exclure que les producteurs de batteries chinois représentent également un pourcentage important de la part de marché nord-américaine. Cela a également été confirmé par les données de BMI, qui montrent que les marchés de l'Union ainsi que de l'Amérique du Nord dépendaient des importations au cours de la période d'enquête, étant donné que l'approvisionnement national ne représentait respectivement que 26 % et 34 % de la demande.

([77]) https://www.lgchem.com/upload/file/introduce/2020_IntroductionofLGChem_ENG%5B7%5D.pdf.

([78]) Voir https://www.chinanews.com.cn/auto/2014/07-04/6350650.shtml.

([79]) https://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=204581; https://jw.ijiwei.com/n/882555#:~:text=Chinese%20battery%20makers%20see%20European,in%20first%20half%20of%202023&text=(JW%20Insights)%20Oct%2030%20%2D%2D,SNE%20Research%20on%20October%2029.

([80]) https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/what-us-tariffs-on-chinese-batteries-mean-for-decarbonization-and-taiwan/#:~:text=Chinese%20Lithium%2Dion%20Battery%20Exports%20to%20USMCA%20(Billion%20USD)&text=According%20to%20the%20US%20Census,2023%2C%20as%20measured%20in%20value.

Parallèlement, la RPC disposait d'une offre excédentaire de batteries qui suffisait à répondre à ce manque. En l'absence d'éléments indiquant le contraire, la Commission a considéré que les importations de batteries de la RPC pouvaient combler ce manque et détenaient une part de marché allant jusqu'à environ 70 % sur ces deux marchés. Si cette comparaison des prix montre que les prix sur les marchés non chinois sont systématiquement plus élevés, la Commission a également estimé que cette analyse avait été réalisée sur une base prudente, étant donné que les prix ont été relevés au niveau départ usine et que les coûts de transport de la RPC vers ces marchés n'ont donc pas été pris en considération. Si les coûts de transport étaient inclus, et compte tenu de la part de marché des producteurs de batteries chinois sur ces marchés, l'écart de prix serait encore plus important.

(493) En ce qui concerne CATL, en l'absence de données plus précises, la Commission a analysé ses rapports annuels pour la période 2021-2022. Ces rapports ont montré une diminution de la rentabilité sur le marché intérieur chinois, qui a été compensée par les bénéfices plus élevés enregistrés pour les exportations. Si la société avait déclaré de considérables marges de bénéfice brutes tant sur le marché intérieur que sur les marchés étrangers des batteries en décembre 2021, cette tendance s'est inversée en juin 2022, la société ayant alors commencé à voir sa rentabilité diminuer sur le marché intérieur chinois, tandis que sa marge de bénéfice augmentait du côté des exportations. En l'absence de coopération de CATL, due au défaut de coopération des pouvoirs publics chinois ou au refus de CATL de répondre au questionnaire en qualité de fournisseur lié de batteries à deux groupes de l'échantillon, la Commission s'est fondée sur les données disponibles et en a déduit que la baisse de la rentabilité sur le marché intérieur chinois des batteries reflétait les politiques des pouvoirs publics visant à fournir des batteries aux producteurs de VEB sur le marché intérieur moyennant une rémunération moins qu'adéquate. En revanche, sur les marchés d'exportation, CATL était en mesure de pratiquer des prix plus élevés et d'obtenir des bénéfices plus élevés, tout en continuant à bénéficier du soutien accordé par les pouvoirs publics chinois. La différence entre les niveaux de rentabilité des marchés d'exportation et ceux du marché intérieur démontre clairement que CATL n'était pas en mesure de maximiser ses bénéfices en Chine et de prendre des décisions commerciales rationnelles en tant qu'acteur normal du marché opérant dans une économie de marché ouverte. En lieu et place, CATL était contrainte par les politiques des pouvoirs publics chinois de fournir des batteries meilleur marché à l'industrie nationale des VEB. Cette pratique est également confirmée par les dispositions figurant dans les statuts et le système de gestion des opérations liées de CATL, comme expliqué au considérant 801 du règlement provisoire, qui indiquent que les prix de tous types d'opérations avec des entités liées doivent être fixés par l'État.

(494) Dès lors, par rapport aux considérants 813 et 814 du règlement provisoire, la Commission a modifié le pourcentage de part de marché des producteurs de batteries chinois sur les marchés de l'Union et d'Amérique du Nord en se concentrant essentiellement sur l'analyse du marché de l'Union (considérant 492 du présent règlement) et sur l'analyse de la rentabilité de CATL sur le marché intérieur et sur les marchés d'exportation (considérant 493 du présent règlement).

(495) En l'absence d'autres observations et compte tenu des conclusions supplémentaires de la Commission, les conclusions formulées aux considérants 702 à 821 du règlement provisoire ont été confirmées.

b) Fournisseurs de batteries agissant en tant qu'organismes privés faisant l'objet d'une action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics chinois

(496) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et le groupe Geely ont contesté la conclusion selon laquelle les fournisseurs de batteries et de LFP faisaient l'objet d'une action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics chinois. En particulier, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir ce qui suit:

1) la Commission n'a présenté aucun élément prouvant que les pouvoirs publics chinois s'immisçaient dans les activités quotidiennes des entreprises ou dans la fixation des prix de leurs produits, et que le fait que les prix intérieurs suivent une tendance différente de celle des prix à l'exportation ou internationaux ne signifiait pas nécessairement que les prix sont fixés par les pouvoirs publics chinois;

2) la Commission a interprété erronément l'article 46 des statuts de CATL et a commis une erreur de traduction. Selon les pouvoirs publics chinois, cette disposition établit les règles relatives à l'examen des opérations liées, qui prévoient cinq cas de figure différents donnant lieu à l'exemption d'examen: les opérations réalisées dans certains secteurs limités, la participation à des appels d'offres et enchères publics, les opérations dans le cadre desquelles la société obtient unilatéralement un avantage, la fourniture de financement par une partie liée à la société à un taux d'intérêt n'excédant pas celui fixé par la Banque populaire de Chine ou le cas dans lequel la société fournit des produits et services à sa propre direction aux mêmes conditions que celles appliquées par des parties non liées. Ensuite, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la traduction des dispositions de l'article 46 aurait dû être «lorsque le prix d'une opération avec une partie liée est fixé par l'État».

(497) Le groupe Geely a fait valoir a) que l'appartenance aux associations ne suffisait pas à démontrer que les fournisseurs de batteries faisaient l'objet d'une action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics chinois, b) que rien ne prouvait que les fournisseurs de batteries étrangers et/ou qui n'étaient pas membres de l'AIBC ou de l'AICSE ni détenus par l'État étaient chargés par les pouvoirs publics de fournir des batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate ou recevaient l'ordre de le faire, et c) que les éléments de preuve sur lesquels se fonde la Commission concernant l'action de charger et d'ordonner n'appuyaient pas sa conclusion selon laquelle les pouvoirs publics chinois chargeaient l'AIBC et l'AICSE ou leurs membres de fournir des batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate ou leur donnaient l'ordre de le faire.

(498) La Commission a rappelé d'emblée que ses conclusions étaient fondées sur les données disponibles, conformément à l'article 28 du règlement de base, les pouvoirs publics chinois ayant refusé de fournir les informations nécessaires et d'engager des discussions à ce sujet.

(499) Sur le fond, en ce qui concerne le premier argument avancé par les pouvoirs publics chinois, la Commission a rappelé les conclusions de la section 3.7.2.1.1 du règlement provisoire et a souligné qu'au point 1) (considérants 760 à 789 du règlement provisoire), qui couvrait les liens entre les fournisseurs d'intrants et les pouvoirs publics chinois, la Commission a établi la présence généralisée des pouvoirs publics chinois dans la gestion quotidienne tant des associations industrielles que des sociétés privées. En ce qui concerne la fixation des prix, les prix intérieurs ne diffèrent pas seulement des prix à l'exportation ou des prix internationaux, mais se sont également révélés constamment inférieurs aux prix à l'exportation en raison des politiques sectorielles mises en place par les pouvoirs publics chinois en Chine (voir considérants 816 et 920 du règlement provisoire pour les conclusions relatives aux différences entre les prix intérieurs et les prix à l'exportation chinois). La différence entre les prix intérieurs chinois et les prix mondiaux, à l'exclusion de la Chine, est examinée aux considérants 858 à 860 du règlement provisoire.

(500) En ce qui concerne la traduction de l'article 46 des statuts du CATL, même en ajoutant «lorsque» à la phrase «le prix d'une opération avec une partie liée est fixé par l'État», cela ne change rien à la teneur des conclusions de la Commission. En effet, le texte contient incontestablement des dispositions selon lesquelles il existe certainement des cas dans lesquels le prix des opérations entre parties liées est fixé par l'État. En outre, les pouvoirs publics chinois n'ont pas contesté le libellé de l'article 22 du système de gestion des opérations liées de CATL, qui contient une disposition similaire. Par ailleurs, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que cette fixation des prix était effectuée dans cinq cas de figure différents, mais aucun élément de preuve n'a été présenté à l'appui de cette déclaration. En tout état de cause, les conclusions sont fondées sur les données disponibles, étant donné que les pouvoirs publics chinois ont refusé de coopérer, et une observation sur un élément de traduction spécifique sorti du contexte des autres éléments et preuves invoqués par la Commission ne saurait invalider les conclusions formulées sur ce point. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(501) Les allégations du groupe Geely étaient générales et non étayées. La Commission rappelle qu'une analyse approfondie de l'association industrielle et de ses membres a été effectuée et que le groupe Geely n'a produit aucun élément de preuve à l'appui de ses allégations selon lesquelles les producteurs de batteries ne faisaient pas l'objet d'une action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics chinois. En outre, la Commission souligne que l'AIBC et l'AICSE n'ont pas publié la liste complète de leurs membres (considérant 767 du règlement provisoire) et que, par conséquent, comme déjà expliqué au considérant 485 du présent règlement, davantage de fournisseurs de batteries pourraient être membres de ces associations. En outre, le fait d'être étrangère n'empêche pas une société d'être un organisme public (si elle est investie d'une autorité publique) et, à titre subsidiaire, de faire l'objet d'une action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics chinois. Comme indiqué au considérant 485 du présent règlement, des producteurs de batteries étrangers ont aussi adopté le même comportement que les fabricants de batteries chinois. Compte tenu de ces éléments, ces allégations ont été rejetées.

(502) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont fait part de leur désaccord avec l'analyse effectuée par la Commission aux considérants 499 à 501 ci-dessus, en indiquant a) que la Commission n'avait pas fourni de preuves de la présence généralisée des pouvoirs publics chinois dans les activités quotidiennes des fournisseurs d'intrants; b) que si les prix intérieurs des intrants sont plus faibles que les prix à l'exportation, cela s'explique par la forte concurrence sur le marché chinois, sur lequel la demande de ces intrants est plus élevée; et c) que dans la traduction de l'article 46 des statuts de CATL et de l'article 22 du système de gestion des opérations liées de CATL, le terme «où» est essentiel pour comprendre le vrai sens du contenu de cette disposition. À cet égard, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'expression «fixé par l'État» devrait être comprise comme évoquant une situation hypothétique, et non comme une indication de l'existence d'une fixation des prix par l'État, en invoquant comme preuves la loi de la République populaire de Chine ([81]) sur les prix et le catalogue central des prix ([82]), afin de souligner que les batteries ne sont pas incluses dans leur champ d'application. CATL a également

([81]) https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f101c6d0719374af97b2.html.

([82]) Une traduction anglaise est disponible à l'adresse suivante: https://www.industry.gov.au/sites/default/files/adc/public-record/exhibit_d8.2_-_central_government_pricing_catalogue_-_2020.pdf.

présenté des observations à ce sujet, en expliquant que l'article 46 de ses statuts et l'article 22 de son système de gestion des opérations liées énoncent les circonstances dans lesquelles aucune approbation des opérations avec une partie liée par l'assemblée générale n'est nécessaire et que le fait que l'assemblée générale ne doive pas approuver la fixation des prix des opérations avec une partie liée si ces opérations sont effectuées à un prix fixé par l'État ne signifie pas que cela se passe effectivement, et encore moins d'une manière qui serait pertinente pour l'enquête sur les VEB. La société a ajouté que la Commission n'avait pas démontré qu'il y avait vraiment eu un cas de fixation de prix dictée par les pouvoirs publics.

(503) La Commission a contesté ces arguments. En ce qui concerne les premier et deuxième arguments, tous deux étaient généraux et non étayés, et la Commission a souligné que ces observations avaient déjà été examinées au considérant 499 du présent règlement ainsi qu'au considérant 751 du règlement provisoire. En ce qui concerne le troisième argument, relatif aux statuts de CATL, la Commission a analysé les éléments de preuve communiqués par les pouvoirs publics chinois. Si le catalogue central des prix présenté par les pouvoirs publics chinois ne contient pas expressément des dispositions relatives aux batteries, cela ne remet pas en cause le faisceau d'éléments de preuve recueillis par la Commission. Premièrement, une telle disposition n'aurait aucune raison d'être s'il n'existait pas des cas dans lesquels les prix étaient fixés par l'État dans cette industrie et/ou dans lesquels l'État influençait ces prix. Deuxièmement, les ingérences des pouvoirs publics dans la fixation des prix ont déjà été longuement examinées à la section 3.7.2.1.1 b) du règlement provisoire. Troisièmement, l'existence d'une influence des pouvoirs publics sur la fixation des prix ressort non seulement d'un large faisceau de preuves figurant dans le règlement provisoire, mais aussi d'autres sources, telles que l'«avis de mise en œuvre sur l'accélération du développement de haute qualité des industries des batteries au lithium, des nouvelles énergies et des nouveaux matériaux» ([83]) de la NDRC du Fujian, où CATL a son siège, qui dispose que les services compétents et les établissements affiliés des pouvoirs publics «réduisent en permanence les coûts des produits [des batteries au lithium, des nouvelles énergies et des nouveaux matériaux]». La Commission a rappelé que, si tout cela constituait des preuves supplémentaires du contrôle exercé sur les coûts, le considérant 751 du règlement provisoire couvrait déjà le contrôle exercé par les pouvoirs publics sur les prix des matières premières des batteries. Pour ce motif, la Commission a rejeté ces arguments.

(504) Les précédentes observations formulées par les pouvoirs publics chinois sur les organismes publics au considérant 474 du présent règlement et les observations figurant ci-dessus au considérant 502 du présent règlement, ainsi que leurs réfutations, s'appliquent également à la question de savoir si les fournisseurs de LFP agissaient en tant qu'organismes privés faisant l'objet d'une action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics chinois.

(505) En l'absence d'autres observations, les conclusions formulées aux considérants 822 à 840 du règlement provisoire ont été confirmées.

3.7.2.1.2. Avantage, spécificité et calcul du montant de la subvention

a) Avantage

(506) En l'absence d'observations concernant l'avantage, les conclusions formulées aux considérants 841 à 855 du règlement provisoire ont été confirmées.

b) Spécificité

(507) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a affirmé que la fourniture de batteries n'était pas spécifique aux constructeurs de VEB, en faisant valoir qu'il n'existait aucune limite concernant les industries auxquelles les batteries pouvaient être vendues, étant donné qu'elles restaient disponibles à l'achat dans tous les secteurs et sur tous les marchés, et que la Commission n'avait pas examiné si le régime de subvention était fondé sur des critères ou conditions objectifs au sens de l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement de base. Enfin, le groupe Geely a fait valoir que la production de batteries ne ciblait pas exclusivement ou principalement l'industrie des VNE/VEB.

([83]) https://fgw-fujian-gov-cn.translate.goog/zfxxgkzl/zfxxgkml/bwgfxwj/202212/t20221215_6079792.htm?_x_tr_sch=http&_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.

(508) La Commission a tout d'abord rappelé que la série de mesures prises par les pouvoirs publics chinois n'était destinée qu'à bénéficier à certaines industries, dont l'industrie nationale des VEB. En effet, même si les distorsions sur le marché des batteries profitent également à d'autres produits que les VEB, l'avantage est explicitement limité, étant donné qu'il n'est accessible qu'à certaines industries en Chine, à savoir uniquement celles de la chaîne de valeur des batteries. Les mesures sont donc spécifiques au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base. En outre, le groupe Geely n'a indiqué aucun élément et n'a fourni aucune preuve démontrant que les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 2, point b), du règlement de base et à l'article 2.1, point a), de l'accord SMC seraient remplies en l'espèce. Étant donné que la série de mesures prises par les pouvoirs publics chinois satisfaisait aux exigences de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, ces arguments ont été rejetés.

(509) À la suite de l'information finale, le groupe Geely a fait valoir que l'analyse de la Commission était contradictoire et insuffisamment étayée par des éléments de preuve, étant donné que a) la Commission n'avait pas accès à l'ensemble complet d'informations sur les sociétés membres de l'AIBC et de l'AICSE; et b) en établissant la spécificité de jure, la Commission n'a pas fourni d'explication motivée et adéquate de ses constatations, et dans ses conclusions, la Commission a expressément reconnu que les distorsions de la fourniture de batteries profitaient également aux producteurs de VEB, et n'a pas contesté que les batteries restaient disponibles à l'achat dans différents secteurs et marchés. Pour les raisons qui précèdent, le groupe Geely soutient que la Commission ne pouvait pas conclure à bon droit que la fourniture de batteries était spécifique de jure et qu'il n'existe aucun élément de preuve démontrant que l'autorité qui accorde une subvention, ou la législation en vertu de laquelle elle opère, en limite explicitement l'accès, comme le suggère la Commission.

(510) En ce qui concerne le premier argument avancé par le groupe Geely, la Commission a souligné que, comme reconnu au considérant 485 du présent règlement, lors de la visite de vérification effectuée auprès des pouvoirs publics chinois, la Commission a demandé une liste de tous les membres de l'AIBC, que les pouvoirs publics chinois ont refusé de fournir. En l'absence d'informations de la part des pouvoirs publics chinois ainsi que de données publiques officielles comprenant la liste complète des membres de l'AIBC et de l'AICSE, la Commission a déduit que davantage de fournisseurs de batteries pourraient être membres de ces associations. La Commission également a procédé à une analyse détaillée de la participation des entreprises aux associations industrielles, malgré le manque de coopération des pouvoirs publics chinois et le manque de transparence de la part des associations industrielles; comme expliqué au considérant 767 du règlement provisoire, la Commission a pu prendre connaissance de la participation des sociétés à l'AIBC, à l'AICSE et à d'autres associations industrielles en consultant leurs rapports annuels et d'autres informations disponibles en ligne, telles que la liste des membres de leurs organes exécutifs. En ce qui concerne le deuxième argument soulevé par le groupe Geely, la Commission l'a déjà examiné au considérant 508 du présent règlement. Les deux arguments ont donc dû être rejetés.

(511) En l'absence d'autres observations, les conclusions formulées aux considérants 856 et 857 du règlement provisoire ont été confirmées.

c) Calcul du montant de la subvention

(512) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la référence ne devrait pas exclure les prix du marché chinois, pour les raisons suivantes:

— les conditions d'utilisation de références externes visées à l'article 14, point d), de l'accord SMC ne sont pas applicables en l'espèce. Les pouvoirs publics chinois ont rappelé que le rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis — Bois de construction IV* ([84]) avait établi que les faits spécifiques relatifs à la question de savoir si les prix pratiqués dans le secteur privé avaient été faussés en raison de la position dominante des pouvoirs publics sur le marché en tant que fournisseur de certains biens (rôle prédominant) devaient être déterminés au cas par cas, en fonction des faits particuliers sous-tendant chaque enquête. Les pouvoirs publics chinois ont également indiqué que l'Organe d'appel avait jugé qu'il devait exister des éléments de preuve d'une incidence directe de l'intervention des pouvoirs publics sur les prix, sans quoi une analyse plus détaillée de la manière dont les pouvoirs publics sont intervenus sur les prix est nécessaire [rapport de l'Organe d'appel, *États-Unis — Mesures compensatoires (Chine) (article 21.5 — Chine)*, WT/DS437/AB/RW, point 5.159),

([84]) Rapport de l'Organe d'appel, *États-Unis — Détermination finale en matière de droits compensateurs concernant certains bois d'œuvre résineux en provenance du Canada*, WT/DS257/AB/R, point 102.

— les batteries NMC et LFP présentent des caractéristiques physiques différentes et ne sont pas comparables, et le prix des batteries NMC ne peut pas être utilisé comme prix de référence pour les batteries LFP. Les pouvoirs publics chinois ont ajouté qu'en raison de la taille du marché chinois des batteries, les volumes et conditions d'achat pouvaient être très différents des données de référence de BMI, qui reposent sur les transactions à l'étranger, et que la Commission n'avait pas démontré qu'elle avait tenu compte de ce facteur. En outre, selon les pouvoirs publics chinois, l'utilisation par la Commission de comparaisons moyennes, pondérées en fonction des prix, de différents éléments chimiques afin de calculer un prix de référence pour les batteries ne reflète pas nécessairement le prix réel sur un marché concurrentiel.

(513) En ce qui concerne l'allégation des pouvoirs publics chinois et Geely, dont les observations sont résumées ci-dessous au considérant 515 du présent règlement, selon laquelle la référence utilisée devrait se rapporter aux conditions existantes du marché des biens en question dans le pays de fourniture, la Commission a fait observer que, dans son analyse relative aux organismes publics et aux actions de charger et d'ordonner, elle avait tenu compte des politiques sectorielles pertinentes, en particulier en matière de prix, à la section 3.7.2.1.1 du règlement provisoire, et en particulier au point 3) b). En outre, les considérants 541 et 542 du présent règlement traitent de recherches supplémentaires étayant les preuves d'un contrôle des prix par les pouvoirs publics. À la lumière des conclusions de la section 3.7.2.1 et des considérants 846 et 918 du règlement provisoire, la Commission a établi que les politiques sectorielles applicables en Chine faussaient les prix des batteries dans l'ensemble du marché intérieur. En conséquence, la Commission a établi que les conditions et modalités qui prévalent en Chine ne pouvaient pas être ajustées, sur la base des coûts, des prix et des autres facteurs réels disponibles dans ce pays, d'un montant approprié reflétant les conditions normales du marché. Par conséquent, la Commission a dû recourir aux prix de référence du marché mondial, conformément à l'article 6, point d) ii), du règlement de base.

(514) En outre, contrairement à ce que les pouvoirs publics chinois ont affirmé dans leur deuxième point, le prix des batteries NMC n'a pas été utilisé en remplacement du prix des batteries LFP. Comme expliqué aux considérants 847 et 859 du règlement provisoire, les données de BMI permettaient de calculer des références pour la période d'enquête par composition chimique (LFP et NMC). De plus, comme indiqué au même considérant, en ce qui concerne la composition chimique, le poids des différentes sous-compositions chimiques des batteries NMC (111, 523, 622 et 811) a également été pris en considération. Par ailleurs, comme expliqué aux considérants 843 à 855 du règlement provisoire, la Commission a jugé que les prix intérieurs chinois étaient faussés conformément à l'article 6, point d) ii), du règlement de base. En tout état de cause, les prix moyens chinois déclarés par BMI proviennent des acteurs du marché chinois. Pour cette raison, comme expliqué au considérant 859 du règlement provisoire, les prix moyens chinois ont été exclus du prix de référence de BMI. Par conséquent, la référence de BMI utilisée reflétait les prix moyens mondiaux par kW/h des cellules destinées respectivement aux batteries LFP et aux batteries NMC. Si la Commission s'appuyait sur des références incluant (également) les prix chinois affectés par les distorsions dues à l'intervention des pouvoirs publics chinois, ces références ne seraient, par définition, pas appropriées pour calculer l'avantage. Enfin, les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucun élément de preuve démontrant en quoi les volumes et conditions d'achat de batteries en Chine pouvaient être différents de ceux indiqués par BMI. L'argument en question a dès lors été rejeté.

(515) Le groupe Geely a fait valoir ce qui suit:

— les achats de batteries auprès de fournisseurs qui ne sont pas détenus par l'État ni membres d'associations industrielles pertinentes devraient être exclus du calcul de l'avantage,

— la Commission a eu recours à une référence extérieure au pays sans tenir compte de l'exigence selon laquelle la référence utilisée devrait se rapporter aux conditions existantes du marché pour les biens en question dans le pays de fourniture,

— les ajustements apportés par la Commission aux prix payés par le groupe Geely à de prétendus fournisseurs liés n'étaient pas justifiés et CATL et Jiangsu Contemporary Amperex ne devraient pas être considérés comme des fournisseurs liés. Les ajustements de la Commission n'ont pas dûment tenu compte des caractéristiques spécifiques des batteries achetées et ont remplacé à tort les prix des fournisseurs liés par ceux de fournisseurs indépendants. En outre, l'utilisation par la Commission d'un prix de référence moyen pour tous les types de batteries et son calcul de l'avantage pour tous les achats de batteries au cours de la période d'enquête étaient inappropriés, certaines batteries n'ayant pas été utilisées dans la production de VEB destinés à l'exportation vers l'Union.

(516) En ce qui concerne les autres allégations soulevées par Geely, la Commission a souligné ce qui suit.

— Comme indiqué au considérant 864 du règlement provisoire et aux considérants 513 et 514 ci-dessus, le marché chinois a été considéré comme faussé en raison des politiques nationales et sectorielles et des mesures connexes adoptées par les fournisseurs de batteries nationaux, en particulier celles relatives aux structures de prix. Ces mesures, qui étaient déjà énumérées et expliquées dans le règlement provisoire, incluent: l'aide à l'investissement de la part du gouvernement (considérant 719), les incitations fiscales (considérant 722), les fonds d'orientation (considérant 721), les objectifs de développement et de vente (considérant 725), les garanties en fonds propres, les récompenses, les garanties d'assurance et l'aide publique concernant l'utilisation des terres, de l'électricité et du gaz (considérant 726), les fonds d'investissement spéciaux et crédits (considérant 730) et les garanties financières et prêts syndiqués (considérant 734). En outre, la Commission a trouvé plusieurs exemples de mesures prises par les pouvoirs publics chinois en matière de tarification des batteries et de réduction des coûts pour l'industrie des VEB, figurant dans le plan VNE 2012-2020 (considérant 745), le plan d'action pour les batteries de 2017 (considérants 746 et 747) et la communication sur l'industrie des batteries (considérant 749), ainsi que dans des communiqués de presse officiels (considérant 751). Par conséquent, s'il se peut que certains fournisseurs de batteries ne soient pas directement membres d'associations ou d'institutions gouvernementales reconnues, toutes les acquisitions de batteries effectuées par le groupe Geely au cours de la période d'enquête sont considérées comme affectées. Cette évaluation découle du fait que tous les fournisseurs qui opèrent sur le marché intérieur, qu'ils soient détenus par l'État ou par des acteurs privés, suivent les politiques et les prix établis par les pouvoirs publics et sont donc affectés de la même manière par les mêmes conditions faussées du marché. Enfin, la Commission rappelle que, comme expliqué au considérant 767 du règlement provisoire, ni l'AIBC ni l'AICSE ne publient la liste complète de leurs membres. En l'absence d'un ensemble complet d'informations sur les membres de l'une ou l'autre de ces associations, la Commission ne peut considérer avec certitude qu'une société n'en est pas membre.

— Comme indiqué au considérant 845 du règlement provisoire, en raison du défaut partiel de coopération de la part des pouvoirs publics chinois, la Commission ne disposait pas de certaines informations cruciales sur la situation des fournisseurs de batteries sur le marché en Chine et sur d'éventuels ajustements à apporter, tandis que les informations recueillies et vérifiées dans les locaux des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ayant coopéré concernaient spécifiquement les quantités, le nombre de kW/h et la composition chimique des batteries (NMC ou LFP) utilisées pour la production de VEB par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon au cours de la période d'enquête. À cet égard, comme souligné au considérant 847 du règlement provisoire et aux considérants 513 et 514 ci-dessus, les données de BMI permettaient de calculer des références pour la période d'enquête par composition chimique (LFP et NMC). De surcroît, en ce qui concerne les compositions chimiques, le poids des différentes sous-compositions chimiques des batteries NMC (111, 523, 622, 811) en fonction de la demande correspondante dans le secteur des véhicules électriques a également été pris en considération. Par conséquent, la Commission a considéré que les prix de référence de BMI reflétaient correctement les différences de prix des différents types de batteries spécifiquement achetés par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. En outre, la partie n'a pas précisé à quel égard les données de BMI pourraient contredire les achats de batteries effectués par les exportateurs retenus dans l'échantillon, et a encore moins fourni de preuves en ce sens.

(517) En ce qui concerne les allégations relatives aux ajustements, premièrement, comme indiqué aux considérants 858 et 859 du règlement provisoire et dans les conclusions spécifiques du groupe Geely, la Commission a analysé les informations figurant dans le dossier concernant le prix de transfert afin de déterminer si les opérations d'achat de batteries pouvaient être considérées comme effectuées dans des conditions de pleine concurrence. Toutefois, les informations figurant dans le dossier, à savoir les accords et contrats de prix communiqués par le groupe Geely, n'incluaient aucune information à cet égard qui aurait permis de connaître les prix facturés par les fournisseurs liés au groupe Geely et aux autres clients indépendants. La Commission n'était donc pas en mesure de déterminer si les prix payés aux fournisseurs liés étaient des prix de pleine concurrence, ni d'utiliser ces prix. En conséquence, la Commission a remplacé ces prix liés par le prix payé au kW/h pour un type de batterie similaire à des fournisseurs indépendants. Bien que le groupe Geely ait affirmé qu'il avait fourni un exemple de contrat d'achat de batteries entre des entités liées du groupe Geely qui faisait référence au prix du marché des matières premières, ce contrat ne démontrait pas que les prix payés entre ces entités liées pour l'achat de batteries étaient des prix de pleine concurrence et n'incluait aucune évaluation indépendante de ces prix du marché.

(518) Deuxièmement, en ce qui concerne les achats effectués par le groupe Geely auprès du fournisseur lié CATL, compte tenu de l'existence d'entreprises communes entre le groupe Geely et CATL, ces deux sociétés ont été considérées comme liées dans le cadre de la présente procédure, de sorte que les achats effectués par Geely auprès de ce fournisseur ont été considérés comme des opérations entre parties liées.

(519) Troisièmement, l'affirmation selon laquelle la Commission s'est contentée de remplacer les prix pour les fournisseurs liés par le prix au kilowattheure (kW/h) payé à des fournisseurs indépendants est inexacte. Comme indiqué au considérant 859 du règlement provisoire, les prix pratiqués entre les parties liées du groupe Geely ont été remplacés par le prix payé par kW/h pour des produits comparables provenant de fournisseurs indépendants. Cela signifie que le prix payé par une entité donnée de Geely à son propre fournisseur indépendant a été utilisé pour la composition chimique de batterie (LFP ou NMC) et le type de batterie (cellule, module ou assemblage en batterie) appropriés. Lorsque la même entité de Geely n'achetait pas auprès de fournisseurs indépendants, comme indiqué au considérant 859 du règlement provisoire, le prix moyen pondéré au kW/h pour des produits similaires, au niveau du groupe Geely, a été utilisé. Cette approche a été systématiquement appliquée au kW/h, en tenant compte à la fois de la composition chimique des batteries (LFP ou NMC) et du type de batterie (cellule, module ou assemblage en batterie).

(520) Quatrièmement, la Commission ne s'est pas limitée à utiliser un prix de référence moyen pour tous les types de batteries. Lorsque le groupe Geely a communiqué des achats de batteries ayant différentes capacités de kW/h (par exemple, 143/120/88 kW/h), la Commission a tenu compte de la capacité la plus élevée, ce qui était l'approche la plus prudente. En outre, les sociétés du groupe Geely n'ont communiqué systématiquement ni les différentes sous-compositions des batteries NMC (111, 523, 622, 811) ni les formes de batteries (par exemple, batterie sous forme de poche), et ces détails n'ont pas non plus été fournis dans les observations provisoires. Par conséquent, la Commission n'a pas pu appliquer ces spécificités au groupe Geely. En tout état de cause, l'affirmation selon laquelle les batteries NMC (de type NCM111) et les cellules poches ne sont pas utilisées dans les VEB du groupe Geely destinés à l'Union et auraient dû être exclues des calculs est dénuée de pertinence. Étant donné que la fourniture de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate bénéficiait à l'ensemble de la production de VEB et pas seulement aux exportations vers l'Union, l'avantage calculé pour l'achat de batteries est fondé sur les VEB produits par le groupe, quelle que soit leur destination, conformément à l'article 7, paragraphe 2, du règlement de base.

(521) Cinquièmement, en ce qui concerne l'allégation selon laquelle certaines batteries n'ont pas été utilisées pour la production de VEB ou pour la production de VEB destinés à l'exportation vers l'Union et auraient donc dû être exclues, la Commission a souligné qu'il avait été demandé aux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon de communiquer tous leurs achats de batteries destinés à la production de VEB. Plus précisément, en plus de spécifier chaque opération d'achat, les exportateurs étaient tenus d'indiquer le modèle de VEB pour lequel chaque batterie était utilisée. Par conséquent, toutes les opérations d'achat de batteries ont été prises en considération et l'avantage calculé a été exprimé sur la base du nombre total de VEB produits, quelle que soit leur destination. Le groupe SAIC a fait valoir que, conformément à l'article 28, paragraphe 3, du règlement de base, les informations relatives aux achats de batteries qu'il avait présentées sous une forme résumée n'auraient pas dû être écartées par la Commission, qui a utilisé en lieu et place des informations fournies par un autre producteur-exportateur en tant que données disponibles.

(522) Comme indiqué au considérant 348 du règlement provisoire, la Commission a considéré que le groupe SAIC avait délibérément dissimulé des informations aisément accessibles, ce qui avait causé à la Commission des difficultés indues pour parvenir à une conclusion raisonnablement correcte. En outre, comme indiqué au considérant 349, la Commission avait conclu qu'elle n'était pas en mesure de vérifier l'exactitude des informations limitées fournies par le groupe SAIC en ce qui concerne la valeur ou la quantité. Pour ces raisons, et conformément à l'article 28, paragraphe 3, la Commission n'a pas pu se fonder sur les informations fournies par le groupe SAIC. Cet argument a donc été rejeté.

(523) Le groupe SAIC a également fait valoir que la Commission n'avait pas dûment justifié les conclusions énoncées au considérant 700 du règlement provisoire, étant donné qu'elle n'avait pas expliqué les raisons pour lesquelles il était raisonnable d'utiliser les informations d'un autre groupe de producteurs-exportateurs relatives aux achats de batteries. Plus précisément, il a fait référence au considérant 811 du règlement provisoire, dans lequel la Commission a conclu que les informations relatives au groupe Geely «n'ont pas été jugées suffisantes pour tirer des conclusions valables quant à l'effet du contrôle exercé par les pouvoirs publics sur les associations industrielles de producteurs de batteries d'alimentation sur les prix des batteries facturés aux producteurs de VEB». En conséquence, le groupe SAIC a estimé que ce régime de subvention lui valait la marge de subvention la plus élevée calculée pour un seul régime de subvention, ce qui pourrait avoir de graves conséquences financières.

(524) Comme indiqué au considérant 318 du règlement provisoire, le groupe SAIC n'a fourni que des informations partielles sur ses achats de batteries, dont la Commission n'a pu vérifier l'exactitude ni pour la valeur, ni pour la quantité. En conséquence, la Commission a informé le groupe SAIC de son intention d'appliquer les données disponibles au sens de l'article 28 du règlement de base et l'a invité à présenter ses observations. Les observations présentées par le groupe SAIC n'étant pas de nature à modifier l'appréciation de la Commission, cette dernière a dû recourir aux données disponibles.

(525) À cet égard, la Commission a utilisé des informations qui étaient disponibles dans le dossier, c'est-à-dire des informations provenant d'un autre groupe non intégré de producteurs-exportateurs qui achetaient des batteries similaires et construisaient des modèles de VEB similaires. Il s'agissait du seul groupe non intégré retenu dans l'échantillon qui achetait des batteries et qui réalisait des ventes importantes de VEB sur le marché intérieur et à l'exportation au cours de la période d'enquête. Le fait que les informations relatives au groupe Geely concernant l'effet du contrôle exercé par les pouvoirs publics sur les associations industrielles de producteurs de batteries d'alimentation sur les prix des batteries facturés aux producteurs de VEB n'aient pas été jugées suffisantes à elles seules n'empêche pas d'utiliser les informations relatives aux achats de batteries du groupe Geely en tant que données pertinentes disponibles dans le dossier pour déterminer les prix et calculer l'avantage correspondant. En particulier, le considérant 811 du règlement provisoire concerne la question distincte de la détermination de l'effet du contrôle exercé par les pouvoirs publics sur les prix des batteries. La seule conclusion de ce considérant était que, compte tenu de la part de marché et du volume plus faibles des ventes de batteries du groupe Geely, il n'était pas possible d'établir l'existence d'un tel contrôle sur ce seul fondement. Ce considérant ne portait pas sur la fiabilité des prix des batteries du groupe Geely et concluait encore moins que ces prix des batteries n'étaient pas représentatifs des prix des batteries sur le marché intérieur chinois. De fait, les prix des batteries du groupe Geely constituaient la référence la plus appropriée figurant dans le dossier, compte tenu du niveau d'intégration du groupe et des types de batteries concernés, conformément à l'article 28 du règlement de base. En outre, comme indiqué au considérant 860 du règlement provisoire et afin de refléter la situation du groupe SAIC, la Commission a exclu du calcul de l'avantage certaines batteries destinées à des modèles de VEB qui n'étaient pas semblables à celles vendues par le groupe SAIC.

(526) Par ailleurs, le groupe SAIC a été informé, au début de l'enquête et lors des échanges relatifs à l'application potentielle des données disponibles, que lorsque les données disponibles sont appliquées, il peut en résulter pour la partie concernée une situation moins favorable que si elle avait coopéré. En tout état de cause, le groupe SAIC n'a proposé aucune autre source d'information à cet égard. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée. Sur la base de ce qui précède et eu égard aux dispositions figurant aux considérants 700 et 860 des mesures provisoires, la Commission a considéré que les informations relatives au groupe Geely constituaient un remplacement raisonnable des informations nécessaires pour formuler des conclusions concernant le groupe SAIC et qu'elle avait expliqué les raisons pour lesquelles il était raisonnable d'utiliser les informations d'un autre groupe de producteurs-exportateurs relatives aux achats de batteries.

(527) Dans ses observations à la suite de la publication du règlement provisoire, Tesla (Shanghai) a fait valoir que la fourniture de batteries et de leurs principaux intrants n'avait procuré aucun avantage, en raison d'un problème d'achat spécifique qui, pour des raisons de confidentialité, ne pouvait pas être divulgué dans le règlement. Pour les raisons expliquées dans une information spécifique adressée à ce producteur-exportateur, cet argument a été rejeté.

(528) À la suite de l'information finale, Tesla Shanghai a présenté des observations sur l'imputation de l'avantage relatif aux batteries. Ces observations ont été partiellement acceptées et la Commission y a répondu dans une information spécifique à la société.

(529) Plusieurs producteurs-exportateurs ayant coopéré ont formulé des allégations concernant le montant de la subvention calculé sur la base des données de BMI utilisées par la Commission, y compris sur le choix de méthode et sur l'existence d'erreurs matérielles. À la suite de ces allégations, la Commission a analysé de plus près les données pertinentes disponibles auprès de BMI, ainsi que la méthode utilisée pour déterminer la référence appropriée pour quantifier le montant de la subvention découlant de ce programme.

(530) En particulier, la Commission a constaté que, selon les données de BMI, au cours de la période d'enquête, la demande locale chinoise de cellules de batteries était nettement inférieure à la production chinoise sur le marché. De fait, l'excédent de la Chine s'est élevé à 43 % pendant la période d'enquête. Cette offre excédentaire de batteries chinoises sur le marché chinois s'expliquait par les politiques spécifiques et les interventions des pouvoirs publics chinois détaillées à la section 3.7.2.1 du règlement provisoire, qui ont entraîné une surproduction et une nécessité d'exporter à bas prix afin d'envoyer cette surproduction sur d'autres marchés en vue de couvrir les pénuries de cet intrant. De fait, une analyse plus détaillée des ensembles de données disponibles auprès de BMI, à savoir les données relatives à l'offre et à la demande de cellules de batteries dans différentes zones géographiques, a montré qu'au cours de la période d'enquête, il existait une pénurie d'environ 300 % en Europe et d'environ 200 % en Amérique du Nord (autrement dit, sur ces marchés, la demande de cellules de batteries était beaucoup plus élevée que l'offre intérieure réelle). Cette pénurie a été comblée par les exportations effectuées par la Chine ([85]) d'une partie de sa production excédentaire, qui était encore plus importante que la pénurie dans toutes les zones géographiques. Ainsi qu'il ressort d'une analyse détaillée des données de BMI sur l'offre et la demande dans les différentes zones géographiques, le marché de l'Asie-Pacifique (à l'exclusion des données chinoises) était celui où la pénurie était la moins importante, à savoir 9 % pendant la période d'enquête. En outre, les données relatives à ce marché indiquaient un excédent de 24 % en 2022 et une pénurie de 21 % en 2023. L'analyse montrait par ailleurs que les prix dans les autres régions caractérisées par une présence importante d'exportations chinoises étaient nettement inférieurs à ceux pratiqués dans la région de l'Asie-Pacifique (hors Chine). Cela donne à penser que plus la proportion et la présence des batteries excédentaires chinoises sur les marchés régionaux sont importantes, plus les prix des ensembles de données correspondants pour ces marchés au cours de la période d'enquête sont bas.

(531) Par conséquent, la Commission a jugé approprié d'utiliser les données du marché de l'Asie-Pacifique (hors Chine) au lieu des données relatives à l'ensemble des marchés, qui sont faussées par les exportations chinoises subventionnées. En particulier, compte tenu du manque de coopération des pouvoirs publics chinois et des producteurs de batteries chinois et en l'absence d'autres informations fiables, la Commission a utilisé les prix de BMI dans la région de l'Asie-Pacifique (hors Chine). La référence utilisée contenait les prix réels pour le dernier trimestre de 2022 compte tenu de l'excédent observé cette année-là. En revanche, compte tenu du fait qu'en 2023, les conditions du marché affichaient une pénurie sur ce marché, pour les trois premiers trimestres de 2023, les prix de référence de BMI ont été ajustés en fonction de l'écart de prix entre la région de l'Asie-Pacifique (hors Chine) et la Chine pour le dernier trimestre de 2022, qui représentait 12 % en moyenne.

(532) La Commission a par ailleurs indiqué au considérant 813 du règlement provisoire que la référence utilisée au stade provisoire avait été calculée sur une base prudente, car les prix de BMI étaient indiqués au niveau départ usine et n'incluaient donc pas les coûts de transport. Cette conclusion est confirmée à l'échelle nationale, où les éléments de preuve versés au dossier montrent que la plupart des achats de batteries étaient effectués au niveau départ usine. Toutefois, le cas échéant, la Commission a ajouté les coûts d'expédition réels supportés par les producteurs-exportateurs ayant acheté des batteries sur la base de conditions de livraison autres que le niveau départ usine.

(533) À la suite de la notification préalable, Tesla (Shanghai) a contesté le raisonnement sous-tendant les données de référence de BMI révisées. En particulier, Tesla a manifesté son désaccord avec la conclusion de la Commission selon laquelle plus la proportion et la présence des batteries excédentaires chinoises sur les marchés régionaux sont importantes, plus les prix des ensembles de données correspondants pour ces marchés au cours de la période d'enquête sont bas, en affirmant que les données de BMI relatives aux prix et à la demande ne confirmaient pas cette hypothèse.

(534) La Commission a toutefois confirmé à nouveau sa conclusion sur la base des données de BMI. Au cours de la période d'enquête, la pénurie de batteries en Europe et en Amérique du Nord s'élevait à environ 200 %-300 % et le prix moyen des batteries NMC dans ces régions était d'environ 130-134 USD/kWh. À l'inverse, la pénurie de batteries dans la région de l'Asie-Pacifique (hors Chine) n'était que d'environ 9 % et le prix moyen était supérieur à celui de l'Europe et de l'Amérique du Nord. La société a interprété erronément le raisonnement de la Commission en affirmant que «les données contredisent l'idée selon laquelle l'écart entre les prix régionaux et les prix de la Chine serait automatiquement plus faible en présence d'une pénurie». La décision de la Commission d'utiliser les données du marché de l'Asie-Pacifique (hors Chine) au lieu des données de l'ensemble des marchés — qui sont

([85]) Voir considérant 492, et en particulier la note de bas de page 72, qui montre que la part de marché des producteurs de batteries chinois sur le marché de l'Union était proche de 40 %.

faussées par les exportations chinoises subventionnées — n'était pas fondée sur l'écart entre les prix chinois et ceux d'autres régions. En outre, l'écart de prix entre le marché chinois et les marchés européen ou nord-américain pendant toutes les périodes disponibles est jugé non fiable, puisqu'il a été fortement affecté par les pénuries importantes de l'offre de batteries et par la présence accrue des exportations chinoises qui en a résulté.

(535) Tesla (Shanghai) a également fait part de son désaccord avec l'ajustement effectué par la Commission des prix de la région de l'Asie-Pacifique (hors Chine) durant les trois premiers trimestres de 2023 (la Commission a considéré que ces prix étaient déjà affectés par les conditions du marché, qui affichaient une pénurie sur ce marché au cours de cette période). Selon la société, cet ajustement aurait dû être appliqué en amont aux prix des batteries en Chine.

(536) La Commission a exprimé son désaccord avec cette suggestion, étant donné que tout au long de son analyse dans la présente enquête, elle a constamment affirmé que les prix des batteries chinoises étaient fortement subventionnés et que, par conséquent, ils ne pouvaient servir de base fiable à un tel ajustement.

(537) La Commission a considéré que le prix réel des batteries dans la région de l'Asie-Pacifique (hors Chine) au dernier trimestre de 2022 constituait la référence la plus fiable pour procéder à l'ajustement, compte tenu de l'excédent observé dans cette région en 2022. Les arguments de la société ont donc été rejetés.

(538) Le taux de subvention établi pour cette subvention au cours de la période d'enquête pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et pour la société ayant fait l'objet d'un examen individuel s'élève à:

Fourniture de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe Geely	9,62 %
Groupe SAIC	12,60 %
Tesla (Shanghai) (examen individuel)	4,35 %

3.7.2.2. Fourniture de LFP par les pouvoirs publics moyennant une rémunération moins qu'adéquate

3.7.2.2.1. Contribution financière

a) Fournisseurs de LFP agissant en tant qu'«organismes publics»

(539) Comme expliqué au considérant 470 du présent règlement, les observations présentées par les pouvoirs publics chinois quant au fait que les fournisseurs d'intrants agissaient en tant qu'«organismes publics» concernaient à la fois les producteurs de batteries et les producteurs de LFP. La Commission a répondu à ces observations aux considérants 471 et 472, 480 et 482 à 484 du présent règlement.

(540) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a fait valoir que l'analyse des fournisseurs de LFP ne contenait pas d'éléments factuels et qu'aucun document ne montrait que les fournisseurs de LFP vendaient les produits au groupe BYD en vue d'atteindre les objectifs stratégiques. Le groupe BYD a présenté à nouveau son registre des achats de LFP à titre d'élément de preuve. Il a ajouté que l'enquête n'avait pas montré que les associations donnaient comme consigne à leurs membres de prendre leurs décisions économiques au bénéfice de l'industrie des VEB. Selon le groupe BYD, la Commission n'a pas apporté la preuve que l'État exerçait un «pouvoir direct» au sein de l'association. Sur cette base, le groupe BYD a fait valoir qu'il n'existait donc aucune preuve bien établie permettant de conclure que les fournisseurs de LFP agissaient en tant qu'«organismes publics» et que les biens qu'ils fournissaient relevaient des biens fournis moyennant une rémunération moins qu'adéquate et qu'il n'y avait donc aucune raison de ne pas accepter les prix internes au pays.

(541) Comme indiqué au considérant 864 du règlement provisoire, le marché chinois a été considéré comme faussé en raison des politiques nationales et sectorielles en vigueur et des mesures connexes, en particulier celles relatives aux structures de prix. Par conséquent, tous les achats de LFP par le groupe BYD au cours de la période d'enquête sont considérés comme affectés. Cette appréciation découle de l'idée que tous les fournisseurs opèrent sur le marché intérieur conformément aux politiques et aux autres formes d'ingérence des pouvoirs publics chinois, dans les mêmes conditions faussées du marché. Par conséquent, les conditions existantes du marché en Chine ont été jugées faussées et l'application de l'article 6, point d) ii), était justifiée. La Commission rappelle en outre qu'en raison du défaut de coopération des pouvoirs publics chinois (section 3.3.1.2 du règlement provisoire), elle n'a reçu aucune information sur les caractéristiques du marché intérieur chinois des intrants et a donc dû recourir aux données disponibles. Par ailleurs, les différences de prix entre les fournisseurs de LFP du groupe BYD n'ont aucune incidence sur l'évaluation de la Commission; ainsi qu'il a déjà été reconnu au considérant 891 du règlement provisoire, les prix du LFP fourni au groupe BYD ont suivi des tendances totalement différentes de celles des prix des exportations chinoises au cours de la période d'enquête (considérant 920 du règlement provisoire). Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(542) Comme déjà indiqué au point a) 3) b) de la section 3.7.2.1.1 et aux considérants 744 à 757 du règlement provisoire, la Commission a constaté que la fourniture de batteries et de leurs intrants était réglementée par les pouvoirs publics chinois dans le but de baisser les prix au profit de l'industrie des VEB. Des éléments de preuve supplémentaires concernant les mesures de contrôle des prix imposées par les pouvoirs publics chinois en ce qui concerne les intrants des batteries sont disponibles dans le «MIIT Work plan for stabilizing growth in the nonferrous metals industry» ([86]) (plan de travail du MITI pour la stabilisation de la croissance dans l'industrie des métaux non ferreux) publié en septembre 2023. De fait, l'un des principaux objectifs est de «renforcer la stabilité de l'offre et des prix des produits essentiels» en «construi[sant] une plateforme d'accueil de l'offre et de la demande en amont et en aval, [en] orient[ant] le développement des ressources en métaux non ferreux, [en] amen[ant] les entreprises de fonte à signer des accords d'approvisionnement à long terme avec les utilisateurs en aval, [en] stabilis[ant] l'approvisionnement en produits essentiels tels que le cuivre, l'aluminium et le lithium [et en] amélior[ant] le mécanisme d'alerte précoce "rouge, jaune et bleu" pour l'approvisionnement en matières premières en vrac, [en] renfor[çant] les orientations relatives aux attentes et [en] évit[ant] les fluctuations importantes des prix et la spéculation malveillante […] [en] souten[ant] les entreprises majeures afin qu'elles constituent des réserves commerciales et [en] régulant de manière scientifique et ordonnée la relation entre l'offre et la demande sur le marché» ([87]). La coopération entre les acteurs en amont et en aval afin de stabiliser l'offre et la demande et la surveillance des fluctuations de l'offre et des prix sont des instructions qui figuraient déjà dans de précédents plans, tels que le plan d'action pour les batteries de 2017 et la communication sur l'industrie des batteries (voir considérants 746 à 750 du règlement provisoire). Cela confirme non seulement que les pouvoirs publics chinois exerçaient déjà leur contrôle sur les prix en 2017, mais aussi que ces efforts se sont poursuivis tout au long de la période d'enquête et après celle-ci.

(543) Outre les plans centraux confirmant l'exercice et l'imposition d'un contrôle sur les prix par les pouvoirs publics chinois déjà abordés au point 2) de la section 3.7.2.1.1, et en particulier au considérant 751 du règlement provisoire, la Commission a trouvé des éléments de preuve supplémentaires démontrant que les associations industrielles élaboraient des politiques industrielles et assumaient des tâches des pouvoirs publics telles que la stabilisation des attentes concernant l'offre et la demande et le contrôle des fluctuations des prix. Cela est illustré par les dernières déclarations de Ge Honglin, secrétaire du Parti et président de l'Association chinoise de l'industrie des métaux non ferreux (ci-après l'«ACNF») ([88]). Comme déjà expliqué au considérant 94 du règlement d'exécution (UE) 2023/1618, l'ACNF est une association industrielle au sein de laquelle le PCC intervient dans les prises de décisions opérationnelles. Dans cette «organisation sociale», comme dans plusieurs associations industrielles, les organisations de consolidation du Parti sont intégrées dans sa structure ([89]) (comme expliqué au considérant 779

([86]) Voir https://www.baiyinqu.gov.cn/XZJDBMDW/bmdw/byqgyhxxhj/fdzdgknr/lzyj/zcfg/art/2023/art_167c3aa7ceed4497a6cec6779167f187.html.

([87]) Ibidem.

([88]) Voir https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307.

([89]) «Premièrement, [le comité du Parti de l'Association] souligne que la direction du Parti de l'Association ne peut être que renforcée, et non affaiblie, et inscrit l'adhésion à la direction du Parti et le renforcement de la consolidation du Parti dans la charte de l'Association, en clarifiant ainsi le statut juridique de l'organisation du Parti dans la structure de gouvernance de l'Association; deuxièmement, l'organisation du Parti est intégrée à la structure de gouvernance de l'Association, la direction du Parti est intégrée aux liens spécifiques de la gouvernance de l'Association et l'ensemble des travaux de consolidation du Parti sont concrétisés, normalisés et institutionnalisés; troisièmement, [le comité du Parti de l'Association] éduque et guide les membres du Parti, les cadres et les travailleurs afin qu'ils réalisent profondément que la direction du Parti communiste chinois constitue l'élément le plus essentiel du régime socialiste de style chinois et le principal avantage du système socialiste de style chinois. Nous devons toujours faire confiance au Parti, aimer le Parti et travailler pour le Parti», source mentionnée à la note de bas de page n° 9.

du règlement provisoire). L'ACNF a «*intégralement mis en œuvre les décisions et les accords du Comité central du Parti communiste chinois et du Conseil des affaires de l'État et a coopéré avec les services compétents afin de formuler et de publier des politiques industrielles telles que les "lignes directrices pour l'adaptation des structures industrielles", le "plan de travail pour la stabilisation de la croissance dans l'industrie des métaux non ferreux" et les "méthodes de perception des recettes des transferts de titres miniers";* […] *en réponse aux augmentations et diminutions des prix de variétés stratégiques de métaux telles que le lithium et le silicone,* [elle a] *aidé les services gouvernementaux à renforcer la communication avec les entreprises en amont et en aval et s'est efforcée de stabiliser les attentes du marché;* […] *signé des accords de coopération stratégique avec plus de 10 autorités locales telles que celles de l'Anhui, du Jiangxi, du Gansu, et du Guangxi, en promouvant efficacement l'agencement rationnel des industries régionales et le développement régional coordonné et en soutenant fermement la transformation et la modernisation des industries locales*» [caractères italiques ajoutés].

(544) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la déclaration de l'ACNF sur laquelle la Commission s'est fondée au considérant 543 du présent règlement n'était pas pertinente, étant donné qu'elle concernait une association totalement différente, et qu'elle était en toute hypothèse incompatible avec les éléments de preuve versés au dossier. Ils ont également soutenu que la Commission n'avait pas répondu aux observations formulées concernant l'idée que les fournisseurs de matières premières seraient des organismes publics en raison de leur participation aux associations industrielles. Les pouvoirs publics chinois ont réaffirmé que la participation de ces fournisseurs aux associations industrielles n'en faisait pas des organismes publics et que la Commission n'avait pas expliqué en quoi ces associations contrôlaient et intervenaient sur la fixation des prix.

(545) La Commission a rappelé qu'elle avait utilisé la citation de l'ACNF pour étayer ses conclusions selon lesquelles les associations industrielles n'étaient pas des organismes indépendants non soumis au contrôle de l'État et elles étaient donc pertinentes aux fins de la présente enquête. En ce qui concerne les allégations des pouvoirs publics chinois selon lesquelles la Commission n'a pas répondu à son observation relative aux organismes publics, la Commission a déjà expliqué au considérant 539 du présent règlement que les observations présentées par les pouvoirs publics chinois quant au fait que les fournisseurs d'intrants agissaient en tant qu'«organismes publics» concernaient à la fois les producteurs de batteries et les producteurs de LFP. La Commission a répondu à ces observations aux considérants 471 et 472, 480 et 482 à 484 du présent règlement. Par conséquent, ces allégations ont été jugées dénuées de pertinence.

(546) À la suite de l'information finale, le groupe BYD a de nouveau présenté ses observations selon lesquelles l'analyse de la Commission ne contenait pas de preuves factuelles démontrant que les activités commerciales des fournisseurs de LFP et leurs comportements sur le marché étaient structurés et développés de manière à concrétiser les objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois, en ajoutant que le fait d'être membre d'une association industrielle ou d'avoir une organisation du Parti dans une société ne signifiait pas que les fournisseurs de LFP perdaient leurs capacités de prendre des décisions en toute indépendance, leurs pouvoirs opérationnels et leur autorité financière générale, qui sont tous accordés par la législation chinoise applicable. En outre, le groupe BYD a souligné que le fait que les prix du LFP qui lui était fourni aient suivi des tendances complètement différentes de celles des prix à l'exportation était dénué de pertinence, étant donné que différents marchés ont différents prix. Enfin, le groupe BYD a fait valoir que le fait que les prix du LFP variaient en fonction du fournisseur indiquait que les prix étaient fixés en fonction de la demande et de l'offre du marché et n'étaient pas liés aux objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois.

(547) La Commission a déjà répondu à une partie de ces observations lors de l'information finale aux considérants 541 à 543 du présent règlement. En ce qui concerne les allégations relatives à l'indépendance dont jouissent les fournisseurs de LFP pour prendre leurs décisions, celles-ci sont réfutées par les éléments de preuve figurant dans le règlement provisoire (considérants 779, 786, 787 et 877), tandis que les différences entre les tendances du LFP sur le marché intérieur et celles sur les marchés d'exportation ont été examinées aux considérants 905 et 920 du règlement provisoire, qui confirment que les fournisseurs de LFP n'agissent pas en tant qu'opérateurs du marché libre sur le marché intérieur chinois et ne prennent pas des décisions rationnelles d'un point de vue économique. Pour ce motif, la Commission a rejeté ces arguments.

(548) À la suite de l'information provisoire, la Commission a trouvé des éléments de preuve supplémentaires démontrant que Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. et ses filiales mettaient en œuvre les politiques nationales et agissaient en tant qu'organismes publics, comme exposé à la section 3.7.2.2.1 a) du règlement provisoire. Premièrement, les déclarations récentes du gouvernement populaire de la municipalité de Xiangtan ([90]) confirment que Hunan Yuneng New Energy Materials est considérée non seulement comme une entreprise partiellement publique (voir considérant 881 du règlement provisoire), mais aussi comme une entreprise œuvrant en vue d'assurer le développement de la ville de Xiangtan et, en fin de compte, de l'État. Dans la section consacrée à l'«[o]ptimisation et [à l']intégration des plateformes des entreprises publiques», le gouvernement de Xiangtan s'engage à «[a]ssurer l'intégration du groupe Industrial Investment et du groupe Electrochemical afin de former le groupe Electrochemical Industrial Investment, [à] construire activement une entreprise de premier ordre axée sur le marché, détenant deux sociétés cotées en bourse, et [à] s'efforcer de devenir un leader dans le secteur des matériaux de batteries à nouvelles énergies en Chine. En février [2023], Hunan Yuneng New Energy Company, dans laquelle le groupe Electrochemical a investi et détenait une participation, a célébré son entrée sur le marché des entreprises en croissance de la Bourse de Shenzhen» ([91]). Xiangtan Electrochemical est une entreprise publique municipale gérée par la SASAC de Xiangtan. En outre, le développement de Hunan Yuneng et de son actionnaire public, le groupe Xiangtan Electrochemical, est lié aux objectifs du gouvernement de Xiangtan visant à créer un groupe d'entreprises ayant un résultat d'exploitation de 10 milliards, en «mett[ant] en œuvre l'approche "Une entreprise, une politique" et en mettant l'accent sur le soutien à Hunan Yuneng New Energy Battery Materials Co., Ltd. Company, à Harbin Electric Wind Energy Co., Ltd. et à d'autres entreprises en vue d'atteindre un [résultat d'exploitation] de 10 milliards» et à «aider […] Xiangtan Electrochemical Group Co., Ltd. et d'autres entreprises de premier plan de l'industrie à étendre leurs activités liées et à élargir leur champ d'activité, [et] intégrer les ressources en amont et en aval au moyen de fusions, d'acquisitions et de restructurations» ([92]).

(549) Dans la province de Kunming, où se trouve Yunnan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd, une filiale de Hunan Yuneng, le gouvernement de la ville d'Anning a négocié avec Yunnan Yuneng en vue du déploiement d'un projet d'investissement de plus de 1 milliard de CNY. Selon le gouvernement de la ville d'Anning, la gestion de la ville «associe des activités de consolidation du Parti avec des activités de développement industriel, en veillant prioritairement à encourager les membres et cadres du Parti à assumer leurs responsabilités et en servant pleinement les entreprises et les projets» ([93]). En particulier, le projet Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials est considéré comme «une illustration éclatante des **percées réalisées de manière autonome par les organisations du Parti de tous niveaux et par la majorité des membres et cadres du Parti**» ([94]) [caractères gras ajoutés]. Les liens étroits entre les comités de consolidation du Parti au niveau central et local et les entreprises sont confirmés par le fait que «[l]e comité de consolidation du Parti du parc industriel d'Anning a guidé Yunnan Yuneng dans la création d'une section du Parti. […] En mai [2023], la section du Parti de la société a également rejoint le nouveau comité du Parti de la chaîne industrielle des matériaux de batteries à nouvelles énergies du parc. Dans le cadre d'échanges sur la plateforme de consolidation du Parti, elle a conclu un accord de coopération en matière d'achats de peroxyde d'hydrogène avec Yunnan Yuntian Petrochemical Co., Ltd., une entreprise située dans le parc, afin de résoudre le problème antérieur du coût élevé des achats de peroxyde d'hydrogène en dehors de la province» ([95]). La consolidation du Parti joue donc un rôle central dans le développement des entreprises et fait ainsi progresser la mise en œuvre des politiques nationales imposées par les pouvoirs publics chinois. Un exemple en est fourni par le gouvernement de Kunming, qui indique que les comités de consolidation du parti chargés du parc industriel d'Anning ont contribué à la conclusion d'accords d'achat entre les sociétés établies dans le parc et d'accords de services financiers entre des banques et des sociétés, «liés entre eux par la "ligne rouge" de la consolidation du Parti dans le parc industriel d'Anning» ([96]). L'influence des activités de consolidation du Parti sur les entités privées a été longuement abordée au considérant 787 du règlement provisoire et les éléments de preuve ci-dessus confirment que le PCC exerce une influence sur tous les types d'entreprises en Chine et qu'il peut utiliser les unités de travaux de consolidation du Parti à l'intérieur des entreprises et au sein des gouvernements locaux pour exercer son influence. Comme déjà expliqué au considérant 885 du règlement provisoire, le développement du parc industriel d'Anning vise également à atteindre les objectifs figurant dans le plan d'action du Yunnan. Les conclusions ci-dessus confirment donc que l'un des plus grands acteurs du marché chinois du LFP, Hunan Yuneng New Energy Materials, est une entreprise publique dont le développement est étroitement lié à la réalisation d'objectifs locaux et nationaux (considérant 548) et viennent s'ajouter à l'ensemble des preuves démontrant que les fournisseurs de LFP respectent et mettent en œuvre les objectifs stratégiques des pouvoirs publics chinois et exercent donc des fonctions gouvernementales.

([90]) Voir https://www.xiangtan.gov.cn/427/428/25384/25890/content_1270225.html.
([91]) Ibidem.
([92]) Voir https://www-hunan-gov-cn.translate.goog/zqt/zcsd/202204/t20220415_22737172.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.
([93]) Voir https://www-yn-gov-cn.translate.goog/ztgg/fdbnl/ynxd/202212/t20221211_251627.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp.
([94]) Ibidem.
([95]) Voir https://www.yn.gov.cn/ztgg/jdbytjwhjc/cyh/xgzx/202312/t20231208_291411.html.
([96]) Ibidem.

(550) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que les éléments de preuve examinés ci-dessus aux considérants 548 et 549 du présent règlement n'étayaient pas les conclusions de la Commission, étant donné que:

— l'article de presse du gouvernement municipal de Xiangtan ne prouve pas que la société met en œuvre la politique nationale. Il en va de même pour la politique du gouvernement provincial du Hunan, qui ne fait que montrer que la société est bénéficiaire de politiques de soutien et non pas responsable de la mise en œuvre de la politique nationale,

— les articles relatifs au gouvernement provincial du Yunnan et au gouvernement municipal d'Anning évoquent l'existence d'organisations du Parti et la fourniture de services et d'un soutien aux opérations et au développement de la société et n'étayent pas l'affirmation selon laquelle Yunnan Yuneng New Energy Materials mettait en œuvre des politiques de l'État et agissait en tant qu'organisme public.

(551) La Commission a contesté ces arguments. La création du groupe Electrochemical Industrial Investment a pour but de «construire activement une entreprise de premier ordre axée sur le marché, détenant deux sociétés cotées en bourse». La Commission rappelle que non seulement le groupe Electrochemical a investi dans la société Hunan Yuneng New Energy Materials, mais celle-ci a également été cotée à la Bourse de Shenzhen en février 2023, et que le développement de Hunan Yuneng New Energy Materials sert les objectifs du gouvernement de Xiangtan visant à créer un groupe d'entreprises ayant un résultat d'exploitation de 10 milliards, les éléments de preuve du dossier relatifs à Yunnan Yuneng New Energy Materials Co. établissant expressément un lien entre les réalisations de la société et celles de l'organisation du Parti. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(552) En l'absence d'autres observations et compte tenu des conclusions supplémentaires de la Commission, les conclusions formulées aux considérants 861 à 912 du règlement provisoire ont été confirmées.

b) Producteurs de LFP agissant en tant qu'organismes privés faisant l'objet d'une action de charger ou d'ordonner de la part des pouvoirs publics chinois

(553) Comme expliqué au considérant 496 du présent règlement, les observations présentées par les pouvoirs publics chinois sur l'action de charger et d'ordonner concernaient à la fois les producteurs de batteries et les producteurs de LFP. La Commission a répondu à ces observations au considérant 498 du présent règlement.

(554) À la suite de l'information finale, le groupe BYD a soutenu que le fait que les prix d'achat variaient d'un fournisseur de LFP à l'autre pendant la période d'enquête contredisait les conclusions de la Commission concernant l'action de charger et d'ordonner, étant donné que la Commission est tenue de démontrer que la fixation des prix était une réponse aux objectifs stratégiques définis par les pouvoirs publics chinois.

(555) La Commission a souligné que les allégations relatives au contrôle des prix avaient déjà été examinées aux considérants 541 et 542 du présent règlement. Une variation des prix est dénuée de pertinence si ces prix sont inférieurs à ceux du marché et si ce niveau est la conséquence de l'intervention des pouvoirs publics chinois sur le marché. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

3.7.2.2.2. Avantage, spécificité et calcul du montant de la subvention

(556) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a fait valoir que la Commission avait calculé deux fois l'avantage pour certains achats de batteries inter-entreprises. Cette allégation a été acceptée et les calculs ont été révisés en conséquence.

(557) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'utilisation du prix FOB à l'exportation de la Chine comme référence externe ne garantissait pas que la référence qui en résulte soit liée ou renvoie aux conditions existantes du marché dans le pays de fourniture, ou soit en rapport avec celles-ci, et qu'elle surestimait donc le prix normal sur le marché intérieur, étant donné que la production mondiale de LFP est concentrée en Chine, que la quantité de LFP exportée de Chine est limitée et que ces exportations ne sont pas nécessairement destinées à la production de batteries électriques.

(558) À la lumière des conclusions de la section 3.7.2.1 et des considérants 846 et 918 du règlement provisoire, la Commission a établi que les politiques sectorielles applicables en Chine faussaient les prix des batteries et du LFP dans l'ensemble du marché intérieur. En conséquence, la Commission a établi que les conditions et modalités qui prévalent en Chine ne pouvaient pas être ajustées, sur la base des coûts, des prix et des autres facteurs réels disponibles dans ce pays, d'un montant approprié reflétant les conditions normales du marché. Comme rappelé au considérant 924 du règlement provisoire, compte tenu de la position dominante existante de la Chine concernant ce type spécifique de lithium et de l'absence de toute autre référence raisonnable, la Commission a dû avoir recours aux prix des exportations chinoises vers le reste du monde.

(559) Les observations des pouvoirs publics chinois sur les références externes abordées au considérant 512 du présent règlement couvraient à la fois les fournisseurs de batteries et les fournisseurs de LFP. La Commission a examiné ces allégations au considérant 513 du présent règlement.

(560) En l'absence d'autres observations, les conclusions formulées aux considérants 913 à 929 du règlement provisoire concernant l'avantage, la spécificité et le calcul du montant de la subvention ont été confirmées.

(561) Le taux de subvention établi en rapport avec cette subvention sur la période d'enquête pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon s'élève à:

Fourniture de lithium pour la production de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	7,2 %

3.8. Recettes sacrifiées par l'intermédiaire de programmes de réduction et d'exonération des impôts

3.8.1. *Réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises en faveur des entreprises de haute ou nouvelle technologie*

a) Base juridique, contribution financière et avantage

(562) En l'absence d'observations, la Commission a confirmé ses conclusions relatives à la base juridique, à la contribution financière et à l'avantage de ce programme, exposées aux considérants 931 à 940 du règlement provisoire.

b) Spécificité

(563) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises en faveur des entreprises de haute ou nouvelle technologie et les programmes de déduction préférentielle avant impôt des dépenses de recherche et de développement ne se limitaient pas à un segment de l'économie chinoise suffisamment distinct pour pouvoir être qualifiés de «spécifiques» au sens de l'article 2.1, point a), de l'accord SMC. En ce sens, ils ont fait référence au fait que les producteurs de VEB ne bénéficiaient pas tous de la réduction d'impôt alléguée pour les entreprises de haute ou nouvelle technologie.

(564) Les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que la Commission n'avait pas démontré de manière objective une spécificité en se fondant sur des éléments de preuve factuels, étant donné que la base juridique sur laquelle elle s'était fondée pour un producteur-exportateur était peu claire; plus précisément, la Commission n'a pas indiqué si l'avantage constaté résultait d'une subvention régionale au sens de l'article 2.2 de l'accord SMC et de l'article 4, paragraphe 3, du règlement de base en raison de la localisation de cet exportateur ou de l'article 4, paragraphe 2, point a), tel que mentionné dans le règlement provisoire, en raison de son statut d'entreprise de haute ou nouvelle technologie.

(565) Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que ce prétendu programme de subventions n'était pas spécifique étant donné que la législation applicable à l'autorité qui accorde la subvention établit des critères ou des conditions objectifs régissant le droit de bénéficier de l'exonération fiscale et le montant de celle-ci, que ce droit est automatique et que les critères et conditions à remplir pour en bénéficier sont strictement observés. Plus précisément, les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la réduction du taux d'imposition était accessible à toutes les entreprises remplissant les conditions et ne favorisait pas certaines entreprises par rapport à d'autres, étant donné que les entreprises de tous secteurs, couvrant l'ensemble de l'économie, peuvent obtenir un certificat de statut d'entreprise de haute ou nouvelle technologie.

(566) Dans le même ordre d'idées, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission s'était fondée sur une spécificité de jure en analysant la «législation en vertu de laquelle l'autorité qui accorde la subvention agit» sans évaluer les conditions d'admissibilité au bénéfice de la subvention et sans déterminer si la limitation de l'accès à la subvention à certaines entreprises ressortait expressément, sans ambiguïté ou clairement de l'instrument juridique applicable ou des déclarations de l'autorité accordant la subvention ([97]). Les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que la Commission s'était tout particulièrement concentrée sur les producteurs de VEB qui auraient prétendument bénéficié du traitement fiscal préférentiel allégué sans enquêter sur «toutes les entreprises ou branches de production admissibles au bénéfice de la même subvention» ([98]).

(567) La Commission a contesté ces allégations, car elle a considéré que les régimes fiscaux décrits aux sections 3.8.1 et 3.8.2 du règlement provisoire étaient spécifiques au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, qui dispose que, «dans les cas où l'autorité qui accorde la subvention ou la législation applicable limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention, il y a spécificité». En effet, les régimes de subventions en cause trouvent leur base juridique dans le chapitre IV «Avantages en matière d'impôt» de la loi sur l'IRE. De par son intitulé et son contenu, ce chapitre prévoit explicitement un traitement préférentiel spécifique qui «limite expressément à certaines entreprises la possibilité de bénéficier de la subvention». Plus précisément, comme indiqué au considérant 934 du règlement provisoire, l'article 93 des règles d'exécution de la loi relative à l'impôt sur le revenu des entreprises précise que «[l]es entreprises importantes des technologies de pointe et des nouvelles technologies qui doivent être soutenues par l'État [doivent répondre à certaines] conditions», telles que «1. [Relever] des domaines clés des technologies de pointe et des nouvelles technologies soutenus par l'État». Ainsi qu'il ressort de ce qui précède, toutes les entreprises ou industries ne peuvent pas bénéficier des mêmes traitements fiscaux préférentiels. Par conséquent, les subventions accordées dans le cadre de ces régimes fiscaux ont été jugées spécifiques au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base.

(568) En outre, comme indiqué au considérant 942 du règlement provisoire, certaines sociétés bénéficiaient d'un taux réduit d'impôt sur le revenu en fonction de critères relatifs à leur localisation physique, en particulier si elles se trouvaient dans les régions de l'Ouest. Dans ce cas, la Commission a considéré que le régime fiscal était spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 3, du règlement de base, étant donné qu'il était limité à certaines entreprises situées à l'intérieur d'une région géographique déterminée. Par conséquent, les subventions accordées dans le cadre de ces régimes fiscaux ont été jugées spécifiques au sens de l'article 4, paragraphe 3, du règlement de base.

(569) En ce qui concerne la référence à certaines sociétés qui n'avaient pas bénéficié du taux réduit d'impôt sur le revenu, la Commission a estimé que certaines conditions devaient être remplies pour pouvoir obtenir un certificat de statut d'entreprise de haute ou nouvelle technologie. Le fait que certains producteurs de VEB n'aient pas rempli toutes les conditions ou n'aient pas demandé ce certificat ne prouve pas que ce régime n'est pas spécifique.

(570) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission n'avait pas répondu à leur argument selon lequel la réduction de l'impôt sur le revenu pour les entreprises de haute ou nouvelle technologie ne se limitait pas à un segment de l'économie chinoise suffisamment distinct pour pouvoir être qualifiée de «spécifique» au sens de l'article 2.1, point a), de l'accord SMC.

(571) La Commission a souligné qu'elle avait répondu à la même observation relative à la spécificité aux considérants 567 et 568 du présent règlement.

(572) En l'absence d'autres observations concernant la spécificité, la Commission a confirmé ses conclusions énoncées aux considérants 941 à 943 du règlement provisoire.

c) Calcul du montant de la subvention

(573) À la suite de l'information finale, le groupe SAIC a fait valoir qu'un taux de subvention avait été indûment communiqué pour ce régime de subvention. Cette allégation a été acceptée.

([97]) États-Unis — Olives mûres en provenance d'Espagne, premières observations écrites de l'UE, points 190 et 193.
([98]) Rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire États-Unis — Aéronefs (deuxième plainte), point 753.

(574) En l'absence d'autres observations, la Commission a confirmé ses conclusions relatives au calcul du montant de la subvention pour ce programme telles qu'exposées aux considérants 944 et 945 du règlement provisoire.

(575) Le taux de subvention établi en rapport avec cette subvention sur la période d'enquête pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon s'élève à:

Réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises en faveur des entreprises de haute ou nouvelle technologie

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	0,36 %

3.8.2. *Déduction préférentielle avant impôt des dépenses de recherche et de développement*

a) Base juridique

(576) En l'absence d'observations, la Commission a confirmé ses conclusions relatives à la base juridique, exposées au considérant 949 du règlement provisoire.

b) Conclusions de l'enquête

(577) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a indiqué qu'il rejetait l'hypothèse de la Commission selon laquelle, s'agissant de l'une de ses entités, tous les projets de recherche et de développement et les exonérations fiscales y afférentes concernaient uniquement le produit soumis à l'enquête. Selon lui, aucune information ou explication n'a été fournie au sujet de l'application de l'article 28 et de la manière dont le montant de la subvention avait ensuite été calculé le concernant.

(578) Le groupe SAIC a fait valoir que l'entité en cause avait présenté un rapport de conseiller fiscal sur les dépenses de R & D à titre de preuve lors de la visite de vérification et que ce rapport ne mentionnait pas que les dépenses de R & D effectuées étaient spécifiques au produit soumis à l'enquête. Le groupe SAIC a rappelé que la part des véhicules ICE dans le chiffre d'affaires de cette entité aurait dû être prise en considération dans le calcul de la marge de subvention.

(579) La Commission a contesté l'allégation du groupe SAIC et a observé que la société en cause n'avait fourni qu'une partie des informations demandées, alors que celles-ci étaient aisément accessibles. Ainsi, la société n'a pas fourni d'exemplaire complet du rapport de conseiller fiscal demandé contenant des informations sur les dépenses et projets de R & D auxquels se rapportait la déduction. Plus précisément, le groupe SAIC a refusé de fournir les informations demandées, comme indiqué dans la liste signée conjointement des documents n'ayant pas été fournis au cours de la visite de vérification.

(580) En outre, contrairement à ce qu'affirme le groupe SAIC, la Commission a fourni les explications nécessaires dans les documents de notification préalable spécifiques, en expliquant qu'en l'absence d'informations vérifiées indiquant que les dépenses et les projets de R & D concernaient d'autres produits que le produit soumis à l'enquête, elle avait imputé l'avantage sur le chiffre d'affaires relatif aux VEB. Par conséquent, la Commission a jugé qu'elle avait fourni suffisamment d'informations concernant les raisons pour lesquelles elle avait appliqué les données disponibles et la manière dont elle les avait appliquées. Cette allégation a donc été rejetée et les conclusions exposées au considérant 950 du règlement provisoire sont confirmées.

c) Avantage

(581) En l'absence d'observations, la Commission a confirmé ses conclusions relatives à l'avantage, exposées au considérant 951 du règlement provisoire.

d) Spécificité

(582) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a contesté la conclusion formulée par la Commission au considérant 952 du règlement provisoire selon laquelle la compensation fiscale au titre de la R & D constituait un traitement fiscal préférentiel étant donné que la législation elle-même limite l'application de cette mesure aux seules entreprises qui engagent des dépenses de R & D dans certains domaines prioritaires des technologies de pointe déterminés par l'État, tels que le secteur des VEB. Le groupe BYD a fait valoir que, dans le cas des dépenses de R & D engagées par une entreprise lorsqu'elle mène des activités de R & D, un montant supplémentaire correspondant à 100 % du montant des dépenses de R & D réellement engagées devait être déduit avant le paiement de l'impôt et que toutes les personnes morales établies en Chine pouvaient bénéficier de la compensation.

(583) À la suite de l'information finale, le groupe BYD et les pouvoirs publics chinois ont réaffirmé que la réduction de l'impôt sur le revenu accordée pour les régimes de déduction préférentielle avant impôt des dépenses de R & D n'était pas spécifique au sens de l'article 2.1, point b), de l'accord SMC, étant donné que les critères d'éligibilité à la réduction de l'impôt sur le revenu pour les entreprises de haute ou nouvelle technologie reposent sur des critères objectifs qui sont automatiques et strictement observés et que dès lors, les limitations énoncées au chapitre IV de la loi sur l'IRE ne sont pas spécifiques. Les deux parties ont également soutenu que, à la lumière de l'article 30 de la loi sur l'IRE, de l'article 95 du règlement portant modalités d'application de la loi relative à l'impôt sur le revenu des entreprises et de l'article 4 de l'avis sur l'amélioration de la déduction des dépenses de R & D, ce régime était applicable à tous les types d'industries manufacturières.

(584) La Commission a contesté l'interprétation que les pouvoirs publics chinois et le groupe BYD ont faite des dispositions législatives et des mesures de mise en œuvre, lesquelles montrent que le programme est limité à certains secteurs et entreprises soutenus par les pouvoirs publics sur la base de critères qui ne semblent pas objectifs ou neutres, par exemple l'exigence que ces secteurs et entreprises relèvent des «domaines clés des technologies de pointe et des nouvelles technologies soutenus par l'État». Comme déjà indiqué au considérant 941 du règlement provisoire, cette subvention est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, étant donné qu'elle ne s'applique qu'aux entreprises qui opèrent dans certains domaines des technologies de pointe, tels que l'industrie des VEB. En outre, l'article 30 de la loi chinoise relative à l'impôt sur le revenu des entreprises dispose que les dépenses de R & D engagées par les entreprises pour développer de nouvelles technologies, de nouveaux produits et de nouvelles techniques peuvent également être déduites au moment de calculer le revenu imposable, l'article 95 des règles d'exécution de la loi relative à l'impôt sur le revenu des entreprises explique en quoi consiste la déduction tandis que l'article 4 de l'avis sur l'amélioration de la déduction des dépenses de R & D énumère les industries auxquelles la déduction avant impôt n'est pas applicable (telles que la manufacture du tabac, l'hôtellerie et la restauration, le commerce de gros et de détail, l'immobilier, le crédit-bail et les services commerciaux, le divertissement et toute autre branche d'activité prévue par le ministère des finances et le Bureau national des taxes). La Commission rappelle que a) elle a déjà analysé les règles d'exécution de la loi relative à l'impôt sur le revenu des entreprises pour son appréciation de la spécificité au considérant 934 du règlement provisoire et au considérant 567 du présent règlement; b) les éléments de preuve figurant dans les articles mentionnés et dans les documents communiqués par le groupe BYD ne remettent pas en cause les conclusions de la Commission sur la spécificité et confirment en réalité que ce régime n'est pas applicable à toutes les industries. En particulier, l'article 30 de la loi chinoise sur l'IRE et l'article 4 de l'avis sur l'amélioration de la déduction des dépenses de R & D montrent que cette subvention est spécifique, étant donné qu'elle n'est applicable qu'à un certain nombre d'industries, à savoir celles actives dans le développement de nouvelles technologies, de nouveaux produits et de nouvelles techniques et que toutes les sociétés ne peuvent pas en bénéficier. La Commission a donc considéré cette subvention comme passible de mesures compensatoires. Cet argument a donc été rejeté.

(585) Par conséquent, en l'absence d'observations supplémentaires, la Commission a confirmé ses conclusions relatives à la spécificité exposées au considérant 952 du règlement provisoire.

e) Calcul du montant de la subvention

(586) Le taux de subvention établi pour le groupe SAIC en ce qui concerne la déduction avant impôt des dépenses de recherche et de développement a été mis à jour à la suite de la correction décrite au considérant 652 du présent règlement.

(587) En l'absence d'autres observations, la Commission a confirmé ses conclusions relatives au calcul du montant de la subvention telles qu'exposées aux considérants 953 et 954 du règlement provisoire.

Déduction préférentielle avant impôt des dépenses de recherche et de développement

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	0,57 %
Groupe Geely	0,03 %
Groupe SAIC	1,47 %

3.8.3. *Exonération des dividendes entre entreprises résidentes éligibles*

a) Base juridique

(588) En l'absence d'observations, la Commission a confirmé ses conclusions relatives à la base juridique, exposées aux considérants 956 et 957 du règlement provisoire.

b) Conclusions de l'enquête

(589) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois, le groupe Geely et le groupe SAIC ont fait valoir qu'il n'y avait aucune contribution financière prenant la forme de recettes sacrifiées étant donné que, conformément à l'article 10, paragraphe 1, de la loi chinoise sur l'IRE, les revenus provenant de prises de participation versés aux investisseurs, tels que les dividendes et les primes, devaient être déduits lors du calcul du revenu imposable afin d'éviter une double imposition. Par conséquent, l'exonération fiscale en question ne constitue pas des recettes publiques sacrifiées et il n'y a pas de subvention au sens de l'article 1.1 de l'accord SMC. Les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs indiqué que la Commission n'avait pas abordé cette question factuelle dans son analyse. Parallèlement, le groupe Geely a également indiqué que le système fiscal chinois était conçu pour mettre un terme à la double imposition et s'aligner sur les normes internationales.

(590) Si la Commission a convenu que l'élimination de la double imposition constituait une pratique fiscale internationalement reconnue, celle-ci ne s'applique pas de la même manière dans tous les pays. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas démontré en quoi la déduction en question évitait spécifiquement la double imposition (à savoir en démontrant que les dividendes soumis à l'exonération étaient imposés ailleurs et que la règle ne couvrait que les situations de double imposition). La Commission avait en outre déjà conclu au considérant 959 du règlement provisoire que ce régime constituait une subvention au sens de l'article 3, point 1) a) ii), et de l'article 3, point 2), du règlement de base, puisqu'il y a, de la part des pouvoirs publics chinois, une contribution financière prenant la forme de recettes sacrifiées par les pouvoirs publics chinois égales à la réduction de l'impôt perçu, qui confère un avantage aux sociétés concernées. L'avantage pour les bénéficiaires est égal à l'économie d'impôt réalisée.

(591) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation selon laquelle aucune recette n'a été sacrifiée et ont attiré l'attention sur leur réponse au questionnaire et sur l'article 10, paragraphe 1, de la loi sur l'IRE, indiquant que «les dividendes et primes versés aux investisseurs ne peuvent être déduits du revenu imposable» et que «la filiale a déjà payé l'impôt sur le revenu des entreprises correspondant» avant de distribuer les dividendes. Sur ce fondement, les pouvoirs publics chinois ont soutenu qu'«afin d'éviter la double imposition, les revenus provenant des primes et dividendes ne sont pas soumis à l'impôt sur le revenu des entreprises une deuxième fois» étant donné que «les primes et les dividendes sont distribués par les entreprises résidentes après que l'impôt sur les bénéfices a déjà été payé».

(592) Après une analyse plus approfondie, la Commission a confirmé son appréciation selon laquelle il existe une subvention sous la forme de recettes sacrifiées. À cet égard, elle a renvoyé à l'article 6, paragraphe 4, et à l'article 7 de la loi sur l'IRE. Alors que l'article 6, paragraphe 4, de la loi sur l'IRE dispose que les dividendes, les primes et les autres retours sur investissements en fonds propres font partie du revenu total d'une entreprise, l'article 7 n'inclut pas les produits de dividendes, les primes et les autres retours sur investissements en fonds propres dans les revenus non imposables au titre de la loi sur l'IRE. Dès lors, l'évitement de la double imposition n'est pas automatique; autrement dit, les dividendes font partie du revenu imposable à moins que les dispositions du chapitre IV «Incitations fiscales», qui définit les critères d'éligibilité à une telle exonération, soient applicables. La Commission a donc considéré que l'article 26 de la loi sur l'IRE entraînait l'existence de recettes sacrifiées par les pouvoirs publics chinois et a rejeté cette allégation.

(593) La Commission a par conséquent confirmé sa conclusion exposée au considérant 958 du règlement provisoire.

c) Avantage

(594) En l'absence d'observations, la Commission a confirmé ses conclusions relatives à l'avantage, exposées au considérant 959 du règlement provisoire.

d) Spécificité

(595) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et le groupe SAIC ont fait valoir que la Commission n'avait pas démontré que la subvention alléguée était limitée à certaines entreprises. Ils ont également soutenu que ce programme allégué n'était pas spécifique, étant donné que les critères d'admissibilité au programme étaient objectifs et s'appliquaient horizontalement à toutes les entreprises résidentes, quels que soient les secteurs/produits ou les lieux géographiques concernés. Les pouvoirs publics chinois et le groupe SAIC ont répété que la Commission avait erronément établi une corrélation entre l'article 25 et l'article 26, paragraphe 2, de la loi chinoise relative à l'impôt sur le revenu des entreprises, alors que, comme également expliqué dans la réponse au questionnaire des pouvoirs publics chinois, l'article 26, paragraphe 2, fonctionne indépendamment de l'article 25. Le groupe SAIC a contesté les conclusions mentionnées au considérant 960 du règlement provisoire, en affirmant que l'exonération des dividendes entre entreprises résidentes éligibles était spécifique de facto et que, par conséquent, le régime de subvention n'était pas spécifique de jure. Il a également fait valoir que l'article 83 du règlement d'exécution de la loi relative à l'impôt sur le revenu des entreprises précisait que ce programme était ouvert à toutes les entreprises, pour autant que ces gains soient réalisés par une entreprise résidente au moyen d'investissements directs dans une autre entreprise résidente. À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont réitéré la même allégation et ont indiqué que le programme ne remplissait pas le critère de spécificité énoncé à l'article 2.1 de l'accord SMC étant donné que les sociétés n'étaient pas tenues de satisfaire à l'exigence énoncée à l'article 25 de la loi sur l'IRE.

(596) Le groupe SAIC a également fait valoir que la jurisprudence de la United States Court of International Trade (Cour du commerce international des États-Unis) avait confirmé que le programme d'exonération des dividendes versés aux entreprises résidentes qualifiées était ouvert à toutes les entreprises et industries ayant réalisé des gains en investissant dans d'autres entreprises résidentes et n'était pas expressément limité à une liste d'entreprises ([99]).

(597) La Commission n'était pas d'accord avec les allégations des pouvoirs publics chinois et du groupe SAIC et a maintenu que l'article 26, paragraphe 2, de la loi sur l'IRE faisait partie du chapitre IV «Préférences fiscales», qui prévoit un certain nombre de traitements fiscaux *préférentiels* qui constituent des exonérations des règles fiscales générales. En outre, comme expliqué au considérant 957, l'article 25 de la loi sur l'IRE, qui sert de chapeau pour le chapitre IV «Politiques fiscales préférentielles», dispose ce qui suit: «[l]'État offrira des avantages en matière d'impôt sur le revenu aux entreprises exerçant des activités dans des industries ou des projets dont le développement est spécifiquement soutenu et encouragé par l'État». En outre, l'article 26, paragraphe 2, précise que l'exonération fiscale est applicable aux revenus provenant de prises de participation entre «entreprises résidentes éligibles», ce qui semble limiter son champ d'application à certaines entreprises résidentes seulement. La Commission a donc considéré que cette politique fiscale préférentielle était limitée à certaines industries spécifiquement soutenues et encouragées par l'État, telles que l'industrie des VEB, et qu'elle était donc spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base. Cela est également confirmé par la version anglaise de la déclaration d'impôt sur le revenu en Chine (formulaire A107010, ligne 3) communiquée par plusieurs groupes retenus dans l'échantillon, qui indique, à cet égard, que «II) Les dividendes, les primes et les autres revenus provenant de prises de participation entre des entreprises résidentes éligibles sont exonérés de l'impôt sur le revenu des sociétés (4 + 5 + 6 + 7 + 8)».

(598) En ce qui concerne la référence à la Cour du commerce international des États-Unis, la Commission l'a rejetée au motif que cette juridiction ne fait pas partie de l'ordre juridique de l'Union. La Commission a également observé qu'à la suite de cette publication, le ministère américain du commerce a continué de juger que l'article 26, paragraphe 2, de la loi relative à l'impôt sur le revenu des entreprises était spécifique tant de jure que de facto ([100]).

(599) Compte tenu de ce qui précède, ces allégations ont été rejetées et les conclusions formulées au considérant 960 du règlement provisoire ont été confirmées.

([99]) Voir Risen Energy Co., Ltd, plaintiff, JA Solar Technology Yangzhou Co., Ltd., et al., consolidated plaintiffs, v. United States, Consol. Slip Op. 23-148, https://www.cit.uscourts.gov/sites/cit/files/23-148.pdf.

([100]) Affaire #C-570-980, Administrative Review of the Countervailing Duty Order on Crystalline Silicon Photovoltaic Cells, Whether or Not Assembled into Modules, from the People's Republic of China, Decision Memorandum for the Final Results.

e) Calcul du montant de la subvention

(600) Le taux de subvention établi pour le groupe SAIC et le groupe Geely en ce qui concerne l'exonération des dividendes entre entreprises résidentes éligibles a été mis à jour à la suite de la correction décrite respectivement aux considérants 652 et 654 du présent règlement.

(601) En l'absence d'autres observations, les conclusions formulées aux considérants 961 et 962 du règlement provisoire ont été confirmées.

Exonération des dividendes entre entreprises résidentes éligibles

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe Geely	0,16 %
Groupe SAIC	1,06 %

3.8.4. *Amortissement accéléré des équipements utilisés par les entreprises des technologies de pointe*

(602) En l'absence d'observations concernant ce régime, les conclusions formulées aux considérants 963 à 967 ont été confirmées.

3.8.5. *Déduction des recettes du transfert de technologie*

(603) À la suite de l'information provisoire, dans une observation générale relative à la déduction des recettes du transfert de technologie, les pouvoirs publics chinois ont indiqué que la Commission ne leur avait pas donné la possibilité de présenter des informations ou des observations sur ce programme au cours des phases d'enquête et de vérification de la procédure.

(604) Toutefois, la Commission ne considère pas cette déduction comme un nouveau régime de subvention. Il s'agit de l'une des déductions fiscales prévues dans la loi sur l'IRE pour les entreprises des technologies de pointe et des nouvelles technologies. Toutes les déductions fiscales prévues dans la loi sur l'IRE relevaient du champ de l'enquête, étant donné qu'elles étaient couvertes par l'avis d'ouverture ainsi que par le document d'ouverture et la note.

a) Base juridique, conclusions de l'enquête et avantage

(605) En l'absence d'observations, les conclusions formulées aux considérants 969 à 971 du règlement provisoire sont confirmées.

b) Spécificité

(606) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission n'avait pas précisé sur quelle base elle considérait que cette subvention était spécifique, étant donné que l'article 4, paragraphe 2, point a), et l'article 4, paragraphe 4, point a), du règlement de base qu'elle invoquait établissaient des critères de spécificité complètement distincts.

(607) Les pouvoirs publics chinois ont en outre indiqué que cette subvention ne pouvait pas être considérée comme une subvention à l'exportation au sens de l'article 4, paragraphe 4, point a), du règlement de base et de l'article 3.1, point a), de l'accord SMC, car elle n'était pas subordonnée et liée à l'exportation des biens faisant l'objet de l'enquête.

(608) Les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs soutenu que la Commission n'avait fourni aucun élément prouvant que la déduction en question était limitée à des entreprises spécifiques ou à certaines industries. À la suite de l'information finale, ils ont ajouté que ce programme n'était spécifique ni de jure ni de facto, étant donné que les entreprises participant à un transfert de technologies dans l'ensemble de l'économie chinoise étaient éligibles.

(609) Les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission n'avait pas démontré que la déduction des recettes du transfert de technologie était subordonnée aux résultats à l'exportation et qu'elle n'avait pas répondu à leurs observations selon lesquelles le régime n'était pas subordonné et lié à l'exportation des biens faisant l'objet de l'enquête. Les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs allégué que l'article 3.1, point a), de l'accord SMC ne couvrait pas les services, c'est-à-dire la technologie, qui ne relèvent pas du champ d'application de cet accord.

(610) Tout d'abord, la Commission a considéré que cette déduction était spécifique sur la base de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, étant donné qu'elle est explicitement limitée aux entreprises participant à un transfert de technologies.

(611) En outre, l'avis n° 212 de 2009 ([101]) qui s'y rapporte ne prévoit pas de critères objectifs d'éligibilité clairement établis par la loi, susceptibles de faire l'objet d'une vérification et qui seraient neutres, de caractère économique et d'application horizontale. Cet avis fait référence à d'autres critères discrétionnaires d'éligibilité, tels que les suivants:

— les technologies transférées doivent relever du champ d'application (non spécifié) des technologies, qui doit être déterminé par le ministère des finances et le Bureau national des taxes,

— une «reconnaissance du transfert» doit avoir été demandée par les autorités scientifiques et technologiques (non spécifiées) de niveau provincial et supérieur,

— une «reconnaissance du transfert à l'étranger» doit avoir été demandée par les autorités commerciales (non spécifiées) de niveau provincial et supérieur,

— d'autres critères fixés par les autorités fiscales du Conseil des affaires de l'État.

(612) La Commission a également fait référence à l'article 4, paragraphe 4, point a), du règlement de base et à la spécificité de jure car elle a pu établir que, comme pour les sociétés pour lesquelles la déduction fiscale en question faisait l'objet de mesures compensatoires, l'avantage était subordonné aux résultats à l'exportation des sociétés.

(613) La Commission a renvoyé au considérant 968 du règlement provisoire, dans lequel elle a établi que la compensation fiscale pour les transferts de technologie permettait aux entreprises de bénéficier d'un traitement fiscal préférentiel pour leurs activités d'exportation. Cela ressort également des informations partagées par l'entreprise en cause, à savoir que «la déduction du transfert de technologie concerne la technologie transférée à l'étranger», comme indiqué dans le rapport de mission partagé avec cette société et non contesté. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(614) Compte tenu de ce qui précède, ces allégations ont été rejetées et les conclusions formulées au considérant 972 du règlement provisoire ont été confirmées.

c) Calcul du montant de la subvention

(615) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a signalé une erreur potentielle dans le calcul du taux de subvention concernant cette déduction. Plus précisément, il a fait valoir que l'avantage devait être calculé pour la période d'enquête, et non pour l'exercice 2022.

(616) Comme cela a été fait pour les autres régimes relatifs à l'impôt sur le revenu, la Commission s'est fondée, pour calculer l'ensemble des avantages liés aux recettes fiscales, sur la déclaration d'impôt sur le revenu de 2022, étant donné que l'avantage tiré de ces programmes relevait de la période d'enquête et que les documents relatifs à l'année 2022 étaient les derniers à la disposition du groupe Geely jusqu'à la fin du processus de vérification. Cette allégation a donc été rejetée et les conclusions formulées aux considérants 973 et 974 du règlement provisoire ont été confirmées.

Déduction des recettes du transfert de technologie

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe Geely	0,05 %

([101]) Avis de l'administration fiscale nationale sur les questions relatives à l'exonération et à la réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises sur les revenus provenant de transferts de technologie.

3.8.6. *Exonération de l'impôt sur la consommation relative aux batteries*

a) Base juridique

(617) En l'absence d'observations concernant la base juridique, les conclusions formulées aux considérants 976 à 978 ont été confirmées.

b) Conclusions de l'enquête

(618) En l'absence d'observations concernant les conclusions de l'enquête, la conclusion formulée au considérant 979 a été confirmée.

c) Avantage

(619) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas établi l'existence d'une contribution financière au sens de l'article 1.1, point a) 1) ii), de l'accord SMC et qu'aucune recette n'avait été sacrifiée, étant donné que la non-application de l'impôt sur la consommation sur une large gamme de produits constituait une règle générale en Chine. Cette allégation a été réitérée après l'information finale, lorsque les pouvoirs publics chinois ont cité le rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire *États-Unis — FSC*, point 90, en déclarant que «les règles en matière d'imposition appliquées par le Membre en question doivent» constituer la base de la comparaison avec les recettes qui auraient été exigibles dans une autre situation. Les pouvoirs publics chinois ont expliqué que dans ce contexte, étant donné que seul un petit sous-ensemble de produits de luxe et polluants sont soumis à l'impôt sur la consommation en vertu des règles fiscales chinoises, et que les batteries n'en font donc pas partie, il n'existe, à la base, aucune obligation fiscale, et donc aucune exonération fiscale.

(620) La Commission a contesté ces déclarations. L'allégation des pouvoirs publics chinois selon laquelle le non-prélèvement de l'impôt sur la consommation sur une large gamme de produits constituerait une «règle générale» était générique et non étayée. En revanche, comme expliqué au considérant 976 du règlement provisoire, le programme repose sur des règles spécifiques relatives aux batteries et aux revêtements. Les pouvoirs publics chinois n'ont pas démontré que la même exonération fiscale était accordée sur la base de critères objectifs et ils n'ont présenté aucun élément de preuve à l'appui de leurs déclarations. En toute hypothèse, le fait que l'impôt sur la consommation en Chine n'inclue que les produits de luxe et polluants ne contredit pas les conclusions de la Commission. En outre, la base juridique de cette exonération prévoit explicitement que l'impôt sur la consommation s'applique à certains types de batteries, mais pas à tous les types de batteries, puisqu'il ne couvre pas les batteries primaires au lithium et les batteries lithium-ion (considérant 977 du règlement provisoire). La Commission a donc estimé qu'il existait de nombreux éléments de preuve démontrant que cette subvention était spécifique. Cet argument a donc été rejeté.

(621) En l'absence d'observations concernant les conclusions de l'enquête, la conclusion formulée au considérant 980 a été confirmée.

d) Spécificité

(622) Pour les mêmes raisons que celles mentionnées au considérant 619 du présent règlement, les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'il ne pouvait y avoir de spécificité au sens de l'article 2.1 de l'accord SMC. À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont ajouté que, pour les raisons exposées au considérant 619 du présent règlement, il ne pouvait exister aucune spécificité, et que la Commission n'avait pas démontré que cette subvention n'était accordée qu'à un groupe suffisamment limité d'entreprises ou d'industries.

(623) La Commission a considéré que la base juridique du programme présentée à la section 3.8 6) a) montrait que les batteries étaient soumises à un impôt sur la consommation de 4 %, mais que les batteries primaires au lithium et les batteries lithium-ion étaient exemptées de la perception de l'impôt sur la consommation, remplissant ainsi à la fois les critères énoncés à l'article 1.1, point a) 1) ii), et ceux énoncés à l'article 2.1 de l'accord SMC. Partant, la Commission a considéré cette subvention comme étant spécifique.

(624) En l'absence d'autres observations, la conclusion formulée au considérant 981 a été confirmée.

e) Calcul du montant de la subvention

(625) À la suite de l'information provisoire, le groupe BYD a fait valoir que la Commission avait calculé deux fois l'avantage pour certains achats de batteries inter-entreprises. Cette allégation a été acceptée et les calculs ont été modifiés en conséquence.

(626) Le taux de subvention révisé établi pour ce régime spécifique était de 1,33 % pour le groupe BYD.

(627) En l'absence d'autres observations, les conclusions formulées aux considérants 982 et 983 ont été confirmées.

Exonération de l'impôt sur la consommation relative aux batteries

Raison sociale	Taux de subvention
Groupe BYD	1,33 %

3.8.7. *Réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises (IRE) pour les industries clés*

(628) L'examen individuel de Tesla (Shanghai) a montré qu'il existait une réduction de l'IRE pour les industries clés, ce qui constitue une subvention prenant la forme de recettes sacrifiées par les pouvoirs publics chinois.

a) Base juridique

(629) La base juridique de ce programme est l'annonce (n° 70 de 2020) de l'administration fiscale nationale du bureau municipal des finances de la commission des technologies de l'information et de l'économie de Shanghai.

(630) L'annonce précise clairement que le taux réduit d'impôt sur le revenu des entreprises est réservé aux entreprises industrielles majeures.

b) Conclusions de l'enquête

(631) À la suite de l'examen individuel de Tesla (Shanghai), la Commission a conclu que Tesla (Shanghai) était une entreprise industrielle majeure au cours de la période d'enquête et bénéficiait d'un taux d'IRE réduit de 15 %.

c) Avantage

(632) La Commission a considéré que cette compensation fiscale constituait une subvention au sens de l'article 3, point 1) a) ii), et de l'article 3, point 2), du règlement de base, puisqu'il y a, de la part des pouvoirs publics de la RPC, une contribution financière prenant la forme de recettes sacrifiées qui confère un avantage aux sociétés concernées. L'avantage pour les bénéficiaires est égal à l'économie d'impôt réalisée.

(633) Tesla (Shanghai) a fait valoir que le programme qui lui accordait un taux d'imposition préférentiel de 15 % avait désormais pris fin et que, par conséquent, il ne pouvait faire l'objet de mesures compensatoires. La base juridique sous-jacente ainsi que les déclarations d'acompte trimestriel du premier trimestre de 2023 et du premier trimestre de 2024 ont été présentées en tant qu'éléments de preuve.

(634) La Commission souligne que, si la déclaration d'acompte trimestriel du premier trimestre de 2024 montre que la société est soumise à un taux d'imposition de 25 %, les déclarations fiscales trimestrielles ne sont pas définitives et ne concernent que les paiements anticipés. Ces éléments de preuve ne préjugent donc pas du fait que Tesla (Shanghai) pourrait se voir accorder à nouveau, à un stade ultérieur et avec effet rétroactif, le taux d'imposition préférentiel de 15 %. De fait, les éléments de preuve présentés qui accordaient un taux d'imposition préférentiel de 15 % à Tesla (Shanghai) dataient du 19 janvier 2021, mais étaient applicables rétroactivement à Tesla (Shanghai) à partir du 1er janvier 2020 ([102]). Par conséquent, il est raisonnable de supposer que Tesla (Shanghai) pourrait se voir accorder ultérieurement le taux d'imposition préférentiel de 15 % avec application rétroactive. En l'absence d'éléments de preuve concluants démontrant que Tesla (Shanghai) ne pourrait plus prétendre à ce taux d'imposition préférentiel, l'allégation a été rejetée. En outre, le taux d'imposition préférentiel de 15 % a été accordé conformément aux dispositions figurant dans l'«avis du MITI et du Bureau national des taxes sur les politiques d'imposition du revenu des entreprises appliquées aux industries clés de la nouvelle zone de Lin-gang de la zone pilote de libre-échange de Chine (Shanghai)» ([103]) et conformément aux exigences des «mesures administratives pour la reconnaissance de l'application des politiques d'imposition préférentielle du revenu des entreprises pour les industries clés de la nouvelle zone de Lin-gang de la zone pilote de libre-échange de Chine (Shanghai)» ([104]). Aucun élément de preuve n'indique que Tesla (Shanghai) ne peut plus être considéré comme une industrie clé dans la zone de Lin-gang et qu'il ne serait donc pas éligible aux futurs cycles de politiques fiscales préférentielles.

(635) À la suite de l'information finale, Tesla (Shanghai) a fait valoir que l'analyse effectuée par la Commission au considérant 460 du document d'information générale était dénuée de fondement, étant donné que le taux d'imposition préférentiel de 15 % a été accordé conformément aux dispositions figurant dans l'«avis du MITI et du Bureau national des taxes sur les politiques d'imposition du revenu des entreprises appliquées aux industries clés de la nouvelle zone de Lin-gang de la zone pilote de libre-échange de Chine (Shanghai)», selon lesquelles les entreprises légales et qualifiées sont soumises à un taux d'imposition préférentiel de 15 % pendant cinq ans à compter de leur date d'établissement. Tesla (Shanghai) ayant été établie en 2018, le taux d'imposition préférentiel lui était applicable jusqu'en 2023. Compte tenu de ce qui précède, la société a fait valoir qu'il existait des éléments de preuve concluants démontrant qu'elle ne serait plus éligible au taux d'imposition préférentiel au titre du régime de réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises.

(636) La Commission a contesté ces allégations et a souligné que la société n'avait produit aucun élément de preuve démontrant qu'elle ne bénéficierait plus d'aucune forme de politique fiscale préférentielle. Comme il a été démontré au cours de l'enquête, les différentes sociétés retenues dans l'échantillon bénéficiaient de différents régimes fiscaux préférentiels, tels que la réduction de l'impôt sur le revenu des entreprises en faveur des entreprises de haute ou nouvelle technologie pour le groupe BYD. En outre, la Commission a rappelé que, lors de précédentes enquêtes, elle avait relevé des cas dans lesquels des régimes fiscaux similaires avaient été prolongés ([105]). Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(637) En outre, Tesla (Shanghai) a ajouté que, si ce régime devait faire l'objet de mesures compensatoires, le calcul devrait être fondé sur la déclaration fiscale effectuée au cours de la période d'enquête, et non sur celles de 2022. Tesla (Shanghai) a souligné que, au cours de la période d'enquête, les déclarations fiscales anticipées relatives aux trois premiers trimestres de 2023 avaient été communiquées dans de précédentes preuves de vérification et que la Commission devait donc utiliser ces informations pour calculer l'avantage.

([102]) Une liste des entreprises éligibles est disponible en ligne à l'adresse suivante: http://www.jiyu-ip.com/index.php/Index/newsDeil/id/767.
([103]) https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfgk/qysds/202012/t456327.html.
([104]) https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfgk/qysds/202011/t455875.html.
([105]) Règlement d'exécution (UE) 2015/1519 de la Commission du 14 septembre 2015 instituant des droits compensateurs définitifs sur les importations de biodiesel originaire des États-Unis d'Amérique à la suite d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures, effectué conformément à l'article 18 du règlement (CE) nº 597/2009 du Conseil (JO L 239 du 15.9.2015, p. 99); règlement d'exécution (UE) 2021/1267 de la Commission du 29 juillet 2021 instituant des droits compensateurs définitifs sur les importations de biodiesel originaire des États-Unis d'Amérique à la suite d'un réexamen au titre de l'expiration des mesures, effectué conformément à l'article 18 du règlement (UE) 2016/1037 du Parlement européen et du Conseil (JO L 277 du 2.8.2021, p. 62).

(638) La Commission a souligné que, comme expliqué au considérant 442 du document d'information générale, elle s'était fondée, pour calculer l'ensemble des avantages liés aux recettes fiscales, sur la déclaration d'impôt sur le revenu de 2022, étant donné que l'avantage tiré de ces programmes relevait de la période d'enquête (qui inclut le dernier trimestre de 2022). Elle a également procédé de même pour d'autres régimes fiscaux. Une autre approche aurait entraîné une discrimination entre les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et Tesla (Shanghai), qui a obtenu un examen individuel et dont la visite de vérification a eu lieu plusieurs mois après celles des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. La Commission a en outre rappelé que les visites de vérification des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon avaient eu lieu avant celle de Tesla (Shanghai) et que par conséquent, leurs déclarations fiscales définitives pour 2023 n'étaient pas encore disponibles. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

d) Spécificité

(639) Cette subvention est spécifique au sens de l'article 4, paragraphe 2, point a), du règlement de base, car la législation elle-même limite l'application de ce régime à certaines entreprises majeures qui opèrent dans un certain domaine déterminé par l'État. Tesla (Shanghai) a été clairement mentionnée dans la liste des sociétés éligibles.

(640) La législation applicable à l'autorité accordant la subvention limite donc expressément à un certain secteur et à une région géographique la possibilité de bénéficier d'une subvention.

e) Calcul du montant de la subvention

(641) Le montant de la subvention passible de mesures compensatoires a été calculé en termes d'avantage conféré aux bénéficiaires au cours de la période d'enquête. Cet avantage a été calculé comme correspondant à la différence entre l'impôt total exigible selon le taux d'imposition normal et l'impôt total exigible selon le taux d'imposition réduit.

(642) Le taux de subvention établi pour ce régime spécifique était de 0,66 % pour Tesla (Shanghai).

Réduction de l'IRE pour les industries clés

Raison sociale	Taux de subvention
Tesla (Shanghai) (examen individuel)	0,66 %

3.8.8. *Subventions accordées aux sociétés n'ayant pas coopéré (groupe SAIC)*

(643) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a contesté l'application de l'article 28 du règlement de base aux sociétés de R & D n'ayant pas répondu au questionnaire, comme indiqué aux considérants 985 à 988 du règlement provisoire. Selon lui, l'application des données disponibles aurait dû être fondée sur l'une de ses sociétés de R & D. Il a notamment fait valoir que sa société qui avait été vérifiée n'avait pas bénéficié des mêmes régimes de subvention que les sociétés du groupe Geely que la Commission a utilisées comme données disponibles. Il a également soutenu que sa société qui avait répondu au questionnaire avait dûment déclaré le montant des programmes d'aides sur la base de ses comptes.

(644) En ce qui concerne le fournisseur d'intrants n'ayant pas répondu au questionnaire, le groupe SAIC a en outre affirmé que la Commission devait suivre une approche semblable à celle adoptée pour les sociétés R & D, comme indiqué au considérant 989 du règlement provisoire, à savoir ajuster les montants de subvention pour i) les financements préférentiels, ii) les programmes d'aide, et iii) l'attribution de droits relatifs à l'utilisation du sol moyennant une rémunération moins qu'adéquate.

(645) Comme déjà mentionné au considérant 988 du règlement provisoire, la Commission n'a pu vérifier que partiellement les informations communiquées par la société de R & D liée ayant répondu au questionnaire. Par conséquent, la Commission a considéré que ces informations n'étaient pas suffisamment fiables pour servir de base à l'application des données disponibles en ce qui concerne les autres sociétés de R & D. Elle a décidé de retenir le montant de subvention établi pour les sociétés de R & D vérifiées du groupe Geely comme données raisonnables disponibles. Elle a ainsi considéré que le fait de se fonder sur les informations partiellement vérifiées d'une seule société de R & D du groupe SAIC sans disposer d'informations sur les sociétés de R & D n'ayant pas répondu au questionnaire ne serait pas suffisamment représentatif pour établir le montant de subvention. Le groupe SAIC n'a pas démontré en quoi l'utilisation de ces données serait manifestement inappropriée. Cet argument a donc été rejeté. Pour ces mêmes raisons, la Commission a également rejeté l'argument du groupe SAIC concernant ce fournisseur d'intrants.

(646) En l'absence d'autres observations, la Commission a confirmé ses conclusions présentées aux considérants 985 à 989 du règlement provisoire.

(647) Le taux de subvention établi pour ce régime spécifique était de 0,62 % pour le groupe SAIC.

3.9. **Autres régimes**

(648) En l'absence de nouveaux éléments concernant les programmes énumérés au considérant 990 du règlement provisoire, et dans un souci d'économie administrative, la Commission n'a pas jugé approprié de formuler des conclusions quant à l'applicabilité de mesures compensatoires à l'égard de ces programmes. Cette décision est sans préjudice de l'examen de ces mesures par la Commission à l'occasion de futurs réexamens.

3.10. **Conclusion concernant l'octroi de subventions**

3.10.1. *Méthode d'imputation*

(649) À la suite de l'information provisoire, le groupe SAIC a affirmé que la Commission s'était écartée de sa pratique établie en imputant 100 % des régimes de subvention allégués accordés par les sociétés holding/financières et certaines entités de vente sur le marché intérieur afin de calculer le montant total de l'avantage.

(650) Le groupe SAIC a déclaré qu'il incombait à l'autorité chargée de l'enquête de procéder à des évaluations précises et réalistes de la répercussion afin de s'assurer, conformément à l'article 1er du règlement de base, qu'«[u]n droit compensateur [puisse] être imposé afin de compenser toute subvention accordée, directement ou indirectement, à la fabrication, à la production, à l'exportation ou au transport de tout produit dont la mise en libre pratique dans l'Union cause un préjudice». En effet, une subvention accordée à la fabrication, à la production, à l'exportation ou au transport de tout produit n'ayant pas encore été mis en libre pratique dans l'Union ne peut pas faire l'objet de mesures compensatoires. La Commission doit donc déterminer quelle partie d'une subvention alléguée a bénéficié au produit exporté et quelle partie de cette subvention a bénéficié à d'autres produits; elle doit également démontrer que le bénéficiaire de la subvention (lorsqu'il est différent du producteur-exportateur) a répercuté l'avantage sur le producteur-exportateur pendant la période d'enquête ([106]). Le groupe SAIC a notamment fait valoir que le montant répercuté devrait être limité au pourcentage de participation qu'il détenait en définitive. Par conséquent, le groupe SAIC a fait valoir que les contributions financières accordées:

— aux constructeurs appartenant à une entreprise commune ne pourraient pas être automatiquement transférées aux exportations vers l'Union, en particulier à ces locomotives de l'industrie automobile non chinoises. En outre, ces constructeurs appartenant à une entreprise commune produisaient et vendaient uniquement le produit soumis à l'enquête sur le marché intérieur, et, partant, on pouvait supposer que les subventions qu'ils recevaient n'étaient pas automatiquement transférées au sein du groupe SAIC,

— aux négociants nationaux ne pourraient pas être répercutées par défaut sur le marché d'exportation, étant donné qu'il n'existe aucun chevauchement entre ces deux chaînes de vente. Toute subvention reçue par le négociant national concernait les ventes de ces sociétés sur le marché intérieur,

([106]) Rapport de l'Organe d'appel de l'OMC dans l'affaire États-Unis — Bois d'œuvre IV, points 140 à 143; États-Unis — Lave-linge, point 5.268.

— aux consommateurs nationaux pour les achats de VEB sur le marché intérieur ne pourraient pas être répercutées sur le marché d'exportation, étant donné que les exportations de VEB n'étaient pas prises en considération dans ce régime. Par conséquent, toute subvention reçue au titre de ce régime ne pouvait pas être répercutée par défaut sur le marché d'exportation vers l'Union.

(651) À la suite de l'information finale, le groupe SAIC a réaffirmé que l'analyse concernant les entreprises communes et les évaluations des sociétés liées devaient être réexaminées. Il a ajouté que la Commission devait d'abord déterminer quelles étaient les «informations manquantes» et appliquer les données disponibles au titre de l'article 28 du règlement antisubventions de base. À cet égard, le groupe SAIC a demandé un examen du niveau des insuffisances, société par société. La Commission devrait ensuite selon lui déterminer le montant de l'avantage répercuté.

(652) La Commission a confirmé l'appréciation qu'elle a effectuée au stade provisoire. Premièrement, comme indiqué aux considérants 337 et 338 du règlement provisoire et comme illustré dans la lettre adressée au groupe SAIC le 15 février 2024 ([107]), la Commission a fourni une évaluation société par société des informations manquantes et a donné au groupe SAIC la possibilité de fournir les informations manquantes. Toutefois, le groupe SAIC s'est abstenu de fournir ces informations manquantes. En outre, la Commission a considéré que, compte tenu des liens entre les sociétés du groupe SAIC, une analyse des répercussions n'était pas nécessaire et qu'il lui fallait plutôt appliquer une méthode d'imputation correcte en ce qui concerne les subventions, étant donné que l'argent est fongible et peut être transféré d'une entité liée à une autre indépendamment du marché sur lequel les ventes ont lieu. En outre, dans le calcul du pourcentage de subvention imputé au produit concerné (clé de répartition), la Commission avait effectivement déjà examiné la situation individuelle de chaque société du groupe. Pour les sociétés qui fournissaient des services financiers au sein du groupe SAIC, la Commission a tenu compte des activités de ces sociétés financières au sein du groupe. En ce qui concerne les opérations nationales, la Commission a tenu compte du chiffre d'affaires pertinent correspondant, qui incluait également le chiffre d'affaires des sociétés opérant exclusivement sur le marché intérieur chinois. Compte tenu de ce qui précède, cette allégation a été rejetée.

(653) À la suite de l'information provisoire, la Commission a corrigé le chiffre d'affaires du groupe SAIC utilisé pour l'imputation correcte des subventions constatées afin de calculer le montant de subvention du groupe. Les détails ont été fournis dans l'information spécifique envoyée à la société le 20 août 2024.

(654) À la suite de l'information finale, la Commission a également corrigé le chiffre d'affaires du groupe SAIC en y incluant le chiffre d'affaires généré par d'autres succursales de l'une des sociétés exportatrices. Les détails ont été fournis dans l'information spécifique envoyée à la société le 9 septembre 2024.

(655) À la suite de l'information provisoire, la Commission a corrigé la valeur des ventes du groupe Geely à l'Union utilisée pour l'imputation correcte des subventions constatées afin de calculer le montant de subvention du groupe. Les détails ont été fournis dans l'information spécifique envoyée à la société.

(656) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a fait valoir que le chiffre d'affaires des fournisseurs, de la R & D, des ventes et des sociétés de financement devait être inclus dans le chiffre d'affaires total aux fins de la détermination du montant total de l'avantage.

(657) La Commission a fait observer que, comme expliqué dans l'information provisoire, dans un premier temps, le montant de subvention calculé pour chaque société liée avait été imputé au produit concerné sur la base de la catégorie de la société ou de la spécificité de la subvention. Par conséquent, le ratio de chiffre d'affaires pour les sous-assembleurs, les sociétés de R & D et les sociétés de vente a été appliqué. Dans un deuxième temps, l'avantage conféré au groupe Geely a été exprimé sous la forme du chiffre d'affaires réalisé par les producteurs-exportateurs/producteurs nationaux du groupe Geely grâce à la vente de VEB — ou, plus spécifiquement, le chiffre d'affaires réalisé en vendant des VEB à des clients indépendants par l'intermédiaire d'entités liées du groupe Geely. Cet argument a dès lors été rejeté.

([107]) t24.001622.

3.10.2. *Droit applicable aux autres sociétés ayant coopéré*

(658) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et GWM ont indiqué que le taux de droit applicable aux sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon avait augmenté à la suite de l'information provisoire, tandis que les taux de droit applicables aux sociétés retenues dans l'échantillon avaient diminué.

(659) À la suite de l'information provisoire, la Commission a constaté que le calcul du taux de droit moyen pondéré applicable aux sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon était incorrect, étant donné que les sociétés ayant coopéré retenues dans l'échantillon ne se sont pas vu accorder le poids approprié pour certains régimes. La Commission a donc procédé à une correction technique qui a entraîné une augmentation du droit applicable aux sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon (autres sociétés ayant coopéré).

(660) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont demandé à la Commission de divulguer la base factuelle sous-tendant le taux de subvention établi pour les sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon, compte tenu du fait que les données disponibles avaient été utilisées pour le calcul du montant des subventions accordées au groupe SAIC.

(661) Conformément à l'article 15, paragraphe 3, du règlement de base, le montant total de la subvention pour les producteurs-exportateurs qui ont coopéré mais n'ont pas été retenus dans l'échantillon a été calculé sur la base du montant moyen pondéré total des subventions passibles de mesures compensatoires qui a été établi pour les producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon ayant coopéré, à l'exclusion des montants négligeables et du montant des subventions établi dans les circonstances visées à l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base. Cependant, la Commission n'a pas écarté les conclusions concernées même si elle a dû s'appuyer en partie sur les données disponibles pour déterminer les montants en question. En effet, la Commission estime que les données disponibles utilisées dans ces situations n'ont pas eu d'incidence majeure sur les informations requises pour déterminer le montant des subventions de manière raisonnable, de sorte que les exportateurs qui n'ont pas été invités à coopérer à l'enquête ne seront pas pénalisés par l'utilisation de cette approche ([108]). En particulier, la Commission a observé que les instruments financiers tels que les titres adossés à des actifs ou les obligations sur lesquels elle s'était fondée pour calculer l'avantage tiré de ces régimes étaient largement utilisés par l'industrie des VEB en général et n'étaient pas exceptionnels. Si les producteurs-exportateurs avaient communiqué ces informations à la Commission en coopérant pleinement, la Commission les aurait traitées de manière similaire pour le calcul de la marge de subvention.

(662) Cela signifie que, pour calculer le taux de subvention relatif aux producteurs-exportateurs ayant coopéré non retenus dans l'échantillon, les taux de subvention établis pour la fourniture de batteries moyennant une rémunération moins qu'adéquate, les subventions accordées aux sociétés n'ayant pas coopéré pour le groupe SAIC et les aides directes accordées au groupe Geely et au groupe SAIC n'ont pas été pris en considération.

(663) À la suite de l'information finale, la société n° 24, les pouvoirs publics chinois et VDA ont fait valoir que le taux de subvention moyen pondéré établi pour les sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon devrait également inclure le taux de subvention de Tesla (Shanghai), étant donné que cette société était le plus grand producteur-exportateur de VEB chinois pendant et après la période d'enquête. Selon les pouvoirs publics chinois, l'inclusion du taux de subvention de Tesla (Shanghai) dans le calcul du taux de subvention moyen pondéré pour les sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon ne serait pas incompatible avec l'article 15, paragraphe 3, du règlement de base.

(664) La société n° 24 a notamment soutenu que les dispositions de l'article 27, paragraphe 1, du règlement de base n'excluaient pas qu'un producteur-exportateur n'ayant pas été initialement retenu puisse ensuite faire partie de l'échantillon. Elle a fait valoir que l'échantillonnage était effectué dans le but de limiter l'enquête à un nombre raisonnable de parties, de produits ou de transactions ou au plus grand volume représentatif de production, de ventes ou d'exportations sur lequel l'enquête pouvait raisonnablement porter compte tenu du temps disponible. Selon cette partie, lorsqu'un examen individuel est accordé au titre de l'article 27, paragraphe 3, du règlement de base, la Commission peut formuler ses conclusions en se fondant sur le plus grand volume possible de production, de ventes ou d'exportations sur lequel l'enquête peut raisonnablement porter étant donné le temps disponible, et donc inclure Tesla (Shanghai) dans le calcul de la marge de subvention moyenne pondérée.

([108]) Voir également, par analogie, WT/DS294/AB/RW, États-Unis — Réduction à zéro (article 21.5 du mémorandum d'accord sur le règlement des différends), Rapport de l'Organe d'appel du 14 mai 2009, point 453.

(665) La Commission n'a pas contesté le fait que Tesla (Shanghai) était l'un des plus grands producteurs-exportateurs. Toutefois, comme exposé aux considérants 57 et 59 du règlement provisoire, la Commission a considéré que les trois différents groupes d'exportateurs qu'elle avait retenus dans son échantillon constituaient le plus grand volume représentatif qu'elle pouvait raisonnablement examiner dans le délai imparti, pour lequel elle n'a pas seulement examiné les chiffres absolus de production, de ventes et d'exportations, mais a examiné un certain nombre d'éléments supplémentaires pour évaluer la représentativité de l'échantillon, notamment la variété des modèles de VEB vendus dans différents segments de marché, la représentativité des sociétés/groupes en termes d'éligibilité potentielle des régimes inclus dans la note relative au caractère suffisant des éléments de preuve et la capacité de production globale, y compris les capacités inutilisées, sur la base des informations fournies dans le formulaire d'échantillonnage. Il s'ensuit que, contrairement à ce qu'ont affirmé les pouvoirs publics chinois, l'échantillon constitué dans les enquêtes sur les subventions en général et dans la présente enquête en particulier est également fondé sur d'autres facteurs que les volumes de production ou d'exportation, tels que la représentativité des subventions, et non (uniquement ou principalement) sur les volumes. Il a été confirmé dans la présente enquête que Tesla (Shanghai) était une société unique qui n'était pas représentative du niveau de subventionnement des autres producteurs de VEB en Chine.

(666) En ce qui concerne l'allégation spécifique de la société n° 24, la Commission a considéré que l'article 27, paragraphe 1, disposait qu'un échantillonnage pouvait être effectué en présence d'un grand nombre d'exportateurs, ce qui était le cas, compte tenu du nombre de réponses reçues au moment de la constitution de l'échantillon. En outre, comme exposé aux considérants 57 et 59 du règlement provisoire, la Commission a considéré que les trois différents groupes d'exportateurs qu'elle avait retenus dans son échantillon constituaient le plus grand volume représentatif qu'elle pouvait raisonnablement examiner dans le délai imparti. Le fait que Tesla (Shanghai), la seule société à en avoir fait la demande, se soit vu accorder un examen individuel au titre de l'article 27, paragraphe 3, au motif que cet examen n'a pas été jugé représenter une charge excessive, ne change rien à la conclusion selon laquelle l'échantillonnage était représentatif. En outre, les dispositions de l'article 27, paragraphe 3, ne prévoient pas l'inclusion dans l'échantillon des sociétés ayant fait l'objet d'un examen individuel.

(667) Eu égard à ce qui précède, la Commission a considéré que cet échantillon était également l'échantillon le plus représentatif à utiliser pour calculer le droit pour les parties ayant coopéré non retenues dans l'échantillon, conformément à l'article 15, paragraphe 3, du règlement de base, et a rejeté l'allégation.

3.10.3. *Calcul des taux de subvention*

(668) Sur la base des informations disponibles, la Commission a calculé, pour chaque subvention ou programme de subventions, le montant des subventions passibles de mesures compensatoires pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, conformément aux dispositions du règlement de base, et a additionné ces chiffres pour calculer le montant total des subventions dont a bénéficié chaque producteur-exportateur pendant la période d'enquête. Pour déterminer les subventions globales qui figurent ci-dessous, la Commission a d'abord calculé le pourcentage de subventionnement, qui est le rapport entre le montant de la subvention et le chiffre d'affaires total de la société. Ce pourcentage a ensuite été utilisé pour calculer les subventions octroyées aux exportations du produit concerné vers l'Union au cours de la période d'enquête. Le montant de la subvention par unité du produit concerné exportée vers l'Union au cours de la période d'enquête a ensuite été calculé et les taux indiqués ci-dessous correspondent au pourcentage de la valeur CIF (coût, assurance et fret) des mêmes exportations par unité.

(669) Conformément à l'article 15, paragraphe 3, du règlement de base, le montant total de la subvention pour les producteurs-exportateurs qui ont coopéré mais n'ont pas été retenus dans l'échantillon a été calculé sur la base du montant moyen pondéré total des subventions passibles de mesures compensatoires qui a été établi pour les producteurs-exportateurs inclus dans l'échantillon ayant coopéré, à l'exclusion des montants négligeables et du montant des subventions établi dans les circonstances visées à l'article 28, paragraphe 1, du règlement de base. Toutefois, la Commission n'a pas inclus le montant des subventions passibles de mesures compensatoires dans le calcul du montant moyen pondéré pour les régimes et sociétés pour lesquels elle a s'appuyer en partie sur les données disponibles afin de déterminer les montants en question, comme exposé au considérant 661 du présent règlement.

(670) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois ont demandé à la Commission de divulguer la base sous-tendant le taux de subvention établi pour les sociétés ayant coopéré non retenues dans l'échantillon. La Commission a expliqué son calcul de la moyenne pondérée au considérant 661 du présent règlement. Elle a également fourni une version non confidentielle du calcul sous-jacent. Conformément à l'article 29, paragraphe 4, la Commission a utilisé des fourchettes pour les valeurs CIF afin de protéger la confidentialité des données fournies par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon.

(671) Eu égard à ce qui précède, il convient que les taux du droit compensateur définitif, exprimés en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, s'établissent comme suit:

Société	Taux de subvention
Groupe BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,0 %
Groupe Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited — Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.	18,8 %
Groupe SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	35,3 %
Tesla (Shanghai) (examen individuel)	7,8 %
Autres sociétés ayant coopéré	20,7 %
Toutes les autres sociétés	35,3 %

4. **PRÉJUDICE**

(672) À la suite de l'information provisoire, des observations sur le préjudice ont été reçues de la CCCME, des pouvoirs publics chinois, du groupe Geely, de la société n° 18, de la société n° 24 et de la VDA.

(673) À la suite de l'information finale, des observations sur le préjudice ont été reçues de la part de la CCCME, des pouvoirs publics chinois et de l'ACCA.

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

(674) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas fourni suffisamment de détails concernant la définition de l'industrie de l'Union et de la production de l'Union. En particulier, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont déclaré qu'il était fait mention de 12 groupes dans le document d'ouverture alors que le règlement provisoire faisait état de 10 groupes au considérant 995 et qu'il était donc difficile de savoir si un groupe ou l'autre avait été exclu de la définition de l'industrie de l'Union. Le groupe Geely a également déclaré que, dans le règlement provisoire, la Commission n'avait fourni aucune explication concernant la composition de l'industrie de l'Union, se contentant de déclarer qu'elle se composait de 10 producteurs.

(675) La Commission précise dans le présent règlement que, sur les 12 groupes dont elle avait fait état dans le document d'ouverture, elle avait fait mention au considérant 995 du règlement provisoire d'«environ 10 groupes» à la suite d'informations accessibles au public selon lesquelles la société Fisker avait fait faillite au début de l'année 2024 ([109]). En outre, aucune information supplémentaire concernant le groupe Bolloré n'a été recueillie au cours de l'enquête afin de confirmer si le groupe Bolloré construisait effectivement des VEB dans l'Union.

([109]) https://www.electrive.com/2024/05/08/fisker-faces-insolvency-in-austria/.

(676) La Commission a en outre précisé que, comme expliqué au considérant 999 du règlement provisoire, au moment de définir l'industrie de l'Union et la production de l'Union, la Commission ne s'est pas concentrée sur les marques ou les groupes de fabricants d'équipements d'origine (ci-après «FEO»), mais sur l'origine de la production de VEB, c'est-à-dire la production de VEB réalisée dans l'Union. Elle a donc inclus dans ses analyses du préjudice, du lien de causalité et de l'intérêt de l'Union l'ensemble de la production de VEB de l'Union (c'est-à-dire les VEB créés ou fabriqués dans l'Union). Il s'ensuit qu'aucun groupe n'a été exclu de la définition de l'industrie de l'Union.

(677) Le groupe Geely a également fait valoir que, dans la mesure où la Commission avait défini l'industrie de l'Union sur la base du lieu de production et non de la nationalité de la marque ou des groupes, elle avait faussé l'analyse du préjudice, car elle n'a pas tenu compte du rôle des importations en provenance de Chine imputables aux producteurs de l'Union et à Tesla.

(678) Dans son analyse du préjudice, la Commission s'est concentrée sur les VEB produits dans l'Union et, par conséquent, les indicateurs de préjudice sont fondés sur les VEB produits dans l'Union et non sur les VEB importés de Chine par les producteurs de l'Union, étant donné que, dans le cas de ces importations, les producteurs de l'Union agissent en tant que négociants et non en tant que producteurs. La Commission a néanmoins évalué les importations en provenance de Chine aux considérants 998 et 1132 à 1136 et à la section 6.2.9 du règlement provisoire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(679) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs soutenu qu'il était difficile de savoir exactement ce que signifiaient les termes «producteur FEO» et «transition des véhicules ICE vers les VEB» dans le contexte de la définition de l'industrie de l'Union et que la proportion et la pertinence de l'industrie des VEB de l'Union en transition n'avaient pas été explicitées dans le règlement provisoire.

(680) Au considérant 995 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que la plupart des 10 groupes de producteurs de VEB étaient des FEO de véhicules à moteur à combustion interne (ci-après «ICE») qui effectuaient en ce moment une transition vers la production de VEB à la suite de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2019/631 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs. Bien qu'elle ne soit pas sûre de comprendre quel type d'explications supplémentaires la CCCME et les pouvoirs publics chinois demandaient à cet égard, la Commission a expliqué que la plupart des 10 groupes de producteurs de VEB de l'Union, à l'exception de Tesla et de e.Go Mobile, étaient des producteurs de véhicules ICE qui, à la suite de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2019/631, remplaçaient alors leur production de véhicules ICE par une production de VEB. La Commission a fait référence à ce processus de transition afin d'exposer les informations et le contexte relatifs à l'analyse du préjudice, étant donné que la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB constitue un facteur pertinent en l'espèce, qui influence un certain nombre d'indicateurs relatifs à la situation de l'industrie, comme expliqué au considérant 996 du règlement provisoire. En outre, dans le tableau 1 du règlement provisoire, la Commission a présenté l'ampleur de la transition en la définissant comme représentant la part de VEB immatriculés sur l'ensemble des immatriculations de véhicules particuliers, qui est passée de 5,4 % en 2020 à 14,6 % au cours de la période d'enquête. Ces arguments ont donc été rejetés.

(681) Malgré les explications fournies aux considérants 675 et 676 du présent règlement, à la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation selon laquelle la Commission n'avait pas fourni suffisamment d'explications sur les circonstances de droit et de fait et les conclusions formulées concernant la composition de l'industrie des VEB de l'Union. En outre, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont déclaré que toutes les informations relatives à la composition de l'industrie de l'Union avaient été illégalement tenues confidentielles au motif de l'anonymat accordé aux producteurs de l'industrie de l'Union et que les informations suivantes n'étaient pas connues: i) le nombre de producteurs — et pas seulement de groupes — composant l'industrie de l'Union, étant donné que seuls des producteurs individuels ont été retenus dans l'échantillon et que la définition de «partie liée» n'a pas été appliquée aux producteurs de VEB de l'Union pour la constitution de l'échantillon et l'évaluation d'indicateurs économiques de base tels que les prix de vente, ii) le niveau de coopération de l'industrie de l'Union, iii) ce que l'on entend par «producteurs FEO» et la pertinence de ces derniers dans le contexte de l'industrie de l'Union, et iv) le degré de transition des différents producteurs de l'Union des véhicules ICE vers les VEB, qui ne peut être déduit du pourcentage de VEB vendus sur le marché de l'Union.

(682) La Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois confondaient la composition de l'industrie de l'Union avec la composition de l'échantillon de producteurs de l'Union. La Commission n'a pas tenu confidentielle la composition de l'industrie de l'Union. La Commission a fourni la liste des groupes de producteurs de l'Union dans le document d'ouverture et des explications supplémentaires ont été fournies aux considérants 675 et 676 du présent règlement. La Commission a tenu confidentielle l'identité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon en raison de l'anonymat accordé aux producteurs de l'Union, comme expliqué aux considérants 12 à 14 du règlement provisoire. En outre, la Commission ayant fourni le nombre et le nom des groupes de producteurs de l'Union, elle n'avait pas besoin d'expliquer combien d'entités de production chaque groupe comprenait. Par ailleurs, le niveau de coopération à l'enquête n'a rien à voir avec la définition de l'industrie de l'Union et la Commission a expliqué au considérant 45 du règlement provisoire que le niveau de coopération dans le cadre d'une enquête n'était requis que pour l'exercice de la qualité pour agir et qu'étant donné que la présente enquête a été ouverte d'office, la Commission n'a pas eu besoin de révéler le niveau de coopération. En outre, la pertinence des producteurs FEO dans le contexte de l'industrie de l'Union et le degré de transition des constructeurs automobiles de l'Union ont déjà été expliqués au considérant 680 du présent règlement. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(683) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que les données Prodcom semblaient peu fiables, non vérifiables et axées sur les résultats, étant donné i) qu'elles n'avaient pas été déclarées par État membre ou par société, ii) qu'elles semblaient inclure tous les véhicules à moteur à propulsion électrique (tels que les quadricycles ou les véhicules transportant plus de neuf passagers) et non uniquement les VEB faisant l'objet de l'enquête, iii) qu'il semblait s'agir d'estimations et non de montants réels, et iv) que la Commission n'avait pas expliqué comment elle avait évalué l'origine des VEB. La CCCME a affirmé en outre que la Commission n'avait pas expliqué quelles règles d'origine elle avait appliquées pour déterminer l'origine des VEB construits dans l'Union. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs fait valoir qu'il était difficile de comprendre comment la Commission était en possession des données Prodcom sur la période d'enquête, étant donné que ces données n'étaient pas accessibles aux parties intéressées et que les données Prodcom n'étaient disponibles que pour les années civiles.

(684) La Commission a utilisé les données communiquées par Prodcom pour déterminer le volume de production, car il s'agissait de la meilleure source accessible au public pour ces informations. Bien que Prodcom ait arrondi les données communiquées afin d'en garantir la confidentialité, en l'absence de toute autre source accessible au public, la Commission n'avait d'autre choix que les utiliser. La Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois, à part critiquer la fiabilité des données, n'avaient pas présenté d'autres sources ou chiffres. En outre, afin de garantir la fiabilité des données Prodcom, la Commission a vérifié les chiffres auprès du personnel d'Eurostat travaillant chez Prodcom ([110]). Eurostat a fourni des assurances quant à l'exactitude des données relatives à la production totale dans l'Union, tout en rappelant que les données de certains États membres n'étaient pas publiées pour des raisons de confidentialité. En outre, les données Prodcom ont également été recoupées avec d'autres sources disponibles, comme indiqué au considérant 997 du règlement provisoire, telles que les réponses au questionnaire d'échantillonnage et les données accessibles au public sur les sites web des groupes de producteurs. En ce qui concerne les données relatives à la période d'enquête, la Commission a indiqué à la note de bas de page n° 421 du règlement provisoire que les données relatives à la production pour 2023 seraient accessibles au public le 1er juillet 2024. Les données relatives à la production pour 2023 ont été mises à disposition par Prodcom ([111]) et représentent 1 720 329 unités. Étant donné que les données relatives à la période d'enquête n'ont pas été mises à disposition du public, la Commission a calculé le volume de production pour la période d'enquête en utilisant des données relatives à trois mois de 2022 et des données relatives à neuf mois de 2023. Le résultat donne 1 590 247 VEB, soit un chiffre très proche des données communiquées dans le tableau 4 du règlement provisoire (1 626 263 VEB).

(685) Par ailleurs, aucun ajustement n'a été jugé nécessaire pour couvrir des produits ne relevant pas du champ d'application de l'enquête, tels que les quadricycles et les véhicules transportant plus de neuf passagers, car i) les données relatives aux volumes de production utilisées par Prodcom correspondaient aux données relatives à la production figurant dans les réponses au questionnaire d'échantillonnage et les sources accessibles au public, et ii) les véhicules électriques transportant plus de neuf passagers ainsi que les véhicules électriques conçus pour se

([110]) t24.007103.
([111]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_12487127/default/table.

déplacer sur la neige les véhicules spéciaux pour le transport de personnes sur les terrains de golf et les véhicules similaires sont déclarés sous des codes différents (29103000 et 29105200). En outre, la Commission ne disposait d'aucune donnée suggérant que la production de ces produits ne relevant pas du champ de l'enquête était suffisamment importante pour justifier un ajustement, et la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas non plus présenté de telles données. Par ailleurs, il a été observé que la Commission n'avait tiré aucune conclusion spécifique sur la base du volume de production, étant donné qu'elle a conclu au considérant 1167 du règlement provisoire qu'il existait une menace de préjudice et non un préjudice important pendant la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB, comme expliqué au considérant 996 du règlement provisoire, et que l'ampleur de la transition a été établie sur la base du volume de VEB immatriculés et non du volume de VEB produits. En outre, au considérant 999 du règlement provisoire, la Commission a précisé que la production de l'Union incluait les VEB créés ou fabriqués dans l'Union. Les règles d'origine seraient pertinentes lorsque, par exemple, un VEB est assemblé dans un pays tiers avec des pièces originaires de Chine. Enfin, il était plus qu'évident que les données relatives à la production communiquées par Prodcom étaient objectives et non pas axées sur les résultats, comme le soutenaient la CCCME et les pouvoirs publics chinois. Ces arguments ont donc été rejetés.

(686) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation selon laquelle les données relatives à la production communiquées par Prodcom n'étaient pas vérifiables. La CCCME a également déclaré que la Commission aurait dû obtenir ces informations auprès de l'industrie de l'Union, de l'ACEA ou d'autres associations nationales.

(687) La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué pourquoi les données de production obtenues à partir d'autres sources seraient vérifiables ou plus fiables, pour l'une ou l'autre raison, que les données officielles obtenues auprès de Prodcom, qui sont collectées et diffusées indépendamment de l'enquête. En outre, l'allégation selon laquelle les données Prodcom sont «axées sur les résultats» est totalement dénuée de fondement et inacceptable, même sans tenir compte du fait que les données utilisées pour l'analyse du préjudice ont été produites avant l'ouverture de l'enquête. En toute hypothèse, la Commission a effectivement demandé des données sur la production dans le formulaire d'échantillonnage destiné aux producteurs de l'Union, ce dont étaient informés la CCCME et les pouvoirs publics chinois. De surcroît, les informations communiquées par les producteurs de l'Union ayant coopéré ont été utilisées dans la mesure du possible, comme expliqué au considérant 997 du règlement provisoire. Par ailleurs, tous les producteurs de VEB de l'Union ne sont pas membres de l'ACEA et l'ACEA n'aurait donc pas pu fournir des données complètes sur la production. En ce qui concerne les autres associations nationales, la Commission a jugé superflu de demander ces informations à chacune d'entre elles alors qu'elle avait accès aux données Prodcom. Il est également rappelé, par souci d'exhaustivité, que les données de production communiquées par Prodcom ont déjà été utilisées dans d'autres enquêtes ([112]). Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(688) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait toujours pas expliqué comment elle avait obtenu des données Prodcom trimestrielles, étant donné que les parties intéressées n'avaient pas accès à de telles données.

(689) Cette allégation est factuellement erronée. Au considérant 684 du présent règlement, la Commission a clairement expliqué que puisque les données relatives à la période d'enquête n'ont pas été mises à disposition du public, elle avait calculé le volume de production pour la période d'enquête en utilisant des données relatives à trois mois de 2022 et des données relatives à neuf mois de 2023. Le résultat donnait 1 590 247 VEB, soit un chiffre très proche des données communiquées dans le tableau 4 du règlement provisoire (1 626 263 VEB). Par conséquent, cet argument a été rejeté.

([112]) Règlement d'exécution (UE) 2024/1896 de la Commission du 11 juillet 2024 instituant un droit antidumping provisoire sur les importations de certains polychlorures de vinyle (PVC) originaires d'Égypte et des États-Unis d'Amérique (JO L, 2024/1896, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1896/oj).
Règlement d'exécution (UE) 2024/493 de la Commission du 12 février 2024 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de carreaux en céramique originaires 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, 2024/493, 13.2.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/493/oj).
Règlement d'exécution (UE) 2023/265 de la Commission du 9 février 2023 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de carreaux en céramique originaires de l'Inde et de Turquie (JO L 41 du 10.2.2023, p. 1).
Règlement d'exécution (UE) n° 412/2013 du Conseil du 13 mai 2013 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 131 du 15.5.2013, p. 1).

(690) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'argument de la Commission selon lequel sa conclusion relative à l'existence d'une menace de préjudice n'était pas fondée sur la production et l'examen de la production était juridiquement dénué de pertinence était erroné et incohérent étant donné que i) la définition de l'industrie nationale a constitué le fondement des analyses de la menace de préjudice et du lien de causalité et représentait donc un élément clé de l'enquête, ii) la production des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon par rapport à la production totale de l'industrie de l'Union constituait un élément clé de la détermination par la Commission de la représentativité de l'échantillon de l'industrie de l'Union, et iii) plusieurs conclusions intermédiaires relatives à la détermination de la menace de préjudice (concernant, par exemple, la situation économique de l'industrie de l'Union, le calcul des capacités de production de l'industrie de l'Union et l'emploi) reposaient sur les données relatives à la production de l'industrie de l'Union ou étaient dérivées de ces données. En outre, l'évaluation de la menace de préjudice réalisée par la Commission portait aussi directement sur la production constatée au cours de la période d'enquête, puisque la Commission a déclaré que les importations de VEB en provenance de Chine mettaient en péril la production et les ventes de l'industrie de l'Union.

(691) Contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, la Commission n'a pas déclaré que sa conclusion relative à la menace de préjudice n'était pas fondée sur la production et que l'examen de la production était juridiquement dénué de pertinence. En réalité, au considérant 685 du présent règlement, la Commission a déclaré qu'elle n'avait pas tiré de conclusion spécifique sur la base du volume de production, étant donné qu'elle avait conclu au considérant 1167 du règlement provisoire qu'il existait une menace de préjudice et non un préjudice important pendant la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB et que l'ampleur de la transition avait été établie sur la base du volume de VEB immatriculés et non du volume de VEB produits. Autrement dit, que la production de l'industrie de l'Union se soit élevée à 1,2 ou à 1,3 million de VEB au cours de la période d'enquête, cet aspect n'a pas eu d'incidence significative sur les conclusions de l'enquête, y compris sur les éléments spécifiques mis en évidence par la CCCME. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(692) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir i) que la Commission n'avait pas évalué si des producteurs de l'Union devaient être exclus de la définition de l'industrie de l'Union et que certains groupes devaient effectivement être exclus étant donné qu'ils possédaient des sociétés en Chine qui exportaient des VEB vers le marché de l'Union, ii) que non seulement certains producteurs de l'Union étaient liés aux producteurs-exportateurs chinois, mais qu'ils dépendaient aussi des VEB chinois, iii) que le fait que la Commission n'ait pas exclu de la définition de l'industrie de l'Union certains groupes qui importaient des VEB en provenance de Chine faussait sensiblement la détermination de la menace de préjudice, iv) que les groupes de producteurs de l'Union qui importaient des VEB en provenance de Chine bénéficiaient des subventions alléguées en Chine que la Commission examinait dans le cadre de la présente enquête. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre affirmé que la Commission n'avait pas évalué la part des auto-importations de VEB dans le total des ventes de VEB pour chaque producteur de l'Union concerné, alors que c'était généralement le critère qu'elle retenait et appliquait pour déterminer s'il convient d'inclure un producteur de l'Union effectuant des importations dans la définition de l'industrie nationale, comme elle l'a fait dans l'enquête sur l'*acide gras originaire d'Indonésie* ou celle sur le *biodiesel en provenance des États-Unis d'Amérique* ([113]). La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également déclaré que, dans l'enquête sur les *câbles de fibres optiques originaires de Chine* ([114]), la Commission avait exclu deux producteurs de l'Union de la définition de l'industrie de l'Union en raison de leurs volumes importants d'importations en provenance de Chine et de leur relation avec des producteurs-exportateurs chinois.

(693) La Commission a contesté ces arguments. Au considérant 998 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que trois groupes de producteurs (BMW, Renault et Mercedes-Benz) importaient le produit concerné de Chine au cours de la période considérée, principalement un modèle de VEB provenant de Chine pour chacun d'entre eux, et complétaient ainsi leur portefeuille de VEB fabriqués dans l'Union et vendus sur le marché de l'Union. Ces

([113]) Règlement d'exécution (UE) 2023/111 de la Commission du 18 janvier 2023 instituant un droit antidumping définitif sur les importations d'acide gras originaire d'Indonésie (JO L 18 du 19.1.2023, p. 1) et règlement (CE) nº 193/2009 de la Commission du 11 mars 2009 imposant un droit antidumping provisoire sur les importations de biodiésel originaire des États-Unis d'Amérique (JO L 67 du 12.3.2009, p. 22).

([114]) Règlement d'exécution (UE) 2022/72 de la Commission du 18 janvier 2022 instituant un droit compensateur définitif sur les importations de câbles de fibres optiques originaires de la République populaire de Chine et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2021/2011 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de câbles de fibres optiques originaires de la République populaire de Chine (JO L 12 du 19.1.2022, p. 116).

producteurs importaient un volume correspondant à environ [4,7-5,7] % de la consommation de l'Union pendant la période d'enquête, comme expliqué dans le tableau 12 du règlement provisoire. Ce volume d'importations pour trois groupes de l'Union devrait être replacé dans le contexte du volume total des importations en provenance de Chine. Par ailleurs, la Commission a expliqué que Tesla importait d'importantes quantités de VEB en provenance de Chine et que ces volumes ont également été communiqués en pourcentage de la consommation de l'Union au tableau 12 du règlement provisoire. En outre, au considérant 999 du règlement provisoire, la Commission a expliqué qu'en définissant l'industrie de l'Union et la production de l'Union, elle ne s'était pas concentrée sur les marques ou les groupes de FEO, mais sur l'origine de la production des VEB et que, par conséquent, elle avait tenu compte de l'ensemble de la production de l'Union de VEB (c'est-à-dire les VEB créés ou fabriqués dans l'Union) dans ses analyses du préjudice, du lien de causalité et de l'intérêt de l'Union. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas précisé quels producteurs de l'Union devaient être exclus de la définition de l'industrie de l'Union et pour quels motifs. De fait, le marché des VEB ayant été mondialisé, il n'a pas été jugé approprié en l'espèce d'exclure un groupe de producteurs de l'Union au motif que les importations avaient été effectuées par d'autres sociétés du groupe. Il n'a pas non été mis en évidence le moindre fait qui aurait justifié d'exclure un groupe de producteurs donné. Il convient de noter que si un groupe qui importait des VEB en provenance de Chine avait une incidence sur l'analyse du préjudice, ce serait sur les indicateurs microéconomiques. Toutefois, étant donné qu'en l'espèce, la Commission a constitué un échantillon d'entités de production, tous les indicateurs macroéconomiques sont fondés sur les VEB produits et vendus dans l'Union. En outre, dans la plupart des cas, étant donné que les producteurs de l'Union font partie de grands groupes de sociétés, les importations de VEB en provenance de Chine sont effectuées par d'autres entités que les entités de production retenues dans l'échantillon. En outre, la Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas expliqué en quoi l'évaluation de la menace de préjudice avait été faussée, étant donné qu'aux considérants 1136 à 1138 du règlement provisoire, elle avait expliqué qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, est probable dans un avenir proche. Le fait que Tesla ait été incluse ou exclue de la définition de l'industrie de l'Union n'a pas eu d'incidence significative sur la conclusion de l'évaluation de la menace de préjudice. En effet, les importations de Tesla (Shanghai) en provenance de la Chine ne devaient pas augmenter de manière significative, étant donné que les capacités de production inutilisées de Tesla (Shanghai) étaient très faibles, voire inexistantes, comme expliqué au considérant 1137 du règlement provisoire. En ce qui concerne les subventions accordées aux producteurs de l'Union, la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué en quoi ce fait était pertinent pour la définition de l'industrie de l'Union. Il a par ailleurs été souligné que les mesures compensatoires avaient été instituées sur l'ensemble des VEB importés en provenance de Chine, y compris ceux importés par les groupes de producteurs de l'Union. Ces arguments ont donc été rejetés.

(694) Contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, dans l'affaire du *biodiesel en provenance des États-Unis d'Amérique*, la Commission n'a pas évalué le pourcentage du produit concerné importé par rapport aux ventes totales du produit concerné par producteur de l'Union. Dans le cadre de cette enquête, la Commission avait déclaré que trois sociétés appartenant au même groupe s'étaient avérées liées à des producteurs-exportateurs aux États-Unis et que le groupe importait lui-même également le produit concerné en grandes quantités, y compris de ses exportateurs liés aux États-Unis. Ces sociétés avaient donc été exclues de la définition de l'industrie de l'Union. Dans l'affaire de l'*acide gras originaire d'Indonésie*, la Commission a procédé à une telle évaluation, car les importations d'acide gras étaient effectuées par l'entité de production de l'Union. Comme expliqué au considérant 692 du présent règlement, tel n'est pas le cas dans le cadre de la présente enquête. Les producteurs de VEB de l'Union font partie de grands groupes de producteurs composés de plusieurs entités et les VEB sont importés et vendus par des entités différentes de celles qui produisent des VEB dans l'Union. Le fait que, dans de précédentes enquêtes, certains producteurs de l'Union important le produit soumis à l'enquête en provenance du pays concerné aient été exclus de la définition de l'industrie de l'Union ne signifie pas que la Commission doive également exclure automatiquement ces producteurs de la définition de l'industrie de l'Union dans la présente enquête. Cette appréciation est réalisée au cas par cas et compte tenu des éléments factuels de chaque enquête. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(695) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation selon laquelle la Commission aurait dû exclure de la définition de l'industrie de l'Union les producteurs de l'Union qui importaient de grandes quantités de VEB en provenance de la Chine tels que Tesla, BMW et Renault. Ils ont également fait valoir que la distinction artificielle opérée par la Commission entre les entités de production de l'Union retenues dans l'échantillon et les groupes de producteurs de VEB de l'Union et la déclaration obscure selon laquelle les importations de VEB en provenance de Chine étaient la plupart du temps effectuées par différentes entités de groupes de producteurs spécifiques et non, selon la Commission, par les entités retenues dans l'échantillon étaient dénuées de pertinence, subjectives et incohérentes. La CCCMC s'est référée à cet égard au considérant 833 du présent règlement, indiquant que, compte tenu de l'anonymat accordé aux producteurs de l'Union et du petit nombre de groupes de producteurs de l'Union qui importaient des VEB en provenance de Chine au cours de la période considérée, la Commission ne pouvait pas révéler si les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon avaient importé des VEB en provenance de Chine au cours de la période considérée. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs déclaré que la Commission avait elle-même classé les ventes de VEB par groupe de producteurs de l'Union dans ses données de l'AEE sur les immatriculations.

(696) La Commission a maintenu son point de vue exposé au considérant 693 du présent règlement, à savoir que, le marché des VEB ayant été mondialisé, il n'a pas été jugé approprié en l'espèce d'exclure un groupe de producteurs de l'Union au motif que les importations avaient été effectuées par d'autres sociétés du groupe. Il n'a pas non été mis en évidence le moindre fait qui aurait justifié d'exclure un groupe de producteurs donné. En outre, la distinction opérée entre les entités de production de l'Union retenues dans l'échantillon et les groupes de producteurs de VEB de l'Union n'était pas artificielle. La Commission a pour pratique de constituer ses échantillons de producteurs de l'Union au niveau des entités et non au niveau des groupes. Cette pratique tranche avec celle suivie pour les échantillons d'exportateurs, pour lesquels la Commission effectue sa sélection au niveau des groupes, compte tenu du risque que les droits à l'exportation soient contournés en passant par l'entité ayant le droit le plus faible. Enfin, contrairement à ce qu'a déclaré la CCCME, la Commission n'a pas classé les ventes de VEB par groupe de producteurs de l'Union dans ses données de l'AEE sur les immatriculations. Ces informations ont été communiquées par l'AEE. Ces arguments ont donc été rejetés.

(697) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que les producteurs de l'Union qui importaient des quantités significatives de VEB en provenance de Chine devraient être exclus de la définition de l'industrie de l'Union, étant donné que ces importations — qui n'étaient pas temporaires, qui avaient fait augmenter les importations de VEB chinois dans l'Union et qui représentaient la majorité des importations en provenance de Chine — découlaient de la stratégie commerciale des producteurs de l'Union et de leurs relations de longue date avec les producteurs de VEB chinois. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également déclaré que l'inclusion de ces producteurs dans l'industrie de l'Union faussait les données économiques relatives à l'industrie de l'Union, ainsi que l'évaluation de la menace de préjudice, étant donné que la constatation d'une augmentation des volumes et de la part de marché des importations de VEB chinois constitue le fondement des conclusions de la Commission relatives i) à la probabilité d'une forte augmentation des importations de VEB en provenance de Chine dans un avenir proche, et ii) au fait que les importations de VEB chinois mettaient en péril les ventes, la part de marché et la rentabilité de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête et auront des effets négatifs accrus sur la transition de l'industrie de l'Union vers les VEB dans un avenir proche. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre affirmé que si les auto-importations de l'industrie de l'Union n'avaient pas été incluses, la thèse d'une part de marché élevée et en forte augmentation des importations de VEB chinois et notamment des importations de VEB de marques chinoises n'aurait pas pu être formulée. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont enfin fait valoir que la Commission n'avait pas tenu compte, dans son appréciation, du fait que les auto-importations représentaient un élément important de la stratégie de production et de vente de plusieurs groupes de producteurs de l'Union pour leur portefeuille de ventes de VEB dans l'Union et qu'elles avaient une incidence sur la production, les ventes, la part de marché ainsi que les prix de ces constructeurs automobiles dans l'Union ainsi que sur leur transition de la production de véhicules ICE vers la production de VEB dans l'Union. La Commission n'a considéré ces auto-importations que comme des échanges de produits.

(698) La Commission a contesté ces arguments. Ainsi qu'il a été expliqué à la section 5 du règlement provisoire et à la section 5 du présent règlement, la Commission a conclu qu'il existait, dans la présente enquête, une menace de préjudice mais pas de préjudice important. Dans une enquête établissant l'existence d'un préjudice important, retenir dans l'échantillon un producteur de l'Union qui importait le produit concerné depuis le pays concerné pourrait avoir une incidence sur l'évaluation du préjudice, une évaluation qui est réalisée au cas par cas. Toutefois, tel n'est pas le cas dans la présente enquête, qui a établi l'existence d'une menace de préjudice.

(699) En outre, les conclusions relatives à la menace de préjudice n'étaient pas fondées sur la future augmentation (le cas échéant) des importations réalisées par les producteurs de l'Union, mais sur l'augmentation imminente des importations de VEB chinois, comme expliqué à la section 5 du règlement provisoire. Cette conclusion a également été confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, qui ont montré que les importations de VEB chinois avaient atteint 14,1 % au deuxième trimestre de 2024 (voir tableau 12 du présent règlement), contre 1,9 % en 2020. En outre, les producteurs de VEB chinois disposent d'importantes capacités inutilisées qu'ils pourraient utiliser pour construire des VEB destinés à être exportés vers le marché de l'Union, tandis que les importations de Tesla en provenance de Chine n'augmenteront pas fortement dans un avenir proche, compte tenu de ses capacités inutilisées faibles, voire inexistantes et de son usine de production en Allemagne. Comme expliqué au considérant 1136 du règlement provisoire, contrairement aux nombreuses annonces effectuées par les producteurs-exportateurs chinois, les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB n'ont annoncé aucun plan majeur d'importer des VEB en provenance de Chine. La plupart d'entre eux ont un modèle ou une marque de VEB qu'ils importent de Chine. Par exemple, le groupe Renault n'importe en provenance de Chine que le modèle Dacia Spring, qui est différent des modèles de VEB fabriqués dans l'Union, tels que la Renault Scenic, la Renault Megane, la Renault 5, la Renault Zoe et la Renault Kangoo. Le prix de vente de la Dacia Spring n'a pas d'incidence sur le prix des autres modèles de Renault construits dans l'Union, étant donné que ces autres modèles de VEB n'entrent pas en concurrence avec la Dacia Spring. Si le modèle Renault Spring avait été construit dans l'Union et non en Chine, cela aurait augmenté le volume de production du groupe Renault et, partant, de l'industrie de l'Union. Toutefois, un volume de production plus élevé dans l'Union n'aurait pas invalidé les conclusions de l'enquête relatives à l'existence d'une menace de préjudice. En outre, si la Dacia

Spring avait été construite dans l'Union, il est impossible d'estimer l'effet que cela aurait eu sur les coûts, les prix de vente et la rentabilité: en effet, même si le coût de production unitaire avait été plus faible pour les modèles de Renault, grâce au volume de production plus élevé qui aurait donc couvert une plus grande partie des coûts fixes, il est peu probable que le prix de vente d'une Dacia Spring construite dans l'Union aurait été aussi bas que le prix de vente d'une Dacia Spring construite en Chine. Par conséquent, à supposer que la Commission ait retenu dans l'échantillon une entité qui construisait la Dacia Spring dans l'Union, pour la raison exposée ci-dessus, il ne saurait être considéré que les conclusions relatives à la rentabilité de l'industrie de l'Union auraient été significativement différentes. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(700) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que les importations de produits chinois par des groupes de producteurs de l'Union devaient augmenter à la fin de la période d'enquête et ont cité des exemples afin de démontrer pourquoi cela pourrait être le cas.

(701) La Commission a tenu compte des exemples mentionnés par la CCCME et les pouvoirs publics chinois au considérant 1136 du règlement provisoire et a conclu, aux considérants 1138 et 1139 du règlement provisoire, qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, était probable dans un avenir proche. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont fourni aucune nouvelle information à cet égard. De fait, les données postérieures à la période d'enquête (telles que définies au considérant 939 du présent règlement) montrent clairement une augmentation de la part de marché des marques chinoises, comme l'illustre le tableau 13 du présent règlement. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(702) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé i) que la Commission n'avait pas expliqué ce qu'elle entendait par «transition de l'industrie de l'Union», étant donné que cette dernière demeurait résolue à produire des véhicules ICE, construisait également des véhicules hybrides, parmi d'autres véhicules, et investissait aussi dans d'autres nouvelles technologies, ii) que la Commission évoquait une transition sans avancer le moindre fait ou élément de preuve à ce sujet, alors que les producteurs de l'Union étaient encore bien loin de pouvoir remplacer entièrement la production de véhicules ICE par la production de VEB, iii) que le règlement provisoire ne contenait aucune preuve que l'industrie de l'Union «opér[ait] une transition» et était «encore en développement et n'[était] pas encore arrivé[e] à maturité» et que le fait que l'industrie de l'Union continue d'investir ne prouvait pas qu'elle était en train d'opérer une transition, iv) que les producteurs de l'Union avaient déjà opéré leur transition, puisqu'ils exportaient des quantités élevées de VEB depuis de nombreuses années et possédaient la plus grande part du marché de l'Union, ce qui ne serait pas le cas s'ils étaient encore en transition, v) que le passage à une production de VEB n'était pas une transition mais une expansion ou une diversification d'activités, ce qui constituait un choix commercial pour lequel ni l'accord SMC ni le règlement de base ne prévoyaient de règles spéciales ou d'exceptions qui permettraient d'imputer tout aspect relatif à une augmentation des coûts, à une faible rentabilité, etc., aux importations de VEB en provenance de Chine.

(703) Ces allégations sont dénuées de fondement. Au considérant 996 du règlement provisoire, la Commission a déclaré que le marché de l'Union opérait une transition des véhicules ICE vers les VEB et que cela constituait un facteur pertinent en l'espèce, qui influençait un certain nombre d'indicateurs relatifs à la situation de l'industrie. En outre, contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, au considérant 1194 du règlement provisoire, la Commission a déclaré que le marché des VEB de l'Union, et non les producteurs de l'Union, était encore en développement et n'était pas encore arrivé à maturité. Par ailleurs, dans le tableau 1 du règlement provisoire, la Commission a montré qu'au cours de la période d'enquête, les VEB représentaient 14,6 % du marché des véhicules particuliers de l'Union. Au considérant 995 du règlement provisoire, la Commission a expliqué en outre que la plupart des producteurs de l'Union étaient des FEO de véhicules ICE qui effectuaient à ce moment-là une transition vers la production de VEB à la suite de l'entrée en vigueur du règlement (UE) 2019/631 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs. Aux fins de la présente enquête, les producteurs de l'Union sont les producteurs du produit soumis à l'enquête, à savoir les VEB, et non les producteurs de véhicules en général. Le cadre réglementaire actuel de l'Union exige effectivement des producteurs de véhicules particuliers de l'Union qu'ils cessent de vendre des véhicules ICE sur le marché de l'Union d'ici à 2035, comme expliqué aux considérants 1222 et 1223 du règlement provisoire. La Commission a également expliqué au considérant 1224 du règlement provisoire que les objectifs en matière d'émissions de CO_2 pouvaient être atteints en augmentant la proportion de véhicules électriques dans le parc. Par conséquent, produire et vendre davantage de VEB sur le marché de l'Union constitue davantage qu'une simple expansion ou diversification des activités pour les producteurs de véhicules particuliers de l'Union: il s'agit en réalité d'une obligation légale. En outre, le fait que les producteurs de l'Union exportaient des volumes prétendument élevés de VEB depuis de nombreuses années et qu'ils détenaient la plus grande part du marché de l'Union était dénué de pertinence dans le contexte de la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB. Ces arguments ont donc été rejetés.

(704) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que la valeur des investissements indiquée par la Commission au considérant 1092 du règlement provisoire ne figurait pas dans la source fournie.

(705) La Commission n'a pas prétendu que ce chiffre avait été vérifié. Au considérant 1092 du règlement provisoire, la Commission a clairement indiqué que les investissements liés à la transition vers l'électrification avaient été estimés à environ 170 milliards d'EUR entre 2022 et 2030 et a fourni la source de ce chiffre à la note de bas de page n° 432 et au format PDF en tant qu'annexe 15 du document d'ouverture. La source fournie présentait les investissements de plusieurs constructeurs automobiles, et pas seulement des producteurs de véhicules particuliers de l'Union. La Commission a donc résumé les investissements communiqués pour les producteurs de véhicules particuliers de l'Union, à l'exclusion de ceux qui étaient clairement destinés à des zones géographiques situées en dehors de l'Union (tels que l'investissement de 1,7 milliard d'USD réalisé par BMW pour convertir son usine de Caroline du Sud ou les investissements de 7,1 milliards d'USD en Amérique du Nord et de 17,5 milliards d'USD en Chine effectués par le groupe Volkswagen). L'approche adoptée était prudente puisqu'elle ne tenait compte que des investissements expressément destinés à l'Union, lorsqu'une distinction était opérée. Par exemple, la Commission n'a tenu compte que de 20 milliards d'USD sur les 57 milliards d'USD d'investissements du groupe VW dans les batteries et que de 1 milliard d'USD sur les 3,75 milliards d'USD d'investissements de Volvo dans les véhicules électriques et n'a rien retenu des 500 milliards d'investissements globaux réalisés par Tesla, car il n'a pas été possible de déterminer la région géographique à laquelle ces investissements étaient destinés. En tout état de cause, par souci de clarté, le calcul précis a été communiqué dans le dossier public le jour de l'information finale ([115]). Cette allégation a donc été rejetée.

(706) La Commission a donc maintenu qu'elle avait identifié correctement tous les groupes de producteurs de l'Union dans son règlement provisoire et qu'elle avait utilisé les sources de données les plus appropriées pour calculer la production de l'Union, et que, par conséquent, ses analyses du préjudice et du lien de causalité étaient toutes fondées sur une définition solide de l'industrie de l'Union. Les conclusions figurant aux considérants 995 à 999 du règlement provisoire ont donc été confirmées.

4.2. **Détermination du marché de l'Union en cause**

(707) À la suite de l'information provisoire, la société n° 18 a fait valoir que la Commission devrait tenir compte, dans son enquête, des caractéristiques du marché du crédit-bail.

(708) La Commission a précisé qu'en ce qui concerne le volume des ventes, l'enquête couvrait toutes les ventes de l'industrie de l'Union. Toutefois, en ce qui concerne les prix, si les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon vendaient des VEB sur la base d'un contrat de crédit-bail, ces ventes ne pouvaient pas être incluses dans l'analyse des prix, car elles auraient faussé l'analyse du prix moyen, étant donné que le prix d'une voiture vendue sur la base d'un contrat de crédit-bail était sensiblement différent de celui d'une voiture vendue sur la base d'un contrat de vente normal. En outre, le volume de ces ventes communiqué par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon a été jugé très faible (moins de 1 % des ventes totales au cours de la période d'enquête), étant donné qu'en général, les producteurs de l'Union n'interviennent pas directement dans les ventes réalisées sur la base d'un accord de crédit-bail, mais ont recours à un tiers à cet égard.

(709) La Commission a donc confirmé sa conclusion formulée au considérant 1000 du règlement provisoire.

4.3. **Consommation de l'Union**

(710) À la suite de l'information provisoire, aux fins du calcul de la consommation apparente, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir i) qu'il était difficile de comprendre pourquoi les données de l'AEE ont été utilisées en plus des données de S&P Global Mobility et des données des autorités douanières des États membres et pourquoi ces trois différents ensembles de données ont été ajustés/combinés/agrégés, étant donné que, si les données de l'AEE et de S&P Global Mobility étaient fondées sur les immatriculations, les données d'importation des États membres, elles, étaient strictement fondées sur le dédouanement des VEB et ne pouvaient donc être corrélées aux autres et pourraient, par exemple, entraîner une double comptabilisation des importations, ii) que les ensembles de données et la méthode utilisés pour assimiler et compiler les données de l'AEE n'ont pas été expliqués, iii) que la Commission n'a pas divulgué les détails relatifs à l'ensemble de données de S&P Mobility qu'elle a utilisé, et iv) que la Commission n'a pas divulgué les raisons pour lesquelles les volumes d'importations de VEB en provenance de Chine fondés sur les immatriculations ont été calculés à partir d'une combinaison de données de l'AEE et de S&P Global Mobility.

([115]) t24.006738.

(711) La consommation apparente a été calculée comme correspondant au total des ventes de l'industrie de l'Union et au total des importations de VEB. Au considérant 1002 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que la consommation apparente couvrait i) les ventes totales de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union, telles que déclarées par l'AEE pour 2020, 2021 et 2022, et telles que communiquées par S&P Global Mobility pour la période d'enquête, ces informations n'ayant pas encore été rendues publiques par l'AEE au moment de la publication du règlement provisoire et ii) les importations déterminées à partir des données des autorités douanières des États membres. La Commission n'a pas combiné les données communiquées par l'AEE avec les données de S&P Global Mobility. En outre, le jour de la publication du règlement provisoire (à savoir le 4 juillet 2024), la Commission a versé au dossier non confidentiel de l'enquête ([116]) l'extraction des données de l'AEE, avec tous les calculs effectués pour identifier les ventes de VEB de l'industrie de l'Union et des producteurs-exportateurs chinois à partir des ventes totales de VEB sur le marché de l'Union en 2020, 2021 et 2022. La Commission n'a pas pu divulguer les données de S&P Global Mobility, car celles-ci étaient protégées par le droit d'auteur. Il semblerait néanmoins que la CCCME ait eu accès à ces données ou à des données similaires, puisqu'elle les a utilisées dans la version confidentielle de ses observations.

(712) En outre, étant donné que l'AEE a rendu publiques ses données relatives à 2023, la Commission a révisé les données relatives à la consommation apparente pour la période d'enquête en utilisant les données de l'AEE relatives aux ventes de l'industrie de l'Union, comme expliqué dans le tableau 1, afin de pouvoir divulguer les données sous-jacentes, qui ont été mises à disposition dans le dossier non confidentiel de l'enquête ([117]) le jour de l'information.

Tableau 1

Consommation de l'Union (en unités)

	Période d'enquête
Consommation apparente de l'Union	1 652 107
Indice (2020 = 100)	*300*

Source: AEE et données des autorités douanières des États membres.

(713) Il convient de noter qu'il existait une différence insignifiante entre la consommation apparente totale de l'Union calculée en prenant S&P Global Mobility comme source pour les ventes de l'industrie de l'Union (1 649 486 VEB, comme indiqué dans le tableau 1 du règlement provisoire) et celle calculée en prenant comme source l'AEE (différence de 0,16 %).

(714) En outre, comme expliqué au considérant 1002 du règlement provisoire, les données des autorités douanières ont été collectées auprès de huit États membres enregistrant de grands volumes d'importations et ayant les plus grands ports maritimes régionaux: l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Italie, les Pays-Bas, la Slovénie et la Suède. La Commission a effectué un examen approfondi de ces données, ce qui lui a permis de séparer les importations de VEB des importations d'autres biens tels que les quadricycles, les trottinettes de mobilité électrique, etc., qui étaient également importés sous le code NC 8703 80 10 mais n'étaient pas le produit concerné. Il était donc difficile de comprendre pourquoi la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que les données des autorités douanières des États membres risquaient d'entraîner une double comptabilisation des importations. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(715) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé ne pas comprendre comment la Commission était parvenue à remonter jusqu'aux immatriculations finales des importations de VEB chinois et à les répartir entre les importations de VEB de marques chinoises et les auto-importations. Ils ont également affirmé que les données du site web de l'AEE i) n'indiquaient pas l'origine des véhicules et ii) ne permettaient pas d'établir directement une ventilation entre le produit concerné et les produits autres que le produit concerné, et la Commission n'a pas expliqué comment elle avait déterminé l'origine des VEB. Selon la CCCME et les pouvoirs publics chinois, certains produits autres que le produit concerné semblent vraisemblablement avoir été inclus dans les immatriculations de VEB calculées par la Commission dans les tableaux ajoutés au dossier non confidentiel. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre déclaré que les données relatives aux immatriculations en 2023 comportaient une catégorie «UE/Chine» et qu'il était difficile de savoir comment la comprendre et sur quelle base une estimation des importations du modèle Y par Tesla en provenance de la Chine pendant les trois trimestres de 2023 a été réalisée.

([116]) t24.005464.
([117]) t24.007104.

(716) La Commission a précisé qu'elle avait téléchargé depuis le site web de l'AEE les immatriculations de VEB de catégorie M1, c'est-à-dire les voitures particulières. Les véhicules utilitaires, eux, relèvent de la catégorie N1. Par conséquent, les informations ajoutées au dossier non confidentiel concernaient uniquement les VEB particuliers tels que communiqués par l'AEE. Certains modèles de VEB existent en version particulière et en version utilitaire; toutefois, la Commission n'a utilisé que les VEB particuliers tels que communiqués par l'AEE. Ainsi, 10 modèles sur les 17 mentionnés par la CCCME existaient à la fois en véhicules particuliers et en véhicules utilitaires. Les sept autres modèles (dont un seul était construit en Chine) étaient bien des véhicules utilitaires; toutefois, leur volume était très faible et n'a eu aucune incidence sur le calcul de la part de marché.

(717) En ce qui concerne l'origine des VEB, ces informations n'étaient effectivement pas disponibles dans la base de données de l'AEE. La Commission a donc déterminé l'origine de chaque modèle de VEB sur la base d'informations publiques (en recherchant, sur différents sites internet, l'endroit où chaque modèle de VEB était construit). Ce travail a été possible car, à l'exception du modèle Y de Tesla, les VEB immatriculés au cours de la période considérée étaient construits soit dans l'Union, soit en Chine, soit dans des pays tiers. Dans les données versées au dossier non confidentiel, la Commission a indiqué l'origine du modèle Y comme étant «UE/Chine». Ensuite, sur la base de la réponse de Tesla (Shanghai) au questionnaire, la Commission a pu déterminer le volume du modèle Y produit en Chine et immatriculé dans l'Union au cours des trois trimestres de 2023.

(718) À la suite de l'information finale, la CCCME a soutenu qu'il était toujours difficile de comprendre et que la Commission n'avait toujours pas expliqué pourquoi elle avait calculé la consommation réelle sur la base des données de l'ACEA et non des données de l'AEE, alors que celles-ci étaient la base retenue pour le calcul des immatriculations de VEB vendus par l'industrie de l'Union et des immatriculations des VEB vendus par la Chine sur le marché de l'Union. Ainsi, pour calculer les parts de marché fondées sur la consommation réelle pour les producteurs chinois et de l'Union, la Commission utilise toujours deux ensembles de données différents pour le numérateur et le dénominateur. En outre, aux fins de la ventilation des importations de VEB chinois dans le tableau 12a du règlement provisoire, la Commission a utilisé les données de l'AEE pour le numérateur et le dénominateur.

(719) La Commission a utilisé l'ACEA comme source pour la consommation réelle de l'Union car l'ACEA mettait régulièrement ces informations à la disposition du public (tous les mois), tandis que l'AEE n'a rendu publiques les données pour 2023 qu'en juillet 2024. Toutefois, il n'existe qu'une légère différence entre la consommation réelle présentée par l'ACEA et celle présentée par l'AEE, et, dès lors, l'utilisation de sources différentes n'a aucune incidence significative sur les parts de marché obtenues, ainsi qu'on peut le voir dans le tableau ci-dessous.

Tableau 1.1

Consommation réelle de l'Union — Comparaison entre les données de l'ACEA et celles de l'AEE

Consommation réelle de l'Union	2020	2021	2022	Période d'enquête
Sur la base de l'ACEA	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082
Sur la base de l'AEE	539 653	882 731	1 136 406	1 529 365
Différence	0,2 %	0,5 %	1,2 %	0,7 %

(720) Aux fins du calcul de la ventilation des importations de VEB en provenance de Chine présentée dans le tableau 12a du règlement provisoire, la Commission a utilisé comme dénominateur la consommation réelle communiquée par l'AEE, puisque les données du numérateur provenaient aussi de la base de données de l'AEE, de sorte que toutes les données utilisées pour le calcul des parts de marché des importations en provenance de Chine provenaient d'une seule et même base de données.

(721) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1001 à 1009 du règlement provisoire telles que révisées comme expliqué au considérant 711 du présent règlement ont été confirmées.

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

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

(722) La révision mineure de la consommation apparente, comme expliqué aux considérants 711 à 713 du présent règlement, n'a pas eu d'incidence sur la part de marché des importations en provenance de Chine, qui s'est maintenue à 25,0 %, comme dans le tableau 2a du règlement provisoire.

(723) Comme dans le cas des données relatives à la consommation apparente de l'Union pendant la période d'enquête, comme expliqué au considérant 710 du présent règlement, pour pouvoir divulguer les données sous-jacentes aux calculs respectifs, la Commission a révisé les données relatives au volume des importations en provenance de Chine et à ses parts de marché fondées sur les immatriculations à la suite de l'importation depuis le pays concerné en utilisant comme source l'AEE au lieu de S&P Global Mobility comme elle l'avait fait dans le tableau 2b du règlement provisoire.

Tableau 2

Volume (en unités) et part de marché des importations

	Période d'enquête
Immatriculations faisant suite à une importation en provenance du pays concerné (en unités)	345 888
Indice (100 = 2020)	*1 827*
Part de marché	22,8 %
Indice (100 = 2020)	*649*

Source: AEE.

(724) Il convient de noter qu'il existait une différence insignifiante entre les immatriculations totales d'importations en provenance de Chine calculées en prenant S&P Global Mobility comme source pour les ventes de l'industrie de l'Union (346 345 VEB comme indiqué au tableau 2b du règlement provisoire) et celles calculées en prenant comme source l'AEE (différence de 0,13 %).

(725) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission avait faussé le calcul des parts de marché de l'industrie de l'Union, des importations de VEB en provenance de Chine et des importations en provenance de pays tiers, étant donné qu'elles étaient fondées sur des dénominateurs différents et ne pouvaient être rapprochées. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs déclaré que la Commission avait calculé la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine sur la base de la consommation réelle, mais la part de marché des importations en provenance des pays tiers sur la base de la consommation apparente, et que si l'on additionnait les parts de marché de l'industrie de l'Union, des importations de VEB en provenance de Chine et des importations en provenance de pays tiers, on obtenait un pourcentage supérieur à 100 % pour toutes les années de la période considérée.

(726) Ces allégations sont factuellement erronées. Tout d'abord, dans le règlement provisoire, la Commission a calculé deux parts de marché pour les importations de VEB en provenance de Chine et les ventes de l'industrie de l'Union, l'une fondée sur la consommation apparente et l'autre fondée sur la consommation réelle (voir tableaux 2a, 2b et 5 du règlement provisoire). Pour les importations en provenance de pays tiers, la Commission n'a calculé la part de marché que sur la base de la consommation apparente (voir tableau 17 du règlement provisoire), car l'évaluation des importations en provenance de pays tiers à titre d'autre facteur connu dans le cadre de l'analyse de la causalité ne nécessitait pas de calculer la part de marché de ces importations sur la base de la consommation réelle. En outre, la Commission ne sait pas exactement quels calculs la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont effectués, mais contrairement à ce qu'ils allèguent, la somme des parts de marché des importations de VEB en provenance de Chine (voir tableau 2a du règlement provisoire), des ventes de l'industrie de l'Union (voir tableau 5 du règlement provisoire) et des importations en provenance de pays tiers (voir tableau 17 du règlement provisoire) est égale à 100 % pour chaque année de la période considérée. Ces arguments ont donc été rejetés.

(727) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine (immatriculations) n'avait pas été calculée sur la base de la consommation apparente comme elle l'avait été pour l'industrie de l'Union. Ils ont de surcroît soutenu que, dans le tableau 2a du règlement provisoire, la Commission avait retenu les données douanières relatives aux importations comme numérateur, et non les immatriculations de VEB chinois.

(728) La Commission n'a pas calculé la part de marché des immatriculations d'importations de VEB en provenance de Chine sur la base de la consommation apparente, étant donné que la consommation apparente correspond à la somme des ventes de l'industrie de l'Union et des importations telles que déclarées par les autorités douanières des États membres. Une telle part de marché n'a aucun sens économique. Il convient de remarquer que les ventes de l'industrie de l'Union sont, en réalité, les immatriculations des VEB vendus par l'industrie de l'Union, tandis que le volume des importations est différent du volume des immatriculations d'importations, étant donné que tous les produits importés ne sont pas vendus au moment de leur importation, certains d'entre eux étant gardés en stock afin d'être vendus ultérieurement. L'aspect des stocks d'importations a été expliqué au considérant 1017 du règlement provisoire. Ces arguments ont donc été rejetés.

(729) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission avait déclaré à tort que l'argument de la CCCME concernant les parts de marché de pays tiers était hors de propos, bien qu'elle ait admis que la part de marché des importations en provenance de pays tiers avait été évaluée sur la base de la consommation apparente. La CCCME a en outre soutenu que i) la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine avait été calculée sur la base à la fois de la consommation apparente et de la consommation réelle, ii) le calcul de la part de marché des importations sur la base de la consommation réelle n'avait pas été effectué pour les importations en provenance de pays tiers, bien que la Commission disposait des données de l'AEE, et iii) l'évaluation des effets des importations de VEB chinois sur les volumes et de leur évolution probable pour l'analyse de la menace de préjudice avait été essentiellement fondée sur la part de marché basée sur la consommation réelle. La CCCME a par ailleurs fait valoir que la Commission avait déclaré que les parts de marché basées sur la consommation apparente n'avaient «aucun sens économique» et que cela valait donc également pour les importations en provenance de pays tiers.

(730) Contrairement à ce qu'affirme la CCCME, la Commission n'a pas déclaré que les parts de marché basées sur la consommation apparente n'avaient «aucun sens économique». En réalité, au considérant 728 du présent règlement, la Commission a déclaré qu'elle n'avait pas calculé la part de marché des immatriculations d'importations de VEB en provenance de Chine sur la base de la consommation apparente, étant donné que la consommation apparente correspondait à la somme des ventes de l'industrie de l'Union et des importations telles que déclarées par les autorités douanières des États membres et que par conséquent, cette part de marché n'avait aucun sens économique. Par souci d'exhaustivité, la Commission a également calculé la part de marché des importations en provenance de tous les autres pays tiers après immatriculation dans les tableaux 17a et 17b du présent règlement, bien qu'aucune conclusion n'ait été tirée au sujet de ces données.

(731) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission avait commis une erreur en calculant la part de marché dans le tableau 2b du règlement provisoire en divisant les importations de VEB par la consommation réelle de l'Union, fondée sur les données de l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ci-après l'«ACEA»), et non par la consommation apparente de l'Union, fondée sur les mêmes ensembles de données que les importations de VEB en provenance de Chine, à savoir les données de l'AEE et de S&P Global Mobility.

(732) Cette allégation est, elle aussi, factuellement erronée. Contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, dans le tableau 2b du règlement provisoire, la Commission a calculé la part de marché des VEB importés de Chine qui ont effectivement été vendus et immatriculés, et non la part de marché du total des importations de VEB en provenance de Chine. Par conséquent, ce volume a été divisé à juste titre par la consommation réelle de l'Union, qui était fondée sur les données de l'ACEA. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(733) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre fait valoir que la Commission avait communiqué des volumes différents pour les importations de VEB en provenance de Chine depuis le début de l'enquête. En particulier, selon eux, le règlement soumettant à enregistrement les importations mentionnait 479 720 VEB importés de Chine au cours de la période d'enquête, tandis que, dans le règlement provisoire, la Commission a fait état de 412 425 VEB et, par conséquent, l'enregistrement des importations a été fondé sur des données qui ne constituaient pas des éléments de preuve positifs et qui étaient donc illégales, et les données du règlement provisoire, en plus d'être invérifiables, n'étaient pas non plus fiables et exactes.

(734) La Commission a contesté ces arguments. Il existe une raison pour laquelle le volume des importations en provenance de Chine était différent dans les deux règlements. En particulier, dans le règlement soumettant à enregistrement les importations, la Commission a utilisé, comme source des importations en provenance de Chine, la base de données Surveillance. La Commission ne disposait d'aucune autre base de données contenant les données d'importation jusqu'en janvier 2024; à cette date, le règlement soumettant à enregistrement les importations était en cours d'élaboration. Dans le règlement provisoire, la Commission a utilisé comme source des importations en provenance de Chine les données douanières des États membres, comme expliqué au considérant 1002 du règlement provisoire. La Commission a également expliqué dans ce considérant qu'un examen plus approfondi de ces données avait permis d'établir une distinction entre les importations de VEB et les importations d'autres biens tels que les quadricycles, les trottinettes de mobilité électrique, etc., qui ont été exclues du champ de la présente enquête et qui ne devraient donc pas être incluses dans le volume des importations en provenance de Chine. Au moment de l'enregistrement des importations, la Commission ne disposait pas des données complètes provenant des autorités douanières des États membres et n'avait également pas encore décidé d'exclure les quadricycles du champ de l'enquête. Cette décision n'a été prise que dans le règlement provisoire. Enfin, la Commission a observé que l'enregistrement des importations ne saurait être illégal, vu qu'il constitue simplement un outil dont dispose la Commission pour enjoindre aux autorités douanières de prendre les mesures appropriées pour enregistrer les importations, de telle sorte que des mesures puissent par la suite être appliquées à l'encontre de ces importations à partir de la date de leur enregistrement. L'article 14, paragraphe 5, du règlement de base laisse également à la Commission un pouvoir d'appréciation quant au moment où cet enregistrement doit avoir lieu, ce qui lui permet de procéder à l'enregistrement de sa propre initiative.

(735) Le tableau 3 ci-dessous présente le volume des importations de VEB en provenance de Chine sur la base de trois sources, à savoir la base de données Surveillance, la base de données d'Eurostat et les autorités douanières des États membres.

Tableau 3

Volume des importations en provenance de Chine sur la base de différentes sources

Source des données	Période d'enquête
Base de données Surveillance	479 720
Base de données d'Eurostat	421 723
Autorités douanières des États membres	412 425

(736) En outre, la Commission ne peut pas divulguer les données détaillées sur les importations fournies par les autorités douanières des États membres, étant donné que ces données sont très détaillées et incluent des informations confidentielles, telles que des indications sur des importations individuelles. Toutefois, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont accès aux données d'Eurostat et peuvent vérifier que la valeur des données utilisées par la Commission pour les importations en provenance de Chine dans le règlement provisoire était inférieure à la valeur des données d'importation correspondantes d'Eurostat, vu que les données d'Eurostat incluent également les quadricycles, lesquels ont été exclus du champ de l'enquête dans le règlement provisoire. Ces arguments ont donc été rejetés.

(737) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également allégué que, selon les statistiques des autorités douanières chinoises sur les exportations chinoises, les exportations chinoises de VEB vers l'Union étaient beaucoup plus faibles en volume et que, par conséquent, les statistiques douanières de l'Union étaient gonflées.

(738) La Commission ne saurait accepter cette allégation. Dans le tableau 16 du règlement provisoire, la Commission a également présenté le volume des exportations chinoises vers l'Union au cours de la période considérée établi sur la base de données GTA (qui utilisait également les autorités douanières chinoises comme source), lequel était supérieur au volume des importations déclarées par les autorités douanières des États membres dans le tableau 2a du règlement provisoire. Pour extraire les données du GTA, la Commission a utilisé le code produit 8703 80, qui couvre les «voitures de tourisme et autres véhicules automobiles principalement conçus pour le transport de < 10 personnes, conducteur inclus, y compris les voitures du type "break" et les voitures de course, uniquement à moteur électrique pour la propulsion (à l'exclusion des véhicules électriques conçus pour se déplacer sur la neige, les véhicules spéciaux pour le transport de personnes sur les terrains de golf et les véhicules similaires relevant de la sous-position 8703 10)». En outre, les pouvoirs publics chinois ont communiqué des données très similaires dans leur réponse au questionnaire et il était donc difficile de comprendre pourquoi ils contestaient ces données. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas précisé quel code produit ils avaient utilisé pour extraire les données sur les exportations chinoises de VEB. De plus amples informations sur les données relatives aux exportations ont été fournies au considérant 1128 et au tableau 16 du présent règlement. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(739) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont précisé que le code produit chinois utilisé pour déclarer le volume des exportations chinoises de VEB était 8703 80, soit le même que celui utilisé par la Commission. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs soutenu que la différence semblait s'expliquer par le fait que le volume d'exportations utilisé par la Commission comprenait des exportations effectuées selon d'autres modes commerciaux, par exemple le perfectionnement passif, le transfert de marchandises logistiques en zone spéciale de surveillance douanière, les zones franches, etc., tandis que les données communiquées par la CCCME et les pouvoirs publics chinois ne concernaient que les exportations effectuées selon le mode commercial général, ce qui était plus correct.

(740) La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont avancé aucun élément de preuve à l'appui de leurs allégations à cet égard et ils n'ont pas expliqué en quoi le volume des exportations réalisées selon le mode commercial général était plus fiable que les exportations totales de VEB réalisées depuis la Chine dans le cadre de tous les régimes commerciaux. En outre, comme expliqué au tableau 16 du présent règlement, il existe une différence significative entre le volume d'exportations communiqué par la CCCME et les pouvoirs publics chinois et les VEB chinois immatriculés, et, dès lors, le volume d'exportations communiqué par la CCCME et les pouvoirs publics chinois est clairement sous-estimé. Par conséquent, ces données ont été rejetées.

(741) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé qu'il était clair et notoire que d'autres producteurs de l'Union, en dehors de Tesla, de Mercedes Benz, de Renault et de BMW, importaient aussi des VEB en provenance de Chine.

(742) La Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas précisé qui étaient ces autres producteurs de l'Union. Cet argument a donc été rejeté comme non étayé.

(743) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre affirmé que la Commission n'avait pas procédé à une évaluation objective des importations de VEB en provenance de Chine étant donné qu'elle n'avait pas isolé et exclu les auto-importations des producteurs de VEB de l'Union (y compris les producteurs FEO de l'Union, Tesla et d'autres producteurs de l'Union). La société n° 24 a affirmé que l'évaluation de la Commission devait être axée sur les importations de VEB de marques chinoises, étant donné que la plupart des importations réalisées ne concernaient pas les VEB de marques chinoises et que dans ce cas, il n'y aurait aucun élément factuel justifiant de constater l'existence d'une «vulnérabilité» ou d'une «menace de préjudice» pour l'industrie de l'Union.

(744) Comme expliqué au considérant 1131 du règlement provisoire, toutes les importations de VEB originaires de Chine faisant l'objet de subventions relèvent du champ de la présente enquête, indépendamment de la propriété d'une société donnée. Par conséquent, le volume des importations en provenance de Chine doit être évalué sur la base du volume total des importations, et non en isolant ou en excluant les importations réalisées par les producteurs de VEB de l'Union. Les droits compensateurs s'appliquent à toutes les importations de VEB en provenance de Chine, et pas seulement à celles des exportateurs chinois. La Commission a traité les auto-importations comme un facteur supplémentaire entraînant une menace de préjudice à la section 6.2.9 du règlement provisoire et à la section 6.2.2.3 du présent règlement. En outre, les données postérieures à la période d'enquête montrent que la part de marché des importations de marques chinoises a considérablement augmenté au deuxième trimestre de 2024, tandis que toutes les autres importations en provenance de Chine ont diminué, comme le montre le tableau 13 du présent règlement. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(745) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré l'allégation formulée au considérant 743 du présent règlement. La CCCME a en outre déclaré que i) l'évaluation de la menace de préjudice était fondée sur les importations de VEB de marques chinoises, et ii) les données de la Commission prouvent que les auto-importations réalisées par l'industrie de l'Union ont progressivement augmenté au cours de la période considérée et représentent la majorité (près de 70 %) des importations de VEB en provenance de Chine et de leur part de marché. En outre, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont déclaré que les explications fournies par la Commission au considérant 744 du présent règlement n'étaient pas suffisantes.

(746) La Commission a maintenu son point de vue exposé au considérant 744 du présent règlement. En outre, contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, l'évaluation de la menace de préjudice n'était pas fondée uniquement sur les importations de VEB en provenance de Chine, mais sur toutes les importations, comme indiqué à la section 5 du règlement provisoire. Cette évaluation a néanmoins démontré que la menace de préjudice provenait principalement des importations de VEB en provenance de Chine, comme expliqué au considérant 1138 du règlement provisoire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(747) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions provisoires de la Commission exposées aux considérants 1010 à 1017 du règlement provisoire telles que révisées dans le tableau 2 ont été confirmées.

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

(748) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas tenu compte des différences de caractéristiques physiques et techniques du produit qui ont conduit à classer les VEB selon différents modèles et différents segments de marché et qui ont toutes une incidence sur les prix de vente des VEB et leur comparabilité. À cet égard, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré les commentaires qu'ils avaient déjà formulés dans le cadre de leurs précédentes observations et qui ont été expliqués dans le règlement provisoire (voir, par exemple, considérants 139, 49 et 55 et note de bas de page n° 425 du règlement provisoire). La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont avancé aucun nouvel élément de preuve à l'appui de ces allégations.

(749) De surcroît, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également ignoré le fait que, comme expliqué au considérant 1022 du règlement provisoire, la Commission a utilisé un système de catégorisation des produits fondé sur les NCP qui tenait compte des caractéristiques essentielles des VEB ayant une incidence sur le prix de vente sur le marché de l'Union, et en particulier de la longueur, de la gamme, de la puissance et du type de roue motrice. En outre, dans le même considérant, la Commission a expliqué que si les VEB étaient des produits complexes, dotés d'un très grand nombre d'attributs et de caractéristiques distincts (même les véhicules commercialisés sous une dénomination de modèle commercial unique peuvent être proposés dans un large éventail de configurations, en fonction également du choix par le client d'attributs proposés à titre d'option), cela ne signifiait pas que toutes ces caractéristiques distinctes avaient une incidence significative sur le prix et devaient donc être prises en compte lors de la comparaison des prix. La Commission a également fait remarquer que les parties intéressées n'avaient pas formulé d'observations sur la structure du NCP. En outre, comme expliqué plus en détail au considérant 1023 du règlement provisoire, les prix de vente des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont été ajustés au niveau du concessionnaire afin de garantir l'absence de déséquilibres en ce qui concerne le stade commercial.

(750) En outre, en ce qui concerne les segments de marché, la Commission a rappelé les considérants 1041 à 1043 du règlement provisoire, dans lesquels cette question avait déjà été examinée en détail et écartée. En résumé, la Commission a rappelé qu'il n'existait aucune segmentation universellement acceptée pour les voitures particulières et a souligné qu'il n'existait aucun système de classification décrivant les segments de cette industrie au moyen de critères objectifs et mesurables. En conséquence, il n'y avait pas de ligne de démarcation claire entre les segments allégués et cette question ne relevait pas du système de comparaison des prix de la Commission. Des informations supplémentaires concernant la segmentation ont également été fournies aux considérants 131, 141, 143, 167 et 173 du règlement provisoire. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont avancé aucun nouvel élément de preuve à cet égard. En outre, la CCCME et les pouvoirs publics chinois sont conscients de la grande variété de modèles de produits vendus dans l'Union par les producteurs-exportateurs chinois et du fait que plus de 90 % de ces exportations correspondaient à des modèles de l'industrie de l'Union, comme expliqué au considérant 1044 du règlement provisoire. Le fait qu'il n'y ait pas eu d'exportations par des exportateurs chinois dans certains «segments» n'était pas pertinent aux fins d'une comparaison équitable des prix, pour autant que les types exportés vendus sur le marché de l'Union aient été comparés à un modèle de l'Union présentant des caractéristiques similaires, comme c'était le cas dans le cadre de la présente enquête. Par conséquent, la Commission a clairement adopté une approche large, dans sa comparaison des prix, en ce qui concerne les caractéristiques physiques et techniques du produit. Ces arguments ont donc été rejetés.

(751) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que l'argument de la Commission selon lequel il n'existait pas de segments de marché universellement acceptés ne pouvait amener à conclure que tous les VEB étaient homogènes, interchangeables et substituables. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait référence à cet égard aux données de S&P Global Mobility et à une analyse économique réalisée par deux professeurs de la Katholieke Universiteit Leuven et du Centre of Economic Policy Research (CEPR), qui ont été présentées avant l'institution des droits compensateurs provisoires et qui ont été décrites au considérant 1252 du règlement provisoire.

(752) Comme pour les allégations précédentes, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont ignoré les explications détaillées fournies à cet égard par la Commission dans le règlement provisoire, en particulier aux considérants 1041 à 1048, et n'ont apporté aucun nouvel élément de preuve à l'appui de leur allégation. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(753) À la suite de l'information provisoire, la VDA a également affirmé que des éléments importants du marché des véhicules particuliers de l'Union, y compris les segments des VEB, avaient été négligés dans l'analyse de la Commission.

(754) La Commission a noté que la VDA n'avait pas expliqué quels éléments importants, hormis la segmentation du marché des VEB, auraient été négligés par la Commission. En outre, en ce qui concerne la segmentation, la Commission n'a pas négligé cet élément dans son enquête. La segmentation a été examinée en détail aux considérants 1041 à 1043 du règlement provisoire et la VDA n'a pas expliqué ce qui faisait défaut dans l'appréciation de la Commission à cet égard. Cet argument a donc été rejeté comme non étayé.

(755) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé qu'au considérant 1137 du règlement provisoire, la Commission avait reconnu le fait que les producteurs de VEB de l'Union importaient eux-mêmes des modèles abordables en provenance de Chine.

(756) Cette allégation est factuellement erronée. Contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, le texte du considérant 1137 du règlement provisoire faisait référence aux importations de Tesla en provenance de Chine qui n'étaient pas censées augmenter de manière significative, étant donné que les capacités de production inutilisées de Tesla étaient très faibles. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(757) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la référence faite par la Commission à l'utilisation des NCP aux considérants 1043 et 1044 du règlement provisoire était trompeuse. À cet égard, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont déclaré que les NCP n'avaient été utilisés que pour une année de la période considérée, et uniquement aux fins de l'évaluation de la sous-cotation des prix au cours de la période d'enquête, mais pas pour le blocage des prix et l'évaluation générale des prix des VEB importés en provenance de Chine.

(758) La Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué en quoi la référence faite par la Commission à l'utilisation des NCP aux considérants 1043 et 1044 du règlement provisoire était trompeuse. En outre, la Commission a pour pratique de demander aux exportateurs retenus dans l'échantillon et aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon de fournir des données détaillées sur les ventes et les coûts de production au niveau des NCP uniquement pour la période d'enquête et non pour l'ensemble de la période considérée. Cela ressort clairement des questionnaires destinés aux exportateurs retenus dans l'échantillon et aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, qui sont mis à disposition au début de l'enquête. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas soulevé cette question à un stade antérieur de l'enquête, alors que la Commission aurait pu demander aux exportateurs retenus dans l'échantillon et aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon de fournir des informations supplémentaires au niveau des NCP. Il est difficile de comprendre pourquoi la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont soulevé ce point qu'à ce stade tardif de l'enquête. Ces arguments ont donc été rejetés.

(759) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que les NCP ne reflétaient pas l'ensemble des caractéristiques du produit et des facteurs influant sur la comparabilité des prix.

(760) Comme expliqué au considérant 1022 du règlement provisoire, aucune partie intéressée n'a formulé d'observations sur la structure des NCP au début de l'enquête, lorsque la Commission aurait pu réviser les NCP si cela se justifiait. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(761) À la suite de l'information provisoire et de l'information finale, La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission n'avait procédé à aucune évaluation de l'interchangeabilité et de la substituabilité des VEB en l'espèce. La CCCME a en outre déclaré que l'invocation par la Commission de la correspondance entre les NCP pendant la période d'enquête ne suffisait pas à démontrer l'existence d'une forte concurrence et d'une grande substituabilité entre les importations de VEB en provenance de Chine et les VEB produits par l'Union, étant donné que i) la Commission avait déclaré que les VEB étaient des «produits complexes, dotés d'un très grand nombre d'attributs et de caractéristiques distincts», ii) l'assortiment de modèles de VEB vendus par la Chine ainsi que l'assortiment de modèles vendus par l'Union avaient évolué pendant toute la période considérée, et iii) la Commission avait déclaré que les auto-importations étaient censées compléter les ventes des producteurs de l'Union et concernaient des modèles différents de ceux produits par l'industrie de l'Union dans l'Union.

(762) La Commission a contesté ces arguments. Aux considérants 1043 à 1049 du règlement provisoire, la Commission a conclu que les VEB constituaient un marché unique et continu de produits interchangeables. En outre, sa conclusion selon laquelle plus de 90 % des importations en provenance de Chine pouvaient être mises en correspondance avec les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon a clairement démontré l'interchangeabilité et la substituabilité des VEB produits par l'industrie de l'Union et des importations en provenance de Chine. De surcroît, la CCCME confond les types de produits avec le produit en tant que tel. Le seul fait qu'un VEB soit un produit complexe et qu'il en existe différents modèles ne signifie pas que les différents modèles de VEB ne sont pas interchangeables et substituables. Par exemple, un VEB affichant une autonomie de 300 km est interchangeable avec un VEB d'une autonomie de 400 km et peut être remplacé par celui-ci. Comme expliqué au considérant 1043 du règlement provisoire, les divers types de VEB partagent les mêmes caractéristiques de base et la même utilisation principale, à savoir le transport d'un petit nombre de personnes d'un endroit à un autre. Ils sont également soumis aux mêmes règles en ce qui concerne, par exemple, les limitations de vitesse, les exigences en matière de permis et les parties du réseau routier où ils sont autorisés à circuler. Le fait que l'assortiment de produits ait changé au cours de la période considérée tant pour les producteurs-exportateurs chinois que pour les producteurs de l'Union n'a aucune incidence sur l'interchangeabilité et la substituabilité des VEB. En outre, comme expliqué au considérant 1045 du règlement provisoire, au cours de la période d'enquête, les producteurs-exportateurs chinois ont exporté une vaste gamme de modèles de VEB à des prix qui variaient considérablement, en livrant concurrence aux modèles de VEB produits par les producteurs de l'Union, et ils prévoient d'élargir encore davantage leur portefeuille pour le marché de l'Union dans un avenir proche. Enfin, au considérant 1048 du règlement provisoire, la Commission a conclu que les producteurs-exportateurs chinois n'étaient pas limités à certains types spécifiques de VEB. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(763) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la divulgation de la marge de sous-cotation fournie au producteur-exportateur chinois retenu dans l'échantillon montrait que les importations de VEB en provenance de Chine et l'industrie de l'Union n'étaient en concurrence que pour des segments de produits et des NCP limités, respectivement.

(764) Cette allégation est factuellement erronée et trompeuse. Tout d'abord, comme expliqué à plusieurs reprises dans le règlement provisoire, dans le calcul de la sous-cotation, la Commission n'a pas tenu compte de l'existence d'une prétendue segmentation du marché. De fait, les NCP utilisés couvriraient les principales caractéristiques ayant une incidence sur les prix des VEB quelle que soit la segmentation retenue. En outre, comme expliqué au considérant 1031 du règlement provisoire, la correspondance entre les NCP chinois et les NCP de l'Union était supérieure à 90 % pour chacun des producteurs-exportateurs sur le plan du volume. Il est trompeur d'examiner le nombre de NCP correspondant aux NCP de l'industrie de l'Union pour évaluer la concurrence entre les VEB chinois et les VEB de l'Union, étant donné que chaque NCP est vendu en quantités différentes sur le marché de l'Union. Par exemple, si un producteur-exportateur chinois vend neuf NCP sur le marché de l'Union et que seuls quatre d'entre eux correspondaient à des NCP de l'industrie de l'Union, la concurrence entre le producteur-exportateur chinois et les producteurs de l'Union n'en est pas faible pour autant lorsque, en termes de volume, plus de 90 % des VEB exportés par la Chine étaient équivalents aux VEB de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(765) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que l'analyse du blocage des prix effectuée par la Commission était incompatible avec les articles 15.1 et 15.2 de l'accord SMC étant donné que i) que les prix des importations en provenance de Chine cités par la Commission étaient des prix de transfert moyens et ne tenaient pas compte des différences de stade commercial, des différences physiques et techniques entre les VEB et de l'assortiment de produits; ii) la Commission n'avait pas démontré que c'était les importations en provenance de Chine qui avaient bloqué les prix de l'industrie de l'Union; iii) la Commission n'a pas tenu compte du fait qu'entre 2020 et la période d'enquête, les producteurs de l'Union avaient été en mesure d'augmenter de 38 % leurs prix de vente; iv) la Commission n'a pas tenu compte du fait que certaines importations étaient effectuées par les producteurs de l'Union eux-mêmes; v) les importations de VEB de marques chinoises étaient limitées au segment C et n'auraient donc pas pu prendre des ventes et des parts de marché à l'ensemble de l'industrie de l'Union; vi) la Commission n'a pas tenu compte de l'incidence sur les prix en l'absence des importations en provenance de Chine; vii) la Commission n'a pas tenu compte de tous les facteurs connus dans son analyse du blocage des prix et, en particulier, dans le contexte de la transition des véhicules ICE vers les VEB; viii) la Commission n'a pas tenu compte de la prétendue absence de chevauchement concurrentiel entre les VEB de marques chinoises et les ventes de l'industrie de l'Union; ix) la Commission n'a pas tenu compte de l'incidence de la concurrence interne entre les producteurs de l'Union; x) la Commission n'a pas tenu compte de la mesure dans laquelle les concessionnaires influençaient les prix du marché; et xi) la Commission n'a pas correctement expliqué sa déclaration au considérant 1034 du règlement provisoire selon laquelle le prix de vente des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon était inférieur de 30 % au coût de production de l'industrie de l'Union.

(766) En ce qui concerne le point i), la Commission n'a pas contesté que les prix figurant dans le tableau 3 du règlement provisoire correspondaient à des prix de transfert moyens au niveau CIF et que ces prix étaient des prix moyens. Toutefois, ces prix n'ont pas été utilisés dans l'analyse du blocage des prix. Au contraire, la Commission a utilisé l'évolution des prix de vente et du coût de production unitaire de l'industrie de l'Union, comme expliqué au considérant 1033 du règlement provisoire, ainsi que le volume des importations en provenance de Chine et leur part de marché et le degré de concurrence avec les VEB chinois, comme expliqué au considérant 1035 du règlement provisoire.

(767) En ce qui concerne le point ii), qui a été réitéré à la suite de l'information finale, la Commission a contesté l'idée selon laquelle elle n'aurait pas démontré que les importations en provenance de Chine avaient bloqué les prix. L'analyse de la comparaison des prix au considérant 1034 du règlement provisoire et l'analyse de la sous-cotation des prix aux considérants 1022 à 1030 du règlement provisoire, conjuguées avec la part de marché croissante des importations en provenance de Chine (mentionnée au considérant 1035 du règlement provisoire), ont clairement démontré que les importations en provenance de Chine avaient joué un rôle considérable dans le blocage des prix subi par l'industrie de l'Union.

(768) En ce qui concerne le point iii), la Commission a expliqué au considérant 1076 du règlement provisoire que les prix de vente moyens à l'unité de l'industrie de l'Union avaient augmenté de 38 %, ce qui était dû aux changements apportés à l'assortiment de modèles vendus par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période considérée, en particulier compte tenu du fait que le marché de l'Union opérait une transition progressive des véhicules ICE vers les VEB et que l'industrie de l'Union avait lancé et vendu de nouveaux modèles tout au long de la période considérée. Toutefois, comme expliqué au considérant 1033 du règlement provisoire, l'industrie de l'Union n'a pas été en mesure d'augmenter suffisamment ses prix pour couvrir ses coûts.

(769) En ce qui concerne le point iv) relatif aux importations des producteurs de l'Union, la Commission a fait preuve d'une transparence totale sur ce type d'importations dans le règlement provisoire. Toutefois, toutes les importations de VEB en provenance de Chine étaient pertinentes aux fins de l'analyse du blocage des prix, puisque toutes les importations ont été considérées comme faisant l'objet de subventions. La Commission s'est uniquement concentrée sur les importations réalisées par les trois groupes chinois retenus dans l'échantillon dans son analyse de la sous-cotation parce qu'il s'agissait des groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon.

(770) En ce qui concerne le point v), qui a lui aussi été réitéré à la suite de l'information finale, la Commission a contesté l'affirmation selon laquelle la portée et le volume des importations en provenance de Chine étaient limités. En réalité, les trois exportateurs chinois retenus dans l'échantillon ont exporté 17 NCP au cours de la période d'enquête. L'augmentation substantielle de la part de marché chinoise établie dans les tableaux 2a et 2b du règlement provisoire n'a pas été réalisée dans un seul «segment» du marché. Les 17 NCP en cause concernent des VEB d'une longueur d'au moins 4 200 mm, d'une autonomie d'au moins 300 km et de toutes les gammes de puissance et de roues motrices établies dans le NCP.

(771) En ce qui concerne le point vi), la Commission a exprimé son désaccord sur le fait qu'un blocage des prix aurait eu lieu en l'absence d'importations en provenance de Chine. De toute évidence, le marché de l'Union aurait été radicalement différent si de grandes quantités d'importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine n'y avaient pas été présentes à des prix sous-cotant ceux de l'Union. De fait, en l'absence de concurrence chinoise déloyale, il est clair que l'industrie de l'Union aurait vendu beaucoup plus de VEB sur le marché de l'Union et aurait réduit ses coûts unitaires en profitant d'une bien meilleure capacité à répartir ses coûts fixes sur un plus grand nombre de ventes. Cela aurait permis aux producteurs de l'Union de fixer des prix à des niveaux plus rentables dans le contexte de la transition du marché des véhicules ICE vers les VEB.

(772) En ce qui concerne le point vii), la Commission a contesté que son analyse du blocage des prix ait été erronée parce qu'elle avait omis de commenter tous les facteurs pertinents. En réalité, tous les facteurs recensés au cours de l'enquête ont été évalués. La transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB a joué un rôle décisif dans les conclusions de la Commission relatives au préjudice, au lien de causalité et à l'intérêt de l'Union. L'incidence du blocage des prix sur cette transition a joué un rôle majeur dans la conclusion de la Commission sur la situation de l'industrie de l'Union à la section 4.5.4 du règlement provisoire.

(773) En ce qui concerne le point viii), qui a également été réitéré à la suite de l'information finale, l'enquête n'a pas révélé d'absence significative de chevauchement concurrentiel entre les importations en provenance de Chine et les ventes de l'industrie de l'Union. Comme indiqué au considérant 1044 du règlement provisoire, la Commission a constaté un degré élevé de correspondance entre les types de produits importés et ceux vendus par l'industrie de l'Union.

(774) En ce qui concerne le point ix) relatif à la concurrence interne entre les producteurs de l'Union, la Commission estime que, bien que cette concurrence soit forte, c'est une concurrence loyale qui s'est développée au bénéfice des consommateurs de l'Union. En revanche, les importations faisant l'objet de subventions ont pénétré sur le marché de l'Union en profitant des subventions considérables accordées par les pouvoirs publics chinois.

(775) En ce qui concerne le point x), le rôle des concessionnaires sur le marché a été décrit aux considérants 1024 à 1027 du règlement provisoire. Les concessionnaires peuvent influencer les prix sur le marché de l'Union tant pour les VEB importés que pour ceux produits par l'industrie de l'Union. Toutefois, cette influence était limitée aux remises qu'ils pouvaient offrir à leurs clients dans le cadre de leur marge globale. Cette influence sur les prix était donc strictement limitée tant pour les VEB importés que pour ceux produits par l'industrie de l'Union. En outre, compte tenu du fait que le calcul de la sous-cotation a été effectué au niveau du concessionnaire, les prix pratiqués par les concessionnaires à l'égard des consommateurs finaux n'étaient pas pertinents pour le calcul.

(776) En ce qui concerne le point xi), ce calcul a été effectué type par type pour la période d'enquête et était donc semblable à la sous-cotation, si ce n'est le fait que les prix réels de l'Union ont été remplacés par les coûts de production unitaires de l'industrie de l'Union. Cette marge (30 %) était beaucoup plus élevée que la marge de sous-cotation (12,7 %) car elle tenait également compte des pertes financières subies par l'industrie de l'Union, qui ont été résumées dans le tableau 10 du règlement provisoire (10,8 % au cours de la période d'enquête), et le dénominateur utilisé pour le calcul était le prix CIF à l'importation. La marge calculée a démontré la mesure dans laquelle les importations en provenance de Chine risquaient de causer un préjudice important à l'industrie de l'Union en raison de la pression exercée sur les prix.

(777) Les arguments figurant au considérant 765 du présent règlement ont donc été rejetés.

(778) À la suite de l'information provisoire, la société n° 24 a affirmé que la Commission avait commis une erreur en supposant, dans son analyse du blocage des prix, que les producteurs de l'Union auraient prévu de fixer le prix de leurs modèles au coût de revient intégral plus une marge bénéficiaire. La société n° 24 a également déclaré que la situation de l'industrie de l'Union s'améliorerait dès que le volume de production augmenterait et que les producteurs commenceraient à bénéficier d'économies d'échelle.

(779) La Commission a partagé l'affirmation de la société n° 24 selon laquelle la situation de l'industrie de l'Union s'améliorera dès que le volume de production augmentera et que les producteurs commenceront à bénéficier d'économies d'échelle, comme expliqué au considérant 1194 du règlement provisoire. Toutefois, comme indiqué au considérant 1195 du règlement provisoire, les tableaux 2a et 2b du règlement provisoire ont montré que l'industrie des VEB de l'Union voyait sa part de marché reculer à un rythme insoutenable. L'évaluation effectuée à la section 5 du règlement provisoire indiquait par ailleurs que cette diminution de la part de marché se poursuivra d'ici à la fin 2026. Par conséquent, si l'industrie de l'Union continue de perdre des parts de marché de manière significative, elle ne sera pas en mesure de réaliser des économies d'échelle. En ce qui concerne la stratégie en matière de prix, si, pour certains modèles de VEB, l'industrie de l'Union ne serait pas en mesure de fixer des prix incluant le coût de revient intégral ainsi qu'une marge bénéficiaire en l'absence d'importations faisant l'objet de subventions en provenance de la Chine vendues sur le marché de l'Union à des prix de sous-cotation, cela ne signifie pas que les VEB chinois subventionnés ne bloquaient pas les prix de l'industrie de l'Union lorsque, au cours de la période d'enquête, les pertes financières accusées par l'industrie de l'Union ont commencé à augmenter alors que la part de marché des importations en provenance de Chine était à son plus haut niveau. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(780) La société n° 24 a également fait valoir qu'il n'existait pas de lien de causalité apparent entre la présence de modèles de VEB chinois sur le marché de l'Union et le niveau des prix des producteurs de l'Union i) car, lorsque les importations en provenance de Chine ont augmenté, les prix de l'industrie de l'Union ont augmenté de 38 % au cours de la période considérée, ce qui était supérieur à l'augmentation du coût de production (24 %), ii) car les importations de VEB en provenance de Chine n'auraient pu avoir d'incidence sur les prix de l'industrie de l'Union puisqu'elles n'avaient qu'une part de marché de 7,3 % au cours de la période d'enquête, contre 60 à 65 % pour la part de marché de l'industrie de l'Union, iii) en raison de la pression sur les prix exercée par les véhicules ICE et hybrides concurrents, et iv) compte tenu de l'effet des programmes de subvention des États membres pour les achats de VEB.

(781) En ce qui concerne le point i), les raisons des augmentations des prix de l'industrie de l'Union ont été examinées au considérant 1076 du règlement provisoire, dans lequel il a été précisé que cette évolution avait été influencée par les changements apportés à l'assortiment de modèles vendus par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période considérée, en particulier compte tenu du fait que le marché de l'Union opérait une transition progressive des véhicules ICE vers les VEB et que de nouveaux modèles ont été lancés et

vendus tout au long de la période considérée. En outre, les raisons des augmentations des coûts de l'industrie de l'Union ont aussi été expliquées au considérant 1078 du règlement provisoire, qui indiquait que cette évolution avait également été influencée par les changements intervenus dans l'assortiment de modèles produits. Le coût unitaire a aussi été influencé par la hausse des coûts des composants, en particulier des batteries, en raison de l'augmentation des coûts des matières premières, dont le cobalt, le nickel et le lithium. Le coût des autres composants a également augmenté, en particulier ceux qui ont été affectés par la crise énergétique, tels que l'acier et les autres métaux. Un élément qui a exercé une pression à la baisse sur les coûts unitaires a été l'augmentation du volume de production et de ventes, illustrée aux tableaux 4 et 5 du règlement provisoire, les producteurs de l'Union ayant ainsi eu la possibilité de répartir leurs coûts fixes sur de plus grandes quantités de VEB.

(782) En ce qui concerne le point ii), le fait que les VEB de marques chinoises aient eu une part de marché de 7,3 % au cours de la période d'enquête est dénué de pertinence à cet égard. Il est rappelé que, dans les calculs de la marge de sous-cotation, la correspondance entre les NCP chinois et les NCP de l'Union était supérieure à 90 % pour chacun des producteurs-exportateurs, comme expliqué au considérant 1031 du règlement provisoire, et donc pour les producteurs chinois, tandis que la correspondance entre les NCP de l'Union et les NCP chinois était comprise entre 61 % et 83 %, comme expliqué au considérant 57 du présent règlement.

(783) En ce qui concerne le point iii) relatif à la pression sur les prix exercée par les véhicules ICE et hybrides concurrents, la Commission a fait observer qu'il s'agissait d'une réitération de l'argument déjà formulé au considérant 1040 du règlement provisoire, auquel la Commission a répondu au considérant 1041 du règlement provisoire, et qu'aucun élément nouveau n'a été fourni par la société n° 24 à cet égard.

(784) En ce qui concerne le point iv), les programmes de subvention des États membres pour les achats de VEB affectent généralement aussi les VEB chinois, et non pas seulement les VEB produits par l'industrie de l'Union.

(785) Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(786) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission avait déclaré qu'étant donné que les prix des importations de VEB étaient des prix de transfert, cela confirmait ses conclusions selon lesquelles la baisse de 10 % des prix à l'importation au cours de la période considérée était sans importance.

(787) La Commission a contesté cette affirmation. Le fait que les prix à l'importation étaient des prix de transfert ne signifiait pas que la baisse de 10 % des prix à l'importation au cours de la période d'enquête était sans importance. Il s'agit en réalité du prix auquel les importations entraient dans l'Union, c'est-à-dire du prix CIF sur la base duquel les droits de douane et les droits compensateurs sont calculés et payés par les importateurs. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(788) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que sans évaluation des modifications de l'assortiment de produits des importations de VEB en provenance de Chine et des ventes de l'industrie de l'Union, il était impossible de constater l'existence d'un blocage des prix dans les circonstances particulières du marché en transition.

(789) La Commission a contesté cette affirmation. Il n'existe aucune obligation légale d'effectuer l'évaluation de l'existence d'un blocage des prix au niveau des NCP, puisque la jurisprudence de l'OMC ne l'impose pas. En l'espèce, la Commission a procédé à une analyse approfondie du blocage des prix. La Commission a utilisé l'évolution des prix de vente et du coût de production unitaire de l'industrie de l'Union, comme expliqué au considérant 1033 du règlement provisoire, ainsi que le volume des importations en provenance de Chine et le degré de concurrence avec les VEB chinois, comme expliqué au considérant 1035 du règlement provisoire. En outre, comme expliqué au considérant 1034 du règlement provisoire, la Commission a également procédé à une

comparaison au niveau du type de produit au cours de la période d'enquête et a établi que les producteurs-exportateurs avaient vendu en moyenne à des prix inférieurs de 30 % au coût de production moyen pondéré de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête. Enfin, au considérant 1035 du règlement provisoire, la Commission a conclu que les importations en provenance de Chine bloquaient les prix de l'industrie de l'Union indépendamment du type de produit et que les importations en provenance de Chine avaient une incidence négative sur tous les types de modèles, y compris les modèles plus chers. Par conséquent, contrairement à ce qui a été allégué, la Commission a bien tenu compte de l'assortiment de produits dans son analyse du blocage des prix et a également conclu que le blocage des prix était exercé sur tous les types de modèles. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(790) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que dans son analyse du blocage des prix, la Commission n'avait pas évalué les tendances des prix intérieurs et leur interaction avec les importations de VEB en provenance de Chine au cours de la période considérée, étant donné que i) en 2020, le volume des importations de VEB en provenance de Chine était extrêmement faible et n'aurait pas pu causer de blocage des prix, ii) entre 2021 et la période d'enquête, la majorité des importations de VEB chinois effectuées au cours de chaque année étaient réalisées par les producteurs de l'Union eux-mêmes et, dès lors, il était contre-intuitif pour la Commission de soutenir que les producteurs de l'Union perdraient des parts en marché en faveur d'eux-mêmes et provoqueraient un blocage des prix pour leur production de l'Union, iii) la Commission n'avait pas démontré que le reste des importations de VEB de marques chinoises en provenance de Chine avaient entraîné un blocage des prix au cours de la période allant de 2021 à la période d'enquête, iv) compte tenu de la propre production de l'industrie de l'Union dans l'Union et de ses auto-importations, l'industrie de l'Union n'avait pas perdu de parts de marché au cours de la période considérée mais en avait gagné, ce qui n'est pas compatible avec l'idée selon laquelle les importations de VEB en provenance de Chine causeraient un blocage des prix, v) la Commission n'avait pas tenu compte d'éléments de preuve relatifs aux importations annuelles de VEB en provenance de Chine et avait écarté les tendances qui contredisaient ses propres hypothèses et conclusions, étant donné que dans l'ensemble, a) il existait une corrélation négative entre les pertes de parts de marché de l'industrie de l'Union et sa rentabilité, et b) il existait une corrélation négative entre les volumes des importations de VEB chinois et les augmentations de prix et la rentabilité de l'industrie des VEB de l'Union; et vi) même dans son analyse des points extrêmes, la Commission avait négligé: a) l'augmentation significative du volume des ventes de l'industrie de l'Union en glissement annuel et le fait que l'industrie de l'Union avait presque doublé ses ventes entre 2020 et la période d'enquête, b) le fait que, pour leur production de l'Union, les producteurs de VEB de l'Union avaient uniquement perdu cinq points de pourcentage sur la période considérée, ce qui contredisait la déclaration de la Commission selon laquelle l'industrie de l'Union voyait «sa part de marché reculer à un rythme insoutenable» et c) le fait que les producteurs de VEB de l'Union avaient réduit leurs pertes de 52 % au cours de la même période et que toutes ces évolutions ne pouvaient être imputées à la modification de l'assortiment de produits, pour lequel aucune donnée n'avait été recueillie.

(791) Cet argument est sans fondement. En ce qui concerne le point i), la part de marché des importations en provenance de Chine était supérieure au niveau *de minimis* et, par conséquent, ces importations pourraient avoir provoqué un important blocage des prix. En ce qui concerne les points ii) et iii), comme expliqué au considérant 769 du présent règlement, toutes les importations de VEB en provenance de Chine étaient pertinentes aux fins de l'analyse du blocage des prix puisque toutes les importations ont été considérées comme faisant l'objet de subventions et la Commission s'est uniquement concentrée sur les importations réalisées par les trois groupes chinois retenus dans l'échantillon dans son analyse de la sous-cotation parce qu'il s'agissait des groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon. En ce qui concerne le point iv), les importations de l'industrie de l'Union en provenance de Chine ne peuvent pas être additionnées à la production des producteurs de l'Union dans l'Union afin de calculer la part de marché de l'industrie de l'Union. En ce qui concerne les points v) et vi), le fait que la part de marché de l'industrie de l'Union ait diminué au cours de la période considérée alors que ses pertes financières ont diminué entre 2020 et 2022, ou que la part de marché des importations en provenance de Chine ait augmenté au cours de la période considérée alors que les pertes de l'industrie de l'Union ont diminué entre 2020 et 2022, n'est pas pertinent pour l'analyse du blocage des prix, étant donné que la Commission n'a pas conclu qu'il existait en l'espèce un préjudice important, mais qu'il existait une menace de préjudice. Le marché de l'Union étant en transition, la production et les ventes de l'industrie de l'Union ont augmenté au cours de la période considérée, et cette augmentation a eu un effet positif sur la rentabilité de l'industrie de l'Union en 2022. Au cours de la période d'enquête, les effets positifs sur la rentabilité de l'industrie de l'Union ont commencé à s'inverser et les pertes financières ont commencé à augmenter. Il convient de noter qu'au cours de la période d'enquête, les importations en provenance de Chine détenaient la part de marché la plus élevée. L'industrie des VEB de l'Union est une industrie à forte intensité de capital et elle doit être en mesure de produire et de vendre suffisamment de VEB pour pouvoir couvrir ses coûts fixes élevés. Si elles continuent d'augmenter, les importations à bas prix faisant l'objet de subventions en provenance de Chine empêcheront l'industrie de l'Union de réaliser de telles économies d'échelle, de couvrir une plus grande partie de ses coûts fixes, de réduire son coût de production unitaire pour les VEB et d'ainsi devenir rentable. Les importations en provenance de Chine sont parvenues à accroître leur part de marché car leur prix est faible et elles ont ainsi exercé un considérable blocage des prix sur le marché de l'Union, qui n'est pas en mesure de vendre des volumes suffisants de VEB. Une diminution de la part de marché de l'industrie de l'Union de 9 points de pourcentage sur la base de la consommation apparente ou de 5,2 points de pourcentage sur la base de la consommation réelle au cours de la période considérée est considérable, compte tenu du fait que le marché de l'Union opère actuellement une transition des véhicules ICE vers les VEB et des investissements importants que l'industrie de l'Union doit réaliser pour accroître la production de VEB au rythme de l'évolution du marché de l'Union. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(792) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que, dans sa détermination du blocage des prix, la Commission n'avait pas fourni d'explications motivées et adéquates quant au rôle et à la pertinence de la sous-cotation des prix de 12,7 % et à l'évaluation des prix des VEB chinois comme étant inférieurs de 30 % au coût de production de l'industrie de l'Union.

(793) La Commission a contesté ces arguments. Elle a fait observer que la sous-cotation et le blocage des prix constituaient des critères alternatifs d'analyse des effets sur les prix en application de l'article 8, paragraphe 2, du règlement de base. La sous-cotation des prix est calculée pour la période d'enquête, tandis que le blocage des prix est calculé pour l'ensemble de la période considérée. La Commission n'a pas utilisé la sous-cotation des prix pour démontrer un blocage des prix, mais la sous-cotation notable des prix constatée au cours de la période d'enquête a confirmé que le blocage des prix observé tout au long de la période concernée était dû aux importations en provenance de Chine à bas prix faisant l'objet de subventions. Dès lors, au considérant 1034 du règlement provisoire, la Commission a constaté qu'au cours de la période d'enquête, le prix de vente des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon était inférieur de 30 % au coût de production moyen pondéré de l'industrie de l'Union. En outre, au considérant 776 du présent règlement, la Commission a expliqué que le calcul avait été effectué type par type pour la période d'enquête et était donc semblable à la sous-cotation, si ce n'est le fait que les prix réels de l'Union ont été remplacés par les coûts de production unitaires de l'industrie de l'Union. Cette marge (30 %) était beaucoup plus élevée que la marge de sous-cotation (12,7 %) car elle tenait également compte des pertes financières subies par l'industrie de l'Union, qui ont été résumées dans le tableau 10 du règlement provisoire (10,8 % au cours de la période d'enquête), et le dénominateur utilisé pour le calcul était le prix CIF à l'importation. La marge calculée a démontré la mesure dans laquelle les importations en provenance de Chine risquaient de causer un préjudice important à l'industrie de l'Union en raison de la pression exercée sur les prix. En outre, au considérant 1035 du règlement provisoire, la Commission a expliqué qu'un élément important expliquant ce blocage des prix était que le nombre d'immatriculations faisant suite à l'importation de produits chinois subventionnés a pu augmenter de 1 729 % par rapport à 2020 pour atteindre une part de marché de 22,8 % au cours de la période d'enquête, comme le montre le tableau 2b du règlement provisoire, et que ces ventes ont principalement été réalisées aux dépens des producteurs de l'Union, qui ont perdu des parts de marché. En outre, dans le même considérant du règlement provisoire, la Commission a déclaré que le blocage des prix s'expliquait également par le fait démontré que les importations en provenance de Chine livraient concurrence aux ventes de l'Union indépendamment du type de produit. Même si l'Union augmentait ses ventes de modèles plus chers, ces ventes seraient tout de même en concurrence avec un type de VEB chinois, et cela a contribué à ce que l'industrie de l'Union enregistre des pertes à deux chiffres, comme le montre le tableau 10 du règlement provisoire. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(794) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics ont fait référence i) à la déclaration de la Commission selon laquelle les producteurs de l'Union ont été en mesure d'augmenter de 38 % leurs prix de vente en raison de la différence dans l'assortiment de produits, et ii) à la déclaration de la Commission au considérant 961 du présent règlement (selon laquelle, étant donné que l'industrie de l'Union travaillait sur la base de commandes et qu'il fallait environ six mois pour livrer les VEB au consommateur et inscrire effectivement les ventes dans les registres comptables de l'industrie de l'Union, la rentabilité de l'industrie de l'Union au cours d'un trimestre donné n'était donc pas directement le résultat de la pression sur les prix exercée par les VEB chinois faisant l'objet de subventions vendus sur le marché de l'Union au cours de ce trimestre) afin de contester les conclusions relatives à l'existence d'un blocage des prix. Selon la CCCME et les pouvoirs publics chinois, étant donné que le coût de production pour chaque année de la période considérée, tel qu'inscrit dans les registres comptables des producteurs de l'Union, concernait un assortiment de produits différent de celui vendu sur le marché de l'Union au cours de la même période, les pertes ne concernent donc pas le même assortiment de produits et ne sauraient être représentatives d'un quelconque blocage des prix.

(795) Ces allégations sont dénuées de fondement. Contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, le coût de production pour chaque année de la période considérée, tel qu'inscrit dans les registres comptables des producteurs de l'Union, ne concerne pas un assortiment de produits différent de celui vendu sur le marché de l'Union au cours de la même période. Le délai de six mois auquel la Commission faisait référence au considérant 961 du présent règlement concernait le laps de temps séparant la date à laquelle une commande était passée par un client de la date de la vente effective du VEB à ce client. La vente du VEB est inscrite dans les registres comptables au moment où le VEB est effectivement vendu au client, et non pas au moment où il est commandé. Les producteurs possèdent d'autres registres pour les commandes, appelés «carnets de commandes», qui sont différents du registre des ventes lui-même. Le coût de production d'un VEB est inscrit dans les registres comptables pendant sa construction et sur la base du principe, consacré dans les règles comptables, de l'enregistrement sur la base des droits constatés, selon lequel la période d'inscription du coût de production d'un VEB doit correspondre à la période durant laquelle le VEB est vendu. Ces arguments ont donc été rejetés.

(796) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que, dans le contexte du blocage des prix, une autorité était tenue de prendre en considération les hausses de prix qui, en l'absence des importations faisant prétendument l'objet de subventions, «se seraient produites» ([118]) et devait donc entreprendre une analyse contrefactuelle ([119]). La CCCME a également soutenu que la déclaration effectuée par la Commission au considérant 771 du présent règlement selon laquelle, en l'absence des importations en provenance de Chine, les prix auraient augmenté n'était qu'une simple hypothèse formulée sans aucune appréciation, quantitative ou qualitative, de la question de savoir si les conditions de marché étaient telles qu'en l'absence de l'effet des importations de VEB chinois, les prix auraient dû augmenter au même rythme que les coûts. À cet égard, la CCCME a fait valoir que les auto-importations de l'industrie de l'Union avaient augmenté de manière exponentielle au cours de la période considérée, qu'il existait une forte concurrence au sein de l'Union et de la part de pays tiers sur le marché des VEB, que les consommateurs percevaient très fortement les VEB produits par l'industrie de l'Union comme étant moins abordables dans l'Union et qu'il existait donc plusieurs facteurs limitant la capacité des producteurs de l'Union d'augmenter leurs prix. La CCCME a par ailleurs affirmé que la Commission n'avait pas cherché à savoir, comme il se devait, si l'augmentation massive des coûts de production aurait pu être répercutée sur les consommateurs et, si oui, dans quelle mesure, compte tenu en particulier du fait que le marché des VEB de l'Union était en transition et que l'assortiment de produits était en constante évolution tant du côté de la Chine que du côté des producteurs de l'Union.

(797) Au considérant 771 du présent règlement, auquel la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait référence dans leur allégation, la Commission n'a pas déclaré que les prix auraient augmenté en l'absence des importations en provenance de Chine. En réalité, elle a déclaré que le marché de l'Union aurait été radicalement différent si de grandes quantités d'importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine n'y avaient pas été présentes à des prix sous-cotant ceux de l'Union. La Commission a également déclaré qu'il était clair qu'en l'absence de concurrence chinoise déloyale, l'industrie de l'Union aurait vendu beaucoup plus de VEB sur le marché de l'Union et aurait réduit ses coûts unitaires en profitant d'une bien meilleure capacité à répartir ses coûts fixes sur un plus grand nombre de ventes. Cela aurait permis aux producteurs de l'Union de fixer des prix à des niveaux plus rentables dans le contexte de la transition du marché des véhicules ICE vers les VEB. Il est rappelé que l'industrie de l'Union est une industrie à forte intensité de capital qui a donc des coûts fixes élevés et qui doit réaliser des économies d'échelle pour mieux couvrir ses coûts fixes. Un volume de production plus élevé se traduit par une meilleure couverture des coûts fixes et, partant, par une diminution des coûts unitaires, et des coûts unitaires plus faibles entraînent une augmentation de la rentabilité. L'incidence des importations de VEB en provenance de Chine sur l'industrie de l'Union a déjà été évaluée au considérant 769 du présent règlement et celle de la concurrence au sein de l'Union et de la concurrence de pays tiers a également été évaluée au considérant 774 du présent règlement ainsi qu'à la section 6.2.1 du règlement provisoire et à la section 6.2.2.1 du présent règlement. La CCCME semblait ignorer les conclusions formulées par la Commission à ce sujet. Enfin, il était difficile de savoir à quelle augmentation massive des coûts de production la CCCME et les pouvoirs publics chinois faisaient référence dans leur allégation. Ces arguments ont donc été rejetés.

(798) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas examiné si le blocage des prix était notable au sens de l'article 15.2 de l'accord SMC et qu'elle avait donc également agi de manière contraire à l'article 15.1 et à l'article 15.2, deuxième phrase, de cet accord. En outre, la CCCME a affirmé que le blocage des prix, le cas échéant, n'était pas notable, étant donné que, parmi d'autres facteurs, au cours de la période considérée, les coûts des producteurs de l'Union avaient augmenté de 7 457 EUR/unité, tandis que leurs prix avaient augmenté de 9 156 EUR/unité.

(799) Au considérant 1033 du règlement provisoire, la Commission a déclaré que l'évolution des prix de vente et des coûts de production unitaires dans l'Union au cours de la période considérée, présentée dans le tableau 7 du règlement provisoire, avait apporté la preuve d'un blocage significatif des prix. L'industrie de l'Union n'a pas été en mesure d'augmenter ses prix pour couvrir ses coûts. Partant, l'industrie de l'Union a subi des pertes financières sur ses ventes de VEB tout au long de la période considérée. Les pertes enregistrées par l'industrie de l'Union ont été importantes et bien qu'elles aient diminué entre 2020 et 2022, elles ont recommencé à augmenter au cours de la période d'enquête. En outre, au considérant 1034 du règlement provisoire, la Commission a déclaré que le prix de vente des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon était inférieur de 30 % au coût de production moyen pondéré de l'industrie de l'Union, ce qui démontrait la pression significative exercée sur les prix. Ces arguments ont donc été rejetés.

([118]) Rapport de l'Organe d'appel, *Chine — AMGO*, point 141.
([119]) Rapport du groupe spécial, *Russie — Véhicules utilitaires*, point 7.61.

(800) À la suite de l'information provisoire, la CCCME a affirmé à plusieurs reprises que, dans le règlement provisoire et dans le document d'information finale, la Commission avait fourni des explications ex post.

(801) Cet argument est peu clair et dénué de fondement. Dans le règlement provisoire, la Commission a expliqué ses conclusions provisoires, tandis que, dans le document d'information finale, elle a répondu aux observations formulées par les parties intéressées et complété ses conclusions provisoires. Cet argument est par conséquent rejeté.

(802) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que l'analyse de la sous-cotation effectuée par la Commission était incompatible avec les articles 15.1 et 15.2 de l'accord SMC. Plus précisément, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont critiqué cette analyse pour les raisons suivantes: i) la marge de sous-cotation n'a été calculée que pour la période d'enquête, ce qui n'était pas suffisant; ii) l'échantillon de trois groupes de producteurs-exportateurs chinois, axé sur les résultats, n'était pas représentatif pour le calcul de la marge de sous-cotation et les ventes à l'exportation de Tesla devraient être incluses dans les calculs de la sous-cotation, étant donné que Tesla était le plus grand exportateur chinois et a obtenu un examen individuel et que, par conséquent, ses données ont été vérifiées par la Commission; iii) le calcul de la marge de sous-cotation basé sur les NCP n'était pas représentatif étant donné que seuls cinq des 17 NCP des producteurs-exportateurs chinois correspondaient entièrement à des NCP de l'industrie de l'Union; iv) la Commission n'a pas veillé à la comparabilité des prix et n'a pas procédé à des ajustements afin de tenir compte des facteurs influant sur la comparabilité des prix, tels que la segmentation du marché; v) la Commission n'a pas ajusté les prix afin de tenir compte de la valeur des marques; vi) la Commission n'a pas expliqué en quoi des remises sur la vente de grands parcs de véhicules pouvaient être assimilées aux ventes des concessionnaires; vii) la Commission n'a pas tenu compte des canaux de vente des producteurs-exportateurs chinois mentionnés dans le document d'ouverture; viii) la Commission n'a pas expliqué en quoi le niveau du concessionnaire était le stade commercial adéquat et n'a pas avancé d'éléments de preuve en ce sens, et il était difficile de savoir pourquoi, pour les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, les ventes à des concessionnaires liés ont été considérées comme effectuées dans des conditions de pleine concurrence et non à un prix de transfert et comment les prix des producteurs de l'Union au concessionnaire ont été établis; et ix) la Commission n'a pas dûment tenu compte des remises offertes par les concessionnaires aux consommateurs finaux.

(803) En ce qui concerne le point i) ci-dessus, qui a été réitéré à la suite de l'information finale, la Commission a calculé la marge de sous-cotation uniquement pour la période d'enquête parce que, selon sa pratique habituelle et en conformité évidente avec les règles de l'OMC en matière de comparaison des prix, cette approche ramenait la charge pesant sur les sociétés ayant coopéré à des niveaux gérables, tout en garantissant que la sous-cotation soit examinée pendant une période suffisamment longue pour que les résultats soient significatifs. Cela contraste avec d'autres éléments de l'examen du préjudice liés aux prix, tels que la dépression/le blocage des prix et l'examen des tendances de prix, qui sont normalement évalués sur une période de quatre ans. En outre, comme expliqué au considérant 1022 du règlement provisoire, le calcul de la marge de sous-cotation est effectué au niveau des NCP et, dans les questionnaires destinés aux producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, la Commission a demandé à ces parties de fournir les données de vente fondées sur les NCP uniquement pour la période d'enquête. Par conséquent, il était clair dès le début de l'enquête que la Commission ne calculerait la marge de sous-cotation, établie sur la base des NCP, que pour la période d'enquête. Ni la CCCME ni les pouvoirs publics chinois ni aucune autre partie intéressée n'ont formulé d'observations sur le questionnaire et affirmé que la Commission devrait demander aux producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon de communiquer les données de vente au niveau des NCP pour l'ensemble de la période considérée.

(804) En ce qui concerne le point ii) qui a été réitéré à la suite de l'information finale, comme déjà expliqué aux considérants 48 à 76 du règlement provisoire, la Commission a considéré que l'échantillonnage des producteurs-exportateurs chinois était représentatif. En effet, comme expliqué aux considérants 29 et 30 du présent règlement, la Commission a accordé un examen individuel à Tesla. Toutefois, il n'existe aucune obligation juridique de tenir compte, dans le calcul de la marge de sous-cotation, des ventes à l'exportation des sociétés faisant l'objet d'un examen individuel. Le seul but d'un examen individuel est de déterminer un taux de droit spécifique applicable à une société ayant coopéré qui n'avait pas été initialement retenue dans l'échantillon. L'objectif n'est pas d'intégrer rétrospectivement les données de cette société examinée individuellement dans l'analyse globale du préjudice et il n'y a aucune obligation légale de le faire. Cela irait de toute façon à l'encontre de l'objectif de l'échantillonnage. La Commission a rappelé que les calculs de la marge de sous-cotation effectués en l'espèce avaient nécessité une analyse complexe impliquant la collecte de données allant bien au-delà de ce qui est nécessaire pour établir un taux de subvention. En l'espèce, la Commission n'a vérifié que les subventions reçues par Tesla en Chine. En outre, la comparaison des prix des différents exportateurs avec les prix (réels ou cibles) de l'industrie de l'Union n'est nécessaire que pour déterminer la marge de préjudice qui servirait de base pour déterminer le niveau du droit.

Cela ne s'applique pas en l'espèce, puisque le niveau du droit est fondé sur le montant de la subvention. La marge de sous-cotation établie pour l'échantillon est considérée comme représentative pour les sociétés chinoises ayant coopéré dans leur ensemble et, en particulier, pour les sociétés chinoises ayant une surcapacité importante. Le fait que la marge de sous-cotation ait été calculée pour certaines sociétés ayant bénéficié d'un examen individuel lors d'enquêtes antérieures est dénué de pertinence, d'autant plus que cela concernait des affaires antidumping dans lesquelles il était nécessaire de vérifier si l'application de la règle du droit moindre pouvait conduire à un taux de droit inférieur à la marge de dumping déterminée pour la société faisant l'objet d'un examen individuel. En outre, dans un certain nombre d'affaires, la Commission a explicitement décidé de ne pas tenir compte, dans son analyse des prix, de la marge de sous-cotation des sociétés ayant fait l'objet d'un examen individuel, notamment dans l'enquête sur les *éléments de fixation en provenance de Chine* ([120]).

(805) En ce qui concerne le point iii), comme expliqué au considérant 763 du présent règlement, la correspondance entre les NCP chinois et les NCP des producteurs de l'Union était supérieure à 90 % pour chacun des producteurs-exportateurs sur le plan du volume. Il est trompeur d'examiner le nombre de NCP chinois correspondant aux NCP de l'industrie de l'Union pour évaluer la compétitivité entre les VEB chinois et les VEB de l'Union, étant donné que chaque NCP est vendu en quantités différentes sur le marché de l'Union. Le volume des ventes est la méthode la plus importante pour déterminer la représentativité à cet égard.

(806) En ce qui concerne le point iv), qui a également été réitéré à la suite de l'information finale, comme expliqué au considérant 759 du présent règlement en ce qui concerne les segments de marché, la Commission a rappelé les considérants 1041 à 1043 du règlement provisoire, dans lesquels cette question avait déjà été examinée en détail et rejetée. En résumé, la Commission a rappelé qu'il n'existait aucune segmentation universellement acceptée pour les voitures particulières et a souligné qu'il n'existait aucun système de classification décrivant les segments de cette industrie au moyen de critères objectifs et mesurables. En conséquence, il n'y avait pas de ligne de démarcation claire entre les segments allégués et cette question ne relevait pas de la comparaison des prix de la Commission. Des informations supplémentaires concernant la segmentation ont également été fournies aux considérants 131, 141, 143, 167 et 173 du règlement provisoire. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont apporté aucun nouvel élément de preuve à cet égard, à part reprocher à la Commission de ne pas avoir utilisé la segmentation dans le calcul de la marge de sous-cotation, qui a été effectué au niveau des NCP, et aucune partie intéressée n'a formulé d'observations sur les NCP, comme expliqué au considérant 1022 du règlement provisoire. Lors de l'établissement de son système de NCP, la Commission a conclu qu'il n'était pas nécessaire d'y inclure le segment de produits en tant que critère, étant donné que celui-ci était déjà couvert par d'autres critères et qu'il aurait été très difficile de s'assurer que toutes les parties enregistrent le segment de marché de manière standardisée.

(807) En ce qui concerne le point v), qui a également été réitéré à la suite de l'information finale, la CCCME a fourni i) une étude effectuée par deux professeurs de la KU Leuven et du CEPR qui, s'agissant notamment des marques, compare brièvement les prix entre les producteurs de l'Union, ii) un article préparé par le site internet motor1.com, et iii) une étude réalisée par Deloitte intitulée «2024 Deloitte Global Automotive Consumer Study», qui, en substance, au sujet des marques, se concentre sur les consommateurs qui passent d'une marque à une autre lors de l'achat d'un nouveau véhicule. Toutefois, ces études ne contiennent aucune analyse d'éventuelles différences de stratégie de marque entre les ventes de VEB réalisées par les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon sur le marché de l'Union au cours de la période d'enquête et les ventes équivalentes des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et n'expliquent pas comment la Commission devrait tenir compte de ce facteur dans sa comparaison des prix. Par conséquent, les observations formulées par la CCCME et les pouvoirs publics chinois, y compris les études jointes, constituent une répétition de la question déjà examinée par la Commission aux considérants 1036 et 1037 du règlement provisoire.

(808) En ce qui concerne le point vi), au considérant 1027, point iii), du règlement provisoire, la Commission a expliqué que les ventes de grands parcs de véhicules étaient spécifiques à certaines catégories de gros clients telles que les sociétés de location, les entités publiques et les grandes entreprises privées et qu'il s'agissait de ventes en gros, tant pour les producteurs de l'Union que pour les producteurs-exportateurs chinois, qui étaient jugées similaires au niveau du concessionnaire, étant donné qu'une remise était appliquée tenant compte du volume de ventes.

([120]) Règlement (CE) n° 91/2009 du Conseil du 26 janvier 2009 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certains éléments de fixation en fer ou en acier originaires de la République populaire de Chine (JO L 29 du 31.1.2009, p. 1).

(809) En ce qui concerne le point vii), dans le calcul de la marge de sous-cotation, la Commission a tenu compte des canaux de vente des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon au cours de la période d'enquête. Les canaux de vente mentionnés dans le document d'ouverture étaient ceux de plusieurs producteurs-exportateurs chinois et ne peuvent être pris en considération dans le calcul de la marge de sous-cotation s'ils n'étaient pas utilisés par les producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué plus en détail comment les circuits de vente des sociétés non retenues dans l'échantillon pouvaient être pris en considération dans le calcul de la marge de sous-cotation des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon.

(810) En ce qui concerne le point viii) du considérant 1024 du règlement provisoire, la Commission a expliqué avoir établi que le niveau du concessionnaire (prix facturé au concessionnaire) était le point central où la concurrence était exercée et le stade où la majorité des transactions de vente étaient réalisées. La Commission a également expliqué que les ventes au concessionnaire ou par l'intermédiaire d'un agent ou à des clients clés représentaient environ 95 % du total des ventes de l'industrie de l'Union et environ 78 % des ventes des producteurs-exportateurs chinois. En outre, il n'était pas nécessaire d'opérer une distinction entre les concessionnaires liés et les concessionnaires indépendants, étant donné que l'enquête a confirmé que les prix pratiqués à l'égard de tous les concessionnaires étaient fixés dans des conditions de pleine concurrence. Lors de la vérification sur place, l'industrie de l'Union a expliqué que la discrimination entre les concessionnaires liés et indépendants n'était pas dans son intérêt économique et qu'elle risquait en outre de soulever des problèmes de conformité au droit de la concurrence. En outre, la Commission a, dans la mesure du possible, comparé les prix facturés à un concessionnaire lié avec le prix facturé à un concessionnaire indépendant et n'a pas relevé de différences significatives. Enfin, en ce qui concerne le calcul des prix facturés au concessionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, la Commission a expliqué, au considérant 1027 du règlement provisoire et pour chaque modèle de vente, comment le prix facturé au concessionnaire avait été établi.

(811) En ce qui concerne le point ix), étant donné que le calcul de la sous-cotation a été effectué au niveau des prix facturés au concessionnaire, les remises accordées par les concessionnaires au consommateur n'étaient pas pertinentes pour le calcul de la sous-cotation.

(812) Par conséquent, les arguments de la CCCME et des pouvoirs publics chinois concernant la marge de sous-cotation ont été rejetés.

(813) À la suite de l'information provisoire, la VDA a affirmé que les différences de prix peuvent toujours être imputées à divers facteurs et ne sont donc pas nécessairement un signe de subventions. Elle a déclaré plus précisément que même pour des produits tels qu'un Big Mac, qui est exactement le même dans le monde entier, il existe des différences de prix entre différentes régions (voir l'indice Big Mac). Dès lors, pour un produit tel que les VEB, qui est proposé dans de nombreux modèles différents et pour lequel il est difficile de trouver un produit comparable à l'échelle mondiale, les différences de prix ont encore moins d'importance en ce qui concerne les subventions alléguées.

(814) Cet argument est sans fondement. Contrairement à ce qu'affirme la VDA, dans le calcul de la sous-cotation, la Commission ne compare pas les prix du même produit sur des marchés différents. Dans son calcul de la sous-cotation, la Commission compare le prix de l'industrie de l'Union avec les prix pratiqués par les producteurs-exportateurs chinois pour les VEB sur le marché de l'Union, comme expliqué au considérant 1022 du règlement provisoire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(815) À la suite de l'information provisoire, la VDA a également fait valoir que, dans le règlement provisoire, la Commission avait rejeté l'argument selon lequel l'industrie de l'Union bénéficiait d'une position solide en ce qui concerne les réseaux de concessionnaires et les services après-vente.

(816) Cet argument est erroné sur le plan factuel, la VDA ayant mal interprété les explications de la Commission figurant au considérant 1166 du règlement provisoire. En réalité, la Commission n'a pas rejeté l'allégation selon laquelle l'industrie de l'Union bénéficiait d'une position solide en ce qui concerne les réseaux de concessionnaires et les services après-vente. Au considérant 1166 du règlement provisoire, la Commission a réfuté l'allégation de la société n° 24 selon laquelle, contrairement aux producteurs-exportateurs chinois, l'industrie de l'Union bénéficiait d'une position solide sur le marché de l'Union en ce qui concerne les réseaux de concessionnaires et les services après-vente qui facilitent les ventes sur le marché de l'Union, comme expliqué au considérant 1165 du règlement provisoire. La Commission a réfuté l'allégation de la société n° 24 en déclarant que les exportateurs chinois étaient actuellement en train de constituer des réseaux de concessionnaires mais aussi de tirer parti des ventes en ligne, ce qui s'était déjà révélé être une stratégie efficace pour Tesla. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(817) À la suite de l'information provisoire, la société n° 24 a également affirmé que, dans le calcul de la marge de sous-cotation, la Commission devrait tenir compte de la notoriété de la marque, de la position sur le marché et des réseaux de concessionnaires des producteurs de VEB, ainsi que de la valeur de revente du VEB, de la même manière qu'elle le ferait pour des différences de caractéristiques physiques.

(818) La Commission a observé que la société nº 24 n'avait fourni aucune estimation de la valeur de marché pour de telles différences. Cet argument a donc été rejeté comme non étayé.

(819) À la suite de l'information provisoire, la société nº 18 a marqué son désaccord avec l'affirmation de la Commission figurant au considérant 1037 du règlement provisoire selon laquelle on ne pouvait présumer que la valeur de la marque des véhicules ICE était transférée automatiquement aux VEB et a affirmé qu'il était possible d'ajouter une majoration de prix aux VEB.

(820) La Commission a observé que la société nº 18 n'avait pas quantifié cette majoration de prix. Cet argument a donc été rejeté comme non étayé.

(821) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'ils ne pouvaient pas formuler d'observations sur la structure du NCP qui n'incluait pas le segment de marché, étant donné que la Commission n'avait révélé qu'après l'information provisoire qu'elle ne procéderait pas à une analyse de la segmentation, alors qu'elle avait demandé les informations relatives à la segmentation du marché aux producteurs-exportateurs chinois. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également déclaré que la Commission n'avait pas établi la correspondance entre les NCP et les segments et que le dossier ne contenait aucune preuve que la Commission avait même envisagé d'évaluer les segments et leur comparabilité avec les NCP ou de veiller à ce que les NCP tiennent compte des différences de prix en fonction du modèle et du segment. À l'appui de leurs arguments, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fourni une liste de modèles de VEB en affirmant que, bien que tous ces modèles fussent couverts par le même NCP, leurs prix de vente variaient considérablement.

(822) Dans le questionnaire destiné aux producteurs-exportateurs ainsi que celui destiné aux producteurs de l'Union, la Commission a demandé des informations sur le segment de marché auquel les producteurs considéraient que leurs VEB appartenaient. Ces informations étaient demandées séparément de celles relatives au NCP. Par ailleurs, outre les informations relatives à la segmentation du marché, la Commission a également demandé des informations sur le site de production, la date de lancement, le type de corps, l'efficacité, la charge rapide, la capacité de la batterie et le nombre de sièges. Ces informations ont été demandées afin que la Commission puisse comprendre les types de VEB que vendaient les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon et les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Toutefois, le seul fait que la Commission ait demandé ces informations supplémentaires ne voulait pas dire qu'elle en tiendrait compte dans son évaluation du préjudice et des prix si elle ne le jugeait pas nécessaire. Comme expliqué au considérant 806 du présent règlement, la Commission n'a pas considéré qu'une analyse de la segmentation était nécessaire. De surcroît, comme expliqué au considérant 1022 du règlement provisoire, le NCP tenait compte des caractéristiques essentielles des VEB ayant une incidence sur le prix de vente de l'industrie de l'Union, et en particulier de la longueur, de la gamme, de la puissance et du type de roue motrice. Qui plus est, à la note de bas de page nº 425 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que la longueur du VEB était étroitement liée aux segments définis dans les catégories de voitures les plus couramment utilisées (c'est-à-dire sur la base des lettres A, B, C, etc.). La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas avancé d'éléments de preuve du contraire à cet égard. Par ailleurs, comme expliqué au considérant 1042 du règlement provisoire, il n'existait aucune segmentation universellement acceptée pour les voitures particulières et aucune ligne de démarcation claire entre les segments allégués, ce qui donnait souvent lieu à plusieurs différentes classifications en segments pour un seul modèle. Par exemple, un des plus populaires VEB importés de Chine, le MG4 Hatchback, est classé dans le segment C par S&P Global Mobility, dans la base de données Electric Vehicle ([121]) et par le groupe SAIC sur le site web MG Motor Europe ([122]). Toutefois, dans sa réponse au questionnaire, SAIC a indiqué un autre segment pour ce modèle. Autre exemple, le Polestar 2 est classé dans le segment D dans la base de données des véhicules électriques, mais le groupe Geely (dans sa réponse au questionnaire) et S&P Global Mobility ont tous deux déclaré ce modèle dans un autre segment. Ces exemples, qui concernent quelques-uns des VEB importés de Chine les plus vendus, montrent qu'il n'existe aucun critère clair et objectif, correspondant à des caractéristiques techniques observables ou mesurables, pouvant être utilisé pour classer les VEB en segments. Par conséquent, l'utilisation d'une telle segmentation n'aurait pas donné lieu à une analyse précise et significative de la comparabilité des prix. De fait, même s'il était possible de classer les VEB en segments de manière objective et non ambigüe (ce qui n'est pas le cas), une telle classification serait de toute façon redondante, vu que la structure des NCP comprend des caractéristiques très semblables à celles d'une segmentation plausible.

([121]) https://ev-database.org/#sort:path~type~order=.rank~number~desc|make-checkbox-dropdown:pathGroup=.mg|rs-price:prev~next=10000~100000|rs-range:prev~next=0~1000|rs-fastcharge:prev~next=0~1500|rs-acceleration:prev~next=2~23|rs-topspeed:prev~next=110~350|rs-battery:prev~next=10~200|rs-towweight:prev~next=0~2500|rs-eff:prev~next=100~350|rs-safety:prev~next=-1~5|paging:currentPage=0|paging:number=10.

([122]) https://news.mgmotor.eu/press/the-exceptional-design-of-the-mg4-electric-in-detail/.

(823) En ce qui concerne les exemples de modèles fournis par la CCCME et les pouvoirs publics chinois, la Commission a tout d'abord observé, à titre de remarque générale, que la finalité d'un NCP n'est pas de prédire de manière précise le prix de chaque modèle. Son but est plutôt de refléter les principales caractéristiques qui affectent les prix, afin de pouvoir effectuer des comparaisons pertinentes des prix et tirer des conclusions fiables lorsque ces comparaisons sont agrégées au niveau approprié, par exemple dans un calcul de la sous-cotation. En toute hypothèse, non seulement les exemples de modèles figurant dans la liste fournie par la CCCME et les pouvoirs publics chinois ne remettent pas en cause l'adéquation de la structure de NCP, mais ils plaident fortement en sa faveur. La liste comprenait les modèles et prix suivants du groupe BYD: 1) Dolphin Active, 44,9 kWh (29 000 EUR); 2) Dolphin Boost, 44,9 kWh (31 000 EUR); 3) Dolphin, 60,4 kWh (34 200 EUR); et 4) Atto 3 (38 500 EUR). La CCCME a déclaré que, bien que tous ces modèles aient des prix sensiblement différents, ils ont tous le même NCP.

(824) La déclaration de la CCCME et des pouvoirs publics chinois est manifestement erronée. En réalité, dans la structure de NCP utilisée pour l'enquête, ces quatre modèles relèvent de *trois* différents NCP, en raison de leurs différences d'*autonomie* et de *puissance* ([123]). Plus précisément, les NCP correspondant à ces modèles sont les suivants: 1) Dolphin Active, 44,9 kWh: NCP L3R2P1W2; 2) Dolphin Boost, 44,9 kWh: NCP L3R2P2W2; 3) Dolphin, 60,4 kWh: NCP L3R3P2W2; et 4) Atto 3: NCP L3R3P2W2. On remarque aisément que les modèles les plus chers sont ceux dont le NCP correspond à des caractéristiques techniques supérieures (c'est-à-dire plus de longueur, d'autonomie ou de puissance ou quatre roues motrices), comme l'exigerait une structure de NCP adaptée à son objectif. Il est aussi particulièrement intéressant de noter que, malgré la variation importante des prix, tous les modèles de la liste sont classés par leur constructeur dans un seul et même segment, à savoir le segment C ([124]). Cela prouve que la Commission a suivi la bonne approche avec sa structure de NCP et qu'une comparaison des prix fondée sur des segments, même si ceux-ci pouvaient être définis de manière claire et objective (ce qui n'est pas le cas), serait manifestement insuffisante et inappropriée. Eu égard à ce qui précède, les allégations de la CCCME et des pouvoirs publics chinois ont été rejetées.

(825) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la déclaration de la Commission sur l'absence de segments de marché universellement acceptés i) n'était appuyée par aucune évaluation de la Commission et constituait une déclaration non étayée effectuée a posteriori, ii) allait à l'encontre de la logique de l'industrie et de son propre questionnaire, et iii) ne pouvait amener à conclure que les preuves irréfutables justifiant une analyse segmentée pouvaient être écartées. En effet, selon la CCCME, si l'on suit la logique de la Commission, étant donné que les NCP ne sont pas non plus universellement acceptés et ont d'ailleurs été créés par la Commission pour la présente affaire, leur utilisation ne peut pas non plus être déterminante. La CCCME a prétendu avoir démontré que la Commission, les principales publications du marché telles que S&P Global Mobility et l'étude Transport & Environment et les producteurs de l'Union utilisaient les mêmes segments de marché que ceux indiqués dans le questionnaire de la Commission.

(826) Ces allégations sont dénuées de fondement. En ce qui concerne le point i), la Commission ne saurait prouver quelque chose qui n'existe pas. En dehors des informations communiquées dans le document d'ouverture, l'enquête n'a pas révélé que la moindre caractéristique technique objective avait été définie sur la base de l'une ou l'autre segmentation, telle que «A, B et C» ou «entrée de gamme, haut de gamme et luxe», et la CCCME n'a produit aucun élément de preuve de la sorte. De fait, la CCCME a demandé à la Commission d'utiliser dans son évaluation des informations dont elle ne connaissait pas la signification. La Commission ne saurait accéder à une telle demande. La Commission a expliqué qu'il n'existait pas de segments de marché universellement acceptés au considérant 1042 du règlement provisoire en réponse à des allégations de parties intéressées concernant la segmentation. Par conséquent, l'allégation de la CCCME selon laquelle cette déclaration a été effectuée a posteriori est dénuée de pertinence. En ce qui concerne le point ii), la Commission ne voit pas en quoi l'absence de segments de marché universellement acceptés irait à l'encontre de la logique et du questionnaire de la Commission. En ce qui concerne le point iii), comme expliqué au considérant 108 du règlement provisoire, la Commission a conclu qu'une analyse de la segmentation n'était pas nécessaire en l'espèce. Par ailleurs, la Commission a défini les NCP sur la base de critères objectifs qui ont été communiqués aux producteurs-exportateurs chinois dans le questionnaire. Comme expliqué au considérant 1022 du règlement provisoire, les NCP sont utilisés par la Commission afin de procéder à une comparaison équitable entre les produits importés et les produits similaires fabriqués par l'industrie de l'Union, dans le cadre du calcul de la marge de sous-cotation. Les NCP n'ont pas besoin d'être universellement acceptés, comme la CCCME le prétend. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

([123]) Lorsque les caractéristiques techniques pertinentes pour la classification par NCP n'étaient pas disponibles dans la réponse au questionnaire de BYD, elles ont été obtenues dans la base de données sur les véhicules électriques (http://ev-database.org).

([124]) https://www.byd.com/eu/news-list/BYD_DOLPHIN_Agile_and_Versatile.html.

(827) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que sur un marché en transition, l'analyse des effets sur les prix ne pouvait pas être uniquement fondée sur les données par NCP et sur un calcul de la sous-cotation basé sur une seule année de la période considérée.

(828) Cette affirmation est factuellement erronée. La Commission n'a pas seulement évalué la marge de sous-cotation, mais aussi le blocage des prix pendant l'intégralité de la période considérée. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(829) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la Commission n'avait pas enquêté ou recueilli d'éléments de preuve concernant la question de savoir si la valeur de la marque affectait la comparabilité des prix, mais s'était contentée de renverser la charge de la preuve et de la faire peser sur la CCCME.

(830) Cette allégation est sans fondement. Au considérant 1037 du règlement provisoire, la Commission a longuement expliqué son évaluation de l'incidence de la valeur de la marque. La Commission n'a pas renversé la charge de la preuve en la faisant peser sur la CCCME mais a observé que la CCCME n'avait pas expliqué comment la Commission était censée prendre en considération la valeur de la marque aux fins de la comparaison des prix. Les parties ne peuvent pas simplement demander à la Commission de procéder à toutes sortes d'évaluations sans donner leur point de vue sur la manière sur ces évaluations devraient être effectuées. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(831) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1018 à 1049 du règlement provisoire telles que révisées par le considérant 57 du présent règlement ont été confirmées.

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

(832) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas évalué l'incidence des auto-importations sur la situation économique de l'industrie de l'Union, notamment en ce qui concerne la production, l'utilisation des capacités, les volumes et les prix de vente, la part de marché et la rentabilité, entre autres. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre affirmé qu'on ne savait pas si l'un ou l'autre des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon importait des VEB en provenance de Chine au cours de la période considérée.

(833) Compte tenu de l'anonymat accordé aux producteurs de l'Union et du petit nombre de groupes de producteurs de l'Union qui importaient des VEB en provenance de Chine au cours de la période considérée, la Commission ne peut pas révéler si les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont importé des VEB en provenance de Chine au cours de la période considérée. La divulgation de ces informations reviendrait à révéler si BMW, Mercedes, Renault ou Tesla ont été retenus dans l'échantillon. Néanmoins, comme expliqué au considérant 22 du présent règlement, l'échantillonnage des producteurs de l'Union a été effectué au niveau de l'entité de production et non au niveau du groupe, alors que les producteurs de l'Union font partie de groupes de sociétés plus grands et que les importations de VEB en provenance de Chine n'ont pas nécessairement été effectuées par les entités de production. En outre, les indicateurs de préjudice sont uniquement fondés sur les VEB produits et vendus dans l'Union par les producteurs de l'Union. Par ailleurs, la question de savoir si les importations de l'industrie de l'Union en provenance de Chine constituaient un facteur entraînant une menace de préjudice pour l'industrie des VEB de l'Union a été examinée au considérant 1213 du règlement provisoire et aux considérants 1216 à 1223 du présent règlement. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

4.5.1. *Observations générales*

(834) Aucune observation n'a été reçue concernant cette partie du règlement provisoire.

4.5.2. *Indicateurs macroéconomiques*

4.5.2.1. Production, capacités de production et utilisation des capacités

(835) Comme expliqué au considérant 683 du présent règlement, la Commission a révisé le volume de production pour la période d'enquête sur la base des données communiquées par Prodcom pour 2023 qui ont été mises à la disposition du public. Il s'ensuit que les données relatives aux capacités de production doivent également être révisées, comme le montre le tableau 4 ci-dessous.

Tableau 4

Production et capacités de production pendant la période d'enquête

	Période d'enquête
Volume de production (en unités)	1 590 247
Indice (2020 = 100)	*292*
Capacités de production (en unités)	4 607 682
Indice (2020 = 100)	*280*

Source: Prodcom (voir considérant 683 du présent règlement).

(836) La Commission a fait observer que les capacités de production étaient en légère baisse de 2,2 % dans le tableau ci-dessus par rapport aux capacités de production indiquées dans le tableau 4 du règlement provisoire.

(837) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que les données fournies dans le règlement provisoire en ce qui concerne la production, les capacités de production et l'utilisation des capacités n'étaient pas fiables et ne constituaient pas des éléments de preuve positifs répondant aux exigences juridiques établies.

(838) En particulier, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir i) que les volumes de production estimés n'étaient pas fiables, étant donné qu'ils étaient fondés sur les données Prodcom, et ont réitéré leurs allégations mentionnées au considérant 680 du présent règlement selon lesquelles les données Prodcom avaient une portée plus large que le produit soumis à l'enquête, ii) que le volume de production Prodcom affectait également d'autres indicateurs de préjudice, tels que les capacités de production, l'utilisation des capacités et la productivité, qui ont été estimés sur la base du volume de production, et iii) que les volumes de production de l'industrie de l'Union ont augmenté à un rythme plus élevé que la consommation de l'Union au cours de la période considérée, ce qui montrait que l'industrie de l'Union était prospère et n'était pas affectée par les importations en provenance de Chine, ce qui a également été démontré par les annonces de nouveaux lancements de VEB par les producteurs de l'Union.

(839) En ce qui concerne la fiabilité et l'exactitude des données Prodcom, la Commission a répondu à ces allégations aux considérants 683 à 689 du présent règlement, dans lesquels elle a conclu que les données Prodcom étaient fiables. En outre, la Commission a fait observer que le seul fait de comparer l'augmentation de la production totale et l'augmentation de la consommation de l'Union ne permettait pas de tirer de conclusion sur la situation de l'industrie de l'Union, étant donné que cette comparaison ne tenait pas compte d'une multitude d'autres facteurs et indicateurs, notamment de l'évolution des importations et des exportations, des parts de marché et de la rentabilité. Par conséquent, cette comparaison ne remettait pas en cause les conclusions relatives à la situation de l'industrie de l'Union. Ces conclusions n'étaient pas non plus remises en cause par le fait que les producteurs de l'Union continuaient de lancer de nouveaux modèles de VEB dans le but de satisfaire la demande et de faire face à la concurrence sur le marché de l'Union, malgré les difficultés auxquelles ils sont confrontés du fait des importations à bas prix faisant l'objet de subventions en provenance de Chine. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(840) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réaffirmé que la production de l'industrie de l'Union avait augmenté à un rythme plus soutenu que la consommation de l'Union et que la Commission n'avait pas expliqué ce qu'elle voulait dire en affirmant, au considérant 839 du présent règlement, que l'évaluation de la situation de l'industrie de l'Union ne devait pas ignorer l'évolution des importations et des exportations, des parts de marché et de la rentabilité, ni quelle analyse elle avait réalisée à cet égard ou la manière dont celle-ci affectait la question factuelle en cause.

(841) La Commission a rappelé que l'évaluation de la situation de l'industrie de l'Union et du préjudice ne pouvait pas reposer uniquement sur une comparaison de l'évolution de la production et de l'évolution de la consommation, mais devait tenir compte de la totalité des indicateurs pertinents. Ces facteurs ont été analysés en détail à la section 4.5 du règlement provisoire, qui incluait également la conclusion relative à la situation de l'industrie de l'Union, qui ne subissait pas de préjudice important au cours de la période d'enquête. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(842) Par ailleurs, à la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'utilisation estimée des capacités n'était pas fiable car i) elle reposait uniquement sur les informations fournies par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, et ii) elle reposait sur une extrapolation effectuée en utilisant la production totale déclarée par Prodcom et l'utilisation des capacités calculée pour les producteurs retenus dans l'échantillon, qui supposerait que les capacités de production et l'utilisation des capacités seraient les mêmes pour tous les producteurs de l'Union. La CCCME a réitéré cette allégation à la suite de l'information finale.

(843) Comme expliqué aux considérants 26 à 45 du règlement provisoire, l'échantillon de producteurs de l'Union était représentatif de l'industrie de l'Union. En outre, les données fournies par ces producteurs ont été vérifiées au cours de l'enquête. Par conséquent, l'utilisation des capacités calculée pour les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon constitue l'estimation la plus fiable de l'utilisation moyenne des capacités de l'industrie de l'Union. Il s'ensuit que le calcul de la capacité de production totale de l'industrie de l'Union effectué sur la base de la production totale de l'Union et de l'utilisation moyenne des capacités a également fourni l'estimation la plus fiable des capacités de production de l'Union. Contrairement à ce qu'ont suggéré la CCCME et les pouvoirs publics chinois, cette méthode ne supposait pas que tous les producteurs de l'Union ont la même utilisation de leurs capacités. A fortiori, elle ne suppose pas non plus que tous les producteurs de l'Union disposent des mêmes capacités de production. Enfin, la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni de meilleure source de données pour l'utilisation des capacités de l'industrie de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(844) En outre, à la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont remis en question la conclusion de la Commission selon laquelle les capacités de production de VEB des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon avaient augmenté grâce à la réorientation de lignes de production de la production de véhicules ICE vers la production de VEB et ont également remis en cause le fait que les producteurs de l'Union aient la capacité ou les incitations nécessaires pour élargir cette réorientation de manière à répondre à la nouvelle demande de VEB. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que si les estimations de la Commission relatives aux capacités de production et à l'utilisation des capacités étaient correctes, cela signifierait que l'industrie de l'Union souffrait d'une surcapacité et des coûts élevés qui en découleraient et qu'elle n'aurait aucune incitation à réorienter davantage de lignes de production des véhicules ICE (qui sont actuellement plus rentables) vers les VEB, ou à continuer d'importer des VEB en provenance de Chine.

(845) L'augmentation des capacités grâce à la réorientation des lignes de production existantes des véhicules ICE vers les VEB a été confirmée dans le cadre des visites de vérification effectuées par la Commission auprès des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et dans leurs installations de production. La Commission a observé qu'une telle réorientation n'avait pas d'incidence sur le volume et la rentabilité de l'activité relative aux véhicules ICE, étant donné qu'elle concernait principalement la capacité inutilisée, qui évolue en fonction de la baisse de la demande de véhicules ICE. En conséquence, l'argument de la CCCME et des pouvoirs publics chinois selon lequel les producteurs de l'Union ne seraient pas incités à réorienter davantage de lignes de production des véhicules ICE vers les VEB est réfuté par les faits établis par l'enquête. En outre, l'existence d'importantes capacités inutilisées des producteurs de l'Union n'empêcherait pas ces derniers d'importer des VEB en provenance de Chine, afin de pouvoir concurrencer les importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine. Les importantes capacités inutilisées de l'industrie de l'Union correspondent à la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(846) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir i) que, dans le tableau 4 du règlement provisoire, la Commission avait fait référence à certains sites web non spécifiés des producteurs de l'Union et à des données qui en étaient tirées et qu'il était difficile de savoir quelles étaient les données en question, comment elles avaient été rendues compatibles avec la méthode expliquée au considérant 1057 du règlement provisoire et en quoi les informations provenant de ces sites internet avaient contribué à l'évaluation des capacités de production et de l'utilisation des capacités de l'industrie de l'Union, et ii) qu'on ne savait pas pourquoi la Commission ne s'était pas fondée sur les données relatives à la production et aux capacités de production fournies par les producteurs de VEB de l'Union dans leurs formulaires d'échantillonnage afin de calculer la production totale, les capacités de production et l'utilisation des capacités de l'Union; la CCCME a également réitéré cet argument à la suite de l'information finale.

(847) La Commission ne pouvait pas préciser quels étaient les sites internet de producteurs de l'Union qu'elle avait utilisés pour recouper les données relatives à la production pour la période d'enquête, car cela supposerait de divulguer l'identité des sociétés ayant soumis un formulaire d'échantillonnage. En ce qui concerne le point ii), la Commission a fait observer que cela supposerait de divulguer le niveau de coopération des producteurs de l'Union au stade de l'échantillonnage, ce qui révélerait ensuite l'identité des sociétés ayant coopéré à l'enquête, et que la Commission violerait donc ainsi l'anonymat accordé aux producteurs de l'Union, comme expliqué aux considérants 12 et 13 du règlement provisoire. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(848) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé, en ce qui concerne les capacités des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, i) que la Commission n'a fourni aucun élément de preuve à l'appui de son affirmation figurant au considérant 1058 du règlement provisoire selon laquelle certains producteurs de l'Union étaient en train de convertir des lignes de production de véhicules ICE en lignes de production de VEB et, dès lors, ces lignes de production étaient entièrement consacrées à la production de VEB, ii) que la mesure dans laquelle les producteurs convertissaient des capacités n'était pas non plus connue (la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également réitéré cet argument à la suite de l'information finale), et iii) que la Commission n'avait pas étayé sa supposition, au considérant 1060 du règlement provisoire, selon laquelle davantage de capacités pourraient être transférées de la production de véhicules ICE à la production de VEB dans un avenir proche, alors que selon les informations accessibles au public, la plupart des producteurs de VEB de l'Union pourraient continuer de produire des véhicules ICE, des hybrides, etc., pendant de nombreuses années et au-delà de 2035. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont notamment fait référence à un rapport de Transport & Environment, qui indiquait que la stratégie des producteurs de VEB de l'Union consistait à «contenir les ventes de véhicules électriques jusqu'à ce que celles-ci soient rendues obligatoires par le règlement, en privilégiant entretemps les bénéfices tirés des véhicules ICE et des grands et coûteux modèles de véhicules électriques» ([125]).

(849) En ce qui concerne le point i), ces informations ont été fournies par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon lors de la vérification sur place. En ce qui concerne le point ii), selon lequel la mesure dans laquelle les producteurs convertissaient des capacités n'était pas non plus connue, comme expliqué au considérant 702 du présent règlement, le marché de l'Union était en pleine transition de la production de véhicules ICE vers la production de VEB. L'enquête porte sur les producteurs de VEB, et non sur les producteurs de véhicules ICE et de VEB, et la Commission a enquêté sur les VEB, et non sur les véhicules ICE. En ce qui concerne le point iii), comme expliqué au considérant 1223 du règlement provisoire, conformément au règlement (UE) 2019/631, modifié ultérieurement par le règlement (UE) 2023/851, l'industrie de l'Union doit augmenter ses ventes de VEB et diminuer ses ventes de véhicules ICE sur le marché de l'Union. Cela signifie que la production de VEB va augmenter, tandis que la production de véhicules ICE destinés à être vendus sur le marché de l'Union va diminuer. Il est vrai que l'industrie de l'Union pourrait continuer de produire des véhicules ICE au-delà de 2035, mais pas pour les vendre dans l'Union, uniquement pour les exporter, ce qui est dénué de pertinence, étant donné que la principale cible de l'industrie de l'Union est le marché de l'Union et non les pays tiers. L'extrait du rapport de Transport & Environment cité par la CCCME et les pouvoirs publics chinois fait référence à une phase de stagnation observée entre le quatrième trimestre de 2021 et le quatrième trimestre de 2024. Toutefois, à partir de 2025, une phase de croissance sera déclenchée par le règlement (UE) 2019/631, tel que modifié par le règlement (UE) 2023/851, qui a resserré les objectifs en matière de CO_2 à partir de 2025, comme expliqué au considérant 1223 du règlement provisoire.

(850) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission s'était trompée en estimant la capacité de production de VEB de l'industrie de l'Union et en concluant que les producteurs de l'Union disposaient de capacités suffisantes pour répondre à la future demande, car elle n'avait pas tenu compte des prétendues contraintes de matières premières. À l'appui de leurs allégations, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont cité des rapports, des observations et des publications de la Cour des comptes européenne et de l'ACEA. Ils ont également fait référence à des informations faisant état de longs délais de livraison pour les VEB produits par les producteurs de l'Union, suggérant que ces retards résultent de ces contraintes.

(851) La Commission a considéré que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas démontré que l'accès aux matières premières exerçait une contrainte significative et effective sur les capacités de production de VEB de l'Union et a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient même pas tenté de quantifier cette contrainte. À cet égard, la Commission a rappelé que les extraits du rapport de la Cour des comptes européenne mentionnés par la CCCME et les pouvoirs publics chinois concernaient la production de batteries de l'Union, et non la production de VEB, et que l'industrie des VEB de l'Union ne se contentait pas d'utiliser des batteries produites dans l'Union. En outre, les rapports de l'ACEA et les observations des représentants de l'ACEA sur les matières premières portent sur des questions de compétitivité en matière de coûts plutôt que sur des questions de capacité de production. En outre, des augmentations des délais de livraison observées pendant des périodes limitées et pour des producteurs spécifiques ne constituent pas la preuve de contraintes significatives ou durables pesant sur les capacités de production de VEB de l'Union. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

([125]) https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024_06_EV_market_briefing.pdf.

(852) Enfin, à la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'évolution de la production, des capacités de production et de l'utilisation des capacités réfutait la conclusion de la Commission énoncée au considérant 1102 du règlement provisoire concernant la détérioration de la situation de l'industrie de l'Union, en particulier au cours de la période d'enquête.

(853) La Commission a rappelé que ces conclusions étaient tirées de l'ensemble des indicateurs de préjudice, y compris ceux qui se sont détériorés au cours de la période d'enquête, tels que la rentabilité, le rendement des investissements, les flux de liquidités et les parts de marché. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(854) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la déclaration de la Commission selon laquelle les producteurs de l'Union étaient en transition puisqu'ils n'utilisaient la capacité de production de véhicules ICE inutilisée que pour la production de VEB, ce qui n'affectait pas le volume de véhicules ICE, n'était pas exacte.

(855) Cette allégation est factuellement erronée. La Commission n'a effectué aucune déclaration de la sorte. En réalité, au considérant 1058 du règlement provisoire, la Commission a déclaré que l'enquête avait révélé que certains producteurs de l'Union étaient en train de convertir des lignes de production de véhicules ICE en lignes de production de VEB et que, dès lors, ces lignes de production étaient entièrement consacrées à la production de VEB, ou qu'ils produisaient des VEB dans leurs usines d'assemblage parallèlement aux véhicules ICE, en utilisant essentiellement le même procédé de production afin de mettre à profit leurs actifs, procédés et compétences existants et de bénéficier d'une flexibilité de volume. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(856) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que le taux de conversion des capacités des producteurs de l'Union était une question factuelle fondamentale et que le fait que la Commission ne l'ait pas examinée indique que ses calculs des capacités et de l'utilisation des capacités, ainsi que son allégation relative à la transition des véhicules ICE vers les VEB, n'étaient pas fondés sur des éléments de preuve, mais sur des hypothèses théoriques. À l'appui de ses arguments, la CCCME a en outre affirmé que les données postérieures à la période d'enquête figurant dans le tableau 6 du présent règlement montraient qu'aux premier et deuxième trimestres de 2024, la transition vers l'électrification n'avait pas progressé et que la part des VEB dans l'ensemble des ventes de véhicules particuliers était largement inférieure à la moyenne de 14,6 % relevée pour la période d'enquête.

(857) La Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas expliqué en quoi le fait que le taux de conversion des constructeurs automobiles de l'Union de la production de véhicules ICE vers la production de VEB n'était pas connu mettait en doute les conclusions de la Commission relatives aux capacités de production et à l'utilisation des capacités ainsi que la thèse selon laquelle les producteurs de l'Union opéraient une transition de la production de véhicules ICE vers la production de VEB. Comme expliqué au considérant 855 du présent règlement, les producteurs de l'Union augmentaient leurs capacités de production de VEB de plusieurs manières. En outre, la CCCME semble confondre la transition du marché des voitures particulières de l'Union des véhicules ICE vers les VEB, qui a été présentée dans le tableau 1 du règlement provisoire ainsi que dans le tableau 6 du présent règlement, avec la transition des producteurs de véhicules de l'Union de la production de véhicules ICE vers la production de VEB. La transition du marché de l'Union ne saurait aucunement remettre en question les conclusions de la Commission relatives à la production, aux capacités et à l'utilisation des capacités de l'industrie de l'Union établies pour la période considérée. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(858) Les conclusions provisoires exposées aux considérants 1055 à 1060 du règlement provisoire telles que révisées par le considérant 835 du présent règlement ont été confirmées.

4.5.2.2. Volume des ventes et part de marché

(859) Comme dans le cas des données relatives à la consommation apparente de l'Union pendant la période d'enquête, comme expliqué au considérant 711 du présent règlement, et des données relatives au volume des importations en provenance de Chine et à ses parts de marché fondées sur les immatriculations à la suite de l'importation, comme expliqué au considérant 723 du présent règlement, pour pouvoir divulguer les données sous-jacentes aux calculs respectifs, la Commission a révisé les données relatives aux ventes de l'industrie de l'Union et à leurs parts de marché sur la base de la consommation apparente et réelle, en utilisant comme source l'AEE au lieu de S&P Global Mobility comme elle l'avait fait dans le tableau 5 du règlement provisoire.

Tableau 5

Volume des ventes et part de marché

	Période d'enquête
Volume des ventes sur le marché de l'Union (immatriculations) en unités	990 289
Indice (2020 = 100)	*261*
Part de marché (de la consommation apparente)	59,9 %
Indice (2020 = 100)	*87*
Part de marché (de la consommation réelle — immatriculations)	65,2 %
Indice (2020 = 100)	*93*

Source: AEE.

(860) La Commission a fait observer qu'en comparant les données relatives à la période d'enquête figurant dans le tableau 5 du règlement provisoire, qui avaient comme source S&P Global Mobility, aux données correspondantes du tableau 5 ci-dessus qui avaient pour source l'AEE, on constatait une très faible différence dans les ventes totales de l'industrie de l'Union (0,3 %), aucune modification de la part de marché fondée sur la consommation apparente et une variation de 0,2 point de pourcentage de la part de marché fondée sur la consommation réelle.

(861) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé i) que les volumes de vente et les parts de marché de l'industrie de l'Union devraient inclure les auto-importations en provenance de Chine (une allégation similaire avait également été formulée par la VDA), une allégation à nouveau réitérée par la CCCME et les pouvoirs publics chinois à la suite de l'information finale, ii) que la Commission a négligé le fait que l'industrie de l'Union était orientée vers l'exportation et que les exportations de l'industrie de l'Union ont augmenté au cours de la période considérée, ce qui démontrait que l'industrie de l'Union se concentrait sur l'augmentation des exportations et non sur les ventes intérieures et la part de marché et que les importations de VEB de marques chinoises et de pays tiers n'avaient augmenté que pour combler le manque, une allégation à nouveau réitérée par la CCCME et les pouvoirs publics chinois à la suite de l'information finale, et iii) que la Commission n'a pas non plus évalué la moindre incidence potentielle de l'arrêt des subventions à l'achat de véhicules électriques dans des États membres de l'Union tels que l'Allemagne.

(862) La Commission a expliqué au considérant 165 du règlement provisoire et au considérant 833 du présent règlement que les indicateurs de préjudice, notamment les ventes et les parts de marché, sont fondés uniquement sur les VEB produits et vendus dans l'Union par les producteurs de l'Union et que, pour les auto-importations, l'industrie de l'Union agissait en tant que négociant, et non en tant que producteur. Par conséquent, il aurait été erroné d'inclure les «auto-importations» dans le calcul des ventes et des parts de marché de l'Union. L'incidence de ces importations a été évaluée au considérant 1213 du règlement provisoire et aux considérants 1216 et 1223 du présent règlement.

(863) En ce qui concerne les arguments relatifs aux exportations de l'industrie de l'Union, la Commission a fait observer que les ventes de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union étaient nettement supérieures à ses ventes à l'exportation, ce qui démontre que le marché de l'Union reste le marché le plus important pour l'industrie de l'Union. En outre, étant donné que l'industrie de l'Union n'était pas soumise à des contraintes de capacité, les exportations n'auraient pas pu jouer un rôle dans la diminution de la part de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union.

(864) En ce qui concerne la suppression des subventions à l'achat de VEB, notamment en Allemagne, la Commission a observé que ces subventions n'établissaient pas de distinction entre les VEB produits dans l'Union et ailleurs et que la suppression de ces subventions avait pris effet après la fin de la période d'enquête. Il est donc difficile de comprendre comment la Commission aurait dû en tenir compte dans son analyse.

(865) Eu égard à ce qui précède, la Commission a rejeté les affirmations en question.

(866) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'hypothèse de la Commission selon laquelle les importations de VEB en provenance de Chine compromettaient la capacité des producteurs de VEB de l'Union de produire et de vendre davantage de la production de l'Union était erronée étant donné que i) la production et les volumes de vente de l'industrie de l'Union tendaient à indiquer que les producteurs de VEB de l'Union étaient en mesure de vendre ce qu'ils produisaient, ii) l'augmentation des exportations de l'industrie de l'Union était plusieurs fois supérieure aux ventes perdues en raison de la diminution de la part de marché sur le marché de l'Union, iii) les producteurs de l'Union déplaçaient leur production vers des pays tiers et importaient des VEB de ces pays tiers, et iv) au lieu de tenter de réaliser des économies d'échelle, les producteurs de l'Union réduisaient leur production de certains modèles de VEB et semblaient se concentrer sur les hybrides (en prenant l'exemple de Stellantis, qui prévoit de cesser sa production d'un VEB et de lancer plusieurs nouveaux modèles hybrides).

(867) En ce qui concerne le point i), la Commission a rappelé qu'au considérant 1084 du règlement provisoire, elle avait expliqué que l'industrie de l'Union produisait principalement sur la base de commandes. Dès lors, le fait que sa production soit entièrement vendue n'est pas pertinent aux fins de l'appréciation de la concurrence de l'industrie de l'Union avec les importations de VEB en provenance de Chine à bas prix et faisant l'objet de subventions.

(868) En ce qui concerne le point ii), la Commission a fait observer que la CCCME n'avait pas indiqué quelles conclusions il convenait de tirer de ses calculs relatifs au lien entre l'augmentation réelle des exportations et une diminution théorique des ventes de l'Union, ni pourquoi. En toute hypothèse, ces calculs cadrent avec la conclusion de la Commission selon laquelle les tendances négatives de la situation de l'industrie de l'Union ne sont pas dues à ses résultats à l'exportation. De fait, une augmentation des ventes à l'exportation aide l'industrie de l'Union à produire davantage et à couvrir une plus grande partie de ses coûts fixes et à réduire ainsi les coûts de production unitaires des VEB.

(869) En ce qui concerne le point iii), il ne peut être exclu que les producteurs de l'Union déplacent leur production vers la Chine et d'autres pays tiers, vu l'absence de conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union.

(870) En ce qui concerne le point iv), la CCCME n'a pas avancé d'éléments de preuve démontrant l'existence d'une réduction systématique de la production de certains modèles de VEB par les producteurs de l'Union avec une réorientation vers les modèles hybrides, et elle n'a mentionné qu'un seul exemple à cet égard. Toutefois, même si cette thèse se vérifiait de manière générale, il ne pourrait être exclu que cette décision soit causée par la concurrence déloyale à laquelle sont confrontés les producteurs de VEB de l'Union en raison des importations de VEB en provenance de Chine.

(871) Eu égard à ce qui précède, les arguments et allégations de la CCCME et des pouvoirs publics chinois ont été rejetés.

(872) Les conclusions provisoires exposées aux considérants 1061 à 1064 du règlement provisoire telles que révisées par le considérant 859 du présent règlement ont été confirmées.

4.5.2.3. Croissance

(873) En l'absence d'observations, les conclusions énoncées aux considérants 1065 à 1067 du règlement provisoire ont été confirmées.

4.5.2.4. Emploi et productivité

(874) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que les données fournies dans le règlement provisoire concernant l'emploi et la productivité ne constituaient pas des éléments de preuve positifs, étant donné qu'elles étaient fondées sur les données des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également déclaré qu'il était difficile de comprendre pourquoi l'emploi dans l'industrie de l'Union avait augmenté de plus de 190 % au cours de la période considérée, puisque l'industrie de l'Union ne faisait que transférer des lignes de production de véhicules ICE vers la production de VEB et que l'emploi semblait avoir augmenté en fonction de la capacité de production, mais que, étant donné que les capacités de production n'étaient utilisées qu'à 35 %, il était difficile de comprendre la nécessité pour l'industrie de l'Union d'augmenter l'emploi si radicalement, vu qu'une telle augmentation de l'emploi ne ferait qu'entraîner une hausse des coûts de production et que l'augmentation de la productivité était beaucoup plus faible et ne correspondait pas à celle d'une industrie efficace.

(875) Comme expliqué aux considérants 26 à 45 du règlement provisoire, l'échantillon de producteurs de l'Union était un échantillon représentatif de l'industrie de l'Union et les données des producteurs de l'Union ont été vérifiées. Par conséquent, le calcul de l'emploi et de la productivité de l'industrie de l'Union sur la base de ces données fournit les données les plus fiables pour ces indicateurs. La Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas fourni de données plus précises à cet égard.

(876) En ce qui concerne l'augmentation de l'emploi, la Commission a constaté, comme expliqué au considérant 1070 du règlement provisoire, que l'emploi avait globalement suivi la tendance de la production. Elle a également rappelé que le champ d'application des données fournies concernant l'emploi ne couvrait que les activités liées aux VEB des producteurs de l'Union et que ces données n'incluaient pas le personnel employé par ces producteurs dans d'autres activités, telles que la production de véhicules ICE. Compte tenu de ce qui précède, comme expliqué au considérant 1071 du règlement provisoire, l'augmentation de l'emploi de l'industrie des VEB de l'Union peut s'expliquer aisément par la réaffectation du personnel existant de la production de véhicules ICE à la production de VEB. La Commission a également fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas précisé le nombre d'emplois qu'une industrie efficace devrait compter. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(877) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'explication fournie par la Commission au considérant 875 du présent règlement concernant le taux élevé d'augmentation de l'emploi dans l'industrie de l'Union était inappropriée, étant donné que les données n'avaient pas de sens économique, qu'elles étaient peu susceptibles d'être représentatives de l'industrie de l'Union et qu'elles ne respectaient pas l'obligation d'un examen objectif d'éléments de preuve positifs, qui n'était pas un exercice de pure forme.

(878) La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué pourquoi, selon eux, les données relatives à l'emploi n'avaient pas de sens économique. Comme expliqué au considérant 876 du présent règlement, l'emploi a globalement suivi la tendance de la production. La CCCME n'a pas non plus expliqué en quoi les données n'étaient probablement pas représentatives de l'industrie de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(879) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions provisoires exposées aux considérants 1068 à 1072 du règlement provisoire ont été confirmées.

4.5.2.5. Importance du montant des subventions et rétablissement à la suite de pratiques passées de subventionnement

(880) En l'absence d'observations, les conclusions énoncées aux considérants 1073 et 1074 du règlement provisoire ont été confirmées.

4.5.3. *Indicateurs microéconomiques*

4.5.3.1. Prix et facteurs affectant les prix

(881) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que les données fournies dans le règlement provisoire sur les prix et les facteurs influant sur les prix ne constituaient pas des éléments de preuve positifs, car i) l'échantillon de l'Union n'était pas objectif et ii) la Commission n'avait pas procédé à une analyse sur la base de segments.

(882) L'argument relatif à la représentativité de l'échantillon de l'industrie de l'Union a déjà été examiné aux considérants 26 à 45 du règlement provisoire, tandis que l'argument relatif à la segmentation a également été examiné et rejeté au considérant 749 du présent règlement.

(883) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que les VEB chinois ne pouvaient pas avoir d'incidence sur les prix de l'industrie de l'Union étant donné que les prix de l'industrie de l'Union augmentaient parallèlement à l'augmentation des importations en provenance de Chine, qui étaient pour la plupart des auto-importations et s'accompagnaient d'une augmentation du volume de vente de l'industrie de l'Union.

(884) Comme expliqué au considérant 1076 du règlement provisoire, l'augmentation des prix de l'industrie de l'Union a été influencée par les changements apportés à l'assortiment de modèles vendus par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période considérée, en particulier compte tenu du fait que le marché de l'Union opère une transition progressive des véhicules ICE vers les VEB et que de nouveaux modèles ont été lancés et vendus tout au long de la période considérée. En outre, contrairement à ce que laissent entendre la CCCME et les pouvoirs publics chinois, le fait que les prix des importations en provenance de Chine et de l'Union aient tous augmenté au cours de la même période ne signifie pas que ces importations n'ont pas eu d'incidence sur les prix. En effet, à cause des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine, qui sous-cotaient significativement les prix de l'industrie de l'Union, l'industrie de l'Union a été empêchée de fixer les prix facturés à ses clients à des niveaux rentables, comme expliqué au considérant 1100 du règlement provisoire. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(885) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont contesté l'affirmation de la Commission figurant dans le règlement provisoire selon laquelle les hausses de prix entraînent généralement une réduction des quantités vendues.

(886) La Commission a observé que cette déclaration reflétait simplement un principe de base de la théorie économique, appelé «loi de la demande», qui est étayé par de nombreuses preuves empiriques. La Commission a également fait remarquer que, même s'il existait des exceptions à cette loi ([126]), celles-ci ne concerneraient pas la grande majorité des VEB vendus sur le marché de l'Union. Elle a en outre clarifié que l'hypothèse inhérente à cette loi était que tous les autres facteurs pertinents demeuraient inchangés (principe du «toutes choses étant égales par ailleurs»), y compris, notamment, la demande des clients. Dans le cas du marché des VEB de l'Union, il était clair qu'au cours de la période considérée, la demande de VEB avait considérablement augmenté, ce qui a permis une hausse simultanée des prix et des quantités. Cela ne remettait pas en cause le principe de base selon lequel, à un moment donné, et toutes autres choses étant égales par ailleurs, une augmentation des prix entraîne une diminution des volumes de vente. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(887) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont soutenu que la Commission avait expliqué l'augmentation des prix de vente de 38 % au cours de la période considérée par l'évolution de l'assortiment de produits et par un principe de théorie économique qui ne cadrait pas avec les éléments de preuve du dossier, étant donné que i) la Commission avait collecté les données relatives aux NCP ou à l'assortiment de produits auprès des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon uniquement pour la période d'enquête et que rien ne prouvait qu'elle avait collecté ou eu à sa disposition des données aussi détaillées concernant l'assortiment de produits pour la période 2020-2022, et ii) même en supposant qu'il y ait eu une différence au niveau de l'assortiment de modèles vendus, l'augmentation absolue des prix de vente unitaires ne saurait être négligée; or, cette augmentation était supérieure de 1 699 EUR/unité à l'augmentation du coût de production moyen au cours de la même période et ne changeait rien au fait que, pour les différents modèles vendus, les producteurs de l'Union ont pu augmenter leurs prix et leurs volumes de vente. En outre, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que le principe de base de la théorie économique auquel la Commission a fait référence ne s'appliquait pas à l'ensemble des faits existants lors de la période d'enquête en l'espèce, étant donné qu'il était tout à fait possible, et même très probable, que l'hypothèse «toutes choses étant égales par ailleurs» ait été violée au cours de cette période. La CCCME a en outre déclaré que si, de la première année à la suivante, la demande augmentait, le changement d'équilibre se ferait tout au long de la courbe de l'offre, et non le long de la courbe de la demande, et qu'une hausse des prix pourrait très bien coïncider avec une augmentation du volume des ventes.

(888) La Commission n'a pas eu besoin de collecter des données relatives aux NCP ou à l'assortiment de produits auprès des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour conclure qu'au cours de la période 2020-2022, l'industrie de l'Union avait lancé de nouveaux modèles de VEB sur le marché, puisque ces informations étaient accessibles au public, comme indiqué à la note de bas de page n° 431 du règlement provisoire. En outre, le fait que, au cours de la période considérée, le prix de vente unitaire moyen pondéré ait légèrement plus augmenté que le coût unitaire moyen pondéré (5 % par rapport au prix de vente ou 4 % par rapport au coût unitaire de production) n'invalide pas le fait que l'industrie de l'Union était largement déficitaire et que ses pertes financières ont commencé à augmenter au cours de la période d'enquête. De surcroît, la Commission a également observé que, dans ses observations à la suite de l'information finale, la CCCME ne semblait pas remettre en cause le fait que la loi de la demande se vérifie généralement, c'est-à-dire que les hausses de prix conduisent habituellement à des baisses des volumes, comme la Commission l'a indiqué dans le règlement provisoire. La CCCME semble convenir du fait que la hausse simultanée des prix et des volumes qui a été observée au cours de la période considérée s'est produite non pas parce que les prix n'ont aucun effet sur les volumes, mais parce que d'autres facteurs, en particulier une augmentation de la demande, ont eu un effet opposé encore plus important. Cela n'invalide en aucune manière le lien entre les prix et les volumes décrit par la loi de la demande. Ces arguments ont donc été rejetés.

(889) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également déclaré que la Commission n'avait pas fourni la base et la méthode utilisées pour imputer les coûts à la production de VEB et n'avait entrepris aucune évaluation de la rationalité des coûts et des autres facteurs influant sur les prix.

(890) Au considérant 1077 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que le coût de production était le coût de production total des VEB vendus, incluant les composants et matières premières, les autres coûts de fabrication et les frais VAG, y compris les dépenses de R & D. Lorsque certains coûts devaient être imputés aux VEB, les instructions fournies dans le questionnaire publié à l'intention des producteurs de l'Union demandaient à ces derniers d'imputer les coûts communs aux différents types de produits (y compris les produits autres que le produit soumis à l'enquête) en utilisant la méthode normalement utilisée par leur système de comptabilité analytique et de justifier tout écart par rapport à ce principe. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

([126]) Tels que les «produits Veblen» et les «produits Giffen».

(891) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre affirmé qu'il existait des incohérences entre les données relatives aux coûts de la main-d'œuvre fournies dans le règlement provisoire et les coûts de la main-d'œuvre fournis dans la version publique consolidée des réponses au questionnaire des producteurs de l'Union.

(892) La Commission a fait observer qu'elle n'avait relevé aucune incohérence et que la CCCME et les pouvoirs publics chinois avaient apparemment confondu la tendance du coût moyen de la main-d'œuvre indiquée dans le tableau 8 du règlement provisoire avec la tendance du coût total de la main-d'œuvre (qui augmente beaucoup plus rapidement en raison de l'augmentation du nombre de salariés) indiquée dans la version publique consolidée des réponses au questionnaire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(893) En outre, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission aurait dû ajuster à la baisse les coûts de l'industrie de l'Union pour tenir compte des coûts élevés dus au fait que les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon se trouvaient en période de transition. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également déclaré que la Commission avait reconnu dans le règlement provisoire que les coûts fixes de l'industrie de l'Union étaient élevés et ont affirmé que ces coûts élevés devaient être imputés au choix délibéré de l'industrie de l'Union de se concentrer sur les modèles de VEB haut de gamme et de luxe, contrairement aux producteurs-exportateurs chinois.

(894) Comme expliqué au considérant 702 du présent règlement, le marché de l'Union se trouvait en période de transition de la production de véhicules ICE vers la production de VEB et, aux fins de la présente enquête, les producteurs de l'Union sont les producteurs de VEB, et non les producteurs de tous types de véhicules. En outre, la Commission a observé que, toutes choses étant égales par ailleurs, les entreprises qui opèrent une transition entre deux produits qui présentent des similitudes importantes au niveau de leurs composants et de leurs procédés de production bénéficiaient généralement d'avantages en ce qui concerne les coûts de production du nouveau produit par rapport aux «nouvelles» sociétés qui partent de zéro. À titre d'exemple, l'industrie de l'Union a été en mesure d'utiliser ses usines de production qui existaient déjà pour les véhicules ICE. En ce qui concerne l'observation selon laquelle le règlement provisoire qualifie les coûts fixes de l'industrie de l'Union d'«élevés» et que ces coûts élevés devraient être imputés au choix délibéré de l'industrie de l'Union de se concentrer sur les modèles de VEB haut de gamme et de luxe, la Commission a formulé plusieurs observations. Premièrement, cette observation dénature le considérant 1078 du règlement provisoire, où la Commission ne faisait qu'observer que l'industrie des VEB, comme toutes les industries lourdes du monde, avait des coûts fixes élevés. Cette déclaration ne fait pas spécifiquement référence à l'industrie des VEB de l'Union et certainement pas à l'industrie des VEB de pays tiers, dont la Chine. Deuxièmement, contrairement à ce que laissent entendre ces parties, c'est généralement la production de produits de masse qui entraîne des coûts fixes relativement élevés (plus grandes installations, plus d'équipements, etc.), tandis que les produits de luxe sont généralement fabriqués avec des coûts fixes relativement limités et des coûts variables élevés (en raison, par exemple, de matériaux coûteux et/ou d'une main-d'œuvre nombreuse et hautement qualifiée). En tout état de cause, l'affirmation selon laquelle l'industrie de l'Union s'est concentrée sur les VEB haut de gamme et de luxe est réfutée par le niveau élevé de correspondance entre les ventes de l'industrie de l'Union et les importations en provenance de Chine (dont il est question aux considérants 1044 à 1048 du règlement provisoire). Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(895) Par ailleurs, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas i) évalué l'incidence des coûts des matières premières sur les prix et la capacité des producteurs de l'Union à répercuter ces coûts sur les consommateurs, ii) pris en considération les coûts fixes élevés de l'industrie de l'Union à cause de la surcapacité et du niveau d'emploi élevé, une allégation de nouveau réitérée par la CCCME et les pouvoirs publics chinois à la suite de l'information finale, iii) pris en considération l'incidence de la concurrence intrasectorielle sur les prix, une allégation de nouveau réitérée par la CCCME à la suite de l'information finale. À cet égard, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont ajouté que la Commission n'avait avancé aucun élément de preuve étayant sa déclaration selon laquelle la concurrence était robuste et loyale.

(896) La Commission a fait observer qu'il n'existait aucune obligation, ni dans le règlement de base ni dans l'accord SMC, de procéder à une évaluation ou à une quantification détaillée de l'incidence des différents facteurs influant sur les prix. Ces facteurs, y compris les coûts des matières premières (qui sont généralement des coûts variables) et les coûts fixes, ont été recensés et suffisamment analysés aux considérants 1077 à 1080 du règlement provisoire. En ce qui concerne l'allégation selon laquelle la concurrence entre les producteurs de l'Union n'aurait pas été prise en considération, comme expliqué au considérant 773 du présent règlement, la Commission estime que, bien que cette concurrence soit forte, c'est une concurrence loyale qui s'est développée au bénéfice des consommateurs de l'Union. L'enquête n'a révélé aucune preuve du contraire. Il est rappelé que les importations faisant l'objet de subventions en provenance de la Chine sous-cotaient les prix de l'industrie de l'Union d'au moins 12,7 % au cours de la période d'enquête. En revanche, les importations faisant l'objet de subventions ont pénétré sur le marché de

l'Union en profitant des subventions considérables accordées par les pouvoirs publics chinois. La Commission a par ailleurs rappelé que les importations de VEB en provenance de Chine et d'autres pays ne pouvaient pas être considérées comme faisant partie de la concurrence au sein de l'industrie de l'Union, même lorsque ces importations étaient réalisées par des groupes de producteurs de l'Union. Il convient également de souligner que le coût des matières premières et la concurrence entre les producteurs de l'Union ont été abordés dans le cadre du lien de causalité, respectivement aux considérants 1206, 1224 et 1225 du présent règlement. La prétendue surcapacité de l'industrie de l'Union a été abordée au considérant 845 du présent règlement. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(897) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que i) l'industrie de l'Union était confrontée à des coûts d'intrants élevés et que la Commission n'avait avancé aucun élément permettant de réfuter ce fait, et ii) la tentative de la Commission de soutenir que les coûts fixes de l'industrie de l'Union n'étaient pas élevés n'était pas étayée par des éléments de preuve, contredisait d'autres conclusions de l'enquête et remettait en question toute la théorie de la Commission concernant la transition.

(898) Contrairement à ce qu'ont laissé entendre la CCCME et les pouvoirs publics chinois, la Commission n'a pas soutenu que les coûts de production de l'industrie de l'Union, et plus particulièrement les coûts des intrants et les coûts fixes, n'étaient pas élevés. De fait, au considérant 1078 du règlement provisoire, la Commission a déclaré que l'industrie des VEB était une industrie à forte intensité de capital ayant des coûts fixes élevés. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(899) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions provisoires exposées aux considérants 1075 à 1080 du règlement provisoire ont été confirmées.

4.5.3.2. Coûts de la main-d'œuvre

(900) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir i) qu'il était difficile de comprendre comment les coûts de la main-d'œuvre avaient été imputés au coût de production des VEB et ont réitéré leur allégation mentionnée au considérant 890 du présent règlement et ii) que la Commission n'a pas expliqué dans le règlement provisoire pourquoi les coûts de la main-d'œuvre avaient augmenté au cours de la période considérée à un rythme supérieur aux taux d'inflation dans l'Union et au taux d'augmentation des salaires dans l'Union.

(901) En ce qui concerne l'imputation des coûts de la main-d'œuvre aux VEB, la Commission a rappelé que, dans le questionnaire destiné aux producteurs de l'Union, ces derniers sont invités à déclarer le coût total de toute main-d'œuvre pouvant être identifiée ou associée au produit soumis à l'enquête. En outre, si les producteurs de l'Union doivent imputer des coûts communs à différents types de produits (y compris des produits autres que le produit soumis à l'enquête), ils sont invités à utiliser la méthode normalement utilisée par leur système de comptabilité analytique et à justifier tout écart par rapport à ce principe. En l'espèce, certains coûts de main-d'œuvre ont été imputés aux VEB sur la base du volume de production. Par ailleurs, l'argument mentionné au considérant 890 du présent règlement a été examiné et rejeté au considérant 891 du présent règlement.

(902) En ce qui concerne l'allégation formulée dans le règlement provisoire concernant l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre, la Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois avaient comparé l'augmentation des coûts de main-d'œuvre de l'industrie de l'Union sur une période de trois ans avec le taux d'inflation d'une année à l'autre dans la zone euro ou l'augmentation des coûts de la main-d'œuvre d'une année à l'autre, ce qui n'était pas correct. Une telle comparaison devrait être effectuée avec le taux de croissance annuel moyen ([127]) au cours de la période considérée, qui était d'environ 8 %, ce qui n'était pas très éloigné de l'évolution des coûts globaux de la main-d'œuvre dans l'Union, compte tenu du fait que, comme expliqué dans le rapport cité par la CCCME et les pouvoirs publics chinois, cette évolution était caractérisée par d'importantes variations entre les secteurs et les pays, certains pays ayant atteint des niveaux de croissance nominale des salaires compris entre 13 % et 19 % au deuxième trimestre de 2023. La Commission a donc considéré que, contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, la fiabilité des données relatives aux coûts de la main-d'œuvre fournies dans le règlement provisoire n'était pas remise en cause.

(903) Eu égard à ce qui précède, la Commission a rejeté les affirmations en question.

([127]) Le taux de croissance annuel moyen est le taux de croissance annuel moyen sur une période supérieure à un an.

(904) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission avait beau leur reprocher de mal comprendre les coûts de la main-d'œuvre, le fait était que les coûts de la main-d'œuvre avaient augmenté de 24 % au cours de la période considérée, avec une augmentation de 13 % entre 2022 et la période d'enquête, et que ces fortes augmentations ne pouvaient pas être justifiées par les taux de croissance annuels moyens relevés par la Commission. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs déclaré que selon Eurostat, le taux de croissance annuel moyen des coûts de main-d'œuvre de l'industrie manufacturière dans l'Union était de 3 %, soit un niveau inférieur aux 8 % relevés par la Commission.

(905) La Commission n'a pas reproché à la CCCME et aux pouvoirs publics chinois d'avoir mal compris les coûts de main-d'œuvre, mais a simplement souligné l'erreur qu'ils ont commise en réponse à leur allégation mentionnée au considérant 891 du présent règlement. La Commission a également fait observer que le taux de croissance annuel moyen du secteur manufacturier dans l'Union était de 4,3 % au cours de la période considérée ([128]), au lieu de 3 % comme l'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois. La Commission a par ailleurs souligné que l'industrie des VEB était une nouvelle industrie, stimulée par l'innovation et la technologie, et qu'elle avait donc besoin d'une main-d'œuvre possédant des compétences plus élevées, ce qui implique des coûts plus élevés qu'une industrie moyenne du secteur manufacturier, par exemple l'industrie sidérurgique ou l'industrie chimique. Ces arguments ont donc été rejetés.

(906) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions provisoires exposées aux considérants 1081 et 1082 du règlement provisoire ont été confirmées.

4.5.3.3. Stocks

(907) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont déclaré que, comme la Commission l'avait indiqué au considérant 1085 du règlement provisoire, l'augmentation des stocks reflétait l'augmentation de la production et que cela confirmait que les importations de VEB en provenance de Chine n'étaient pas l'explication principale de l'augmentation.

(908) La Commission n'a pas contesté le fait que, comme indiqué au considérant 1085 du règlement provisoire, les stocks de clôture des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont augmenté de 239 % durant la période considérée, ce qui reflète l'augmentation de la production sur la même période.

(909) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1083 à 1085 du règlement provisoire ont été confirmées.

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

(910) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré leurs déclarations selon lesquelles le règlement provisoire n'expliquait pas comment les coûts avaient été imputés aux VEB ni si des ajustements avaient été opérés, et ont affirmé que cela empêchait les parties intéressées de formuler des observations quant à la fiabilité des données sur la rentabilité.

(911) La question de l'imputation des coûts aux VEB et la nécessité d'ajustements ont été abordées aux considérants 886 et 901 du présent règlement.

(912) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que les conclusions de la Commission relatives à la rentabilité négative de l'industrie de l'Union étaient contredites par des informations publiques sur le marché et ont cité des rapports et des déclarations de Stellantis, BMW, Renault et SEAT (attribués à tort à Renault).

(913) La Commission a tout d'abord observé que les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon faisaient partie de grands groupes de sociétés et déclaraient leurs résultats financiers de manière consolidée au niveau du groupe, avec une gamme de produits et une portée géographique très larges. Par conséquent, la rentabilité de ces groupes n'est pas la même que celle des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Ensuite, la Commission a fait observer que les différentes parties des rapports financiers et commerciaux de certains producteurs de l'Union utilisés par la CCCME et les pouvoirs publics chinois à cet égard ne faisaient pas référence à la rentabilité des VEB dans l'Union. Par conséquent, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont dénaturé ces rapports et cette allégation a été rejetée.

([128]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/teilm140__custom_12792223/default/table.

(914) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'en rejetant les arguments qu'ils avaient avancés au considérant 913 du présent règlement, la Commission était passée des sociétés de production aux groupes et avait probablement retenu dans l'échantillon les entités peu performantes des groupes de producteurs de VEB de l'Union concernés.

(915) Ces allégations sont dénuées de fondement. Contrairement à ce qu'allèguent la CCCME et les pouvoirs publics chinois, la Commission n'est pas passée des sociétés de producteurs aux groupes. Elle a simplement déclaré que l'article de presse auquel faisaient référence la CCCME et les pouvoirs publics chinois traitait de la rentabilité au niveau du groupe et n'était pas limité aux VEB, alors que l'échantillonnage a été réalisé au niveau des entités de production et ne couvrait que la rentabilité des VEB. En outre, s'agissant de l'allégation selon laquelle la Commission aurait retenu dans l'échantillon les entités peu performantes dans l'Union, celle-ci est purement spéculative. Il est rappelé que l'enquête a été ouverte d'office et que, dans le document d'ouverture, la Commission disposait de très peu d'informations sur la rentabilité de l'industrie des VEB. En outre, la Commission n'a même pas demandé d'informations sur la marge bénéficiaire dans le formulaire d'échantillonnage destiné aux producteurs de l'Union. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(916) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que les importations en provenance de Chine n'étaient pas la principale explication des pertes financières subies par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période considérée, étant donné i) que l'industrie de l'Union était déficitaire même au début de la période considérée, alors que les importations de VEB en provenance de Chine et, en particulier, les importations de VEB de marques chinoises étaient négligeables, ii) que les pertes de l'industrie des VEB de l'Union ont diminué de 52 % au cours de la période considérée, et iii) que la tendance de la rentabilité de l'industrie de l'Union a évolué dans une direction opposée à celle des importations de VEB en provenance de Chine, qui ont augmenté au cours de la période considérée.

(917) La Commission a contesté cette affirmation. Comme expliqué au considérant 1088 du règlement provisoire, l'industrie de l'Union a effectivement été déficitaire tout au long de la période considéré et ces pertes ont globalement diminué au cours de cette période. Toutefois, les pertes subies par l'industrie de l'Union ont commencé à augmenter au cours de la période d'enquête, durant laquelle les volumes les plus considérables d'importations en provenance de Chine ont été constatés et la part de marché de l'industrie de l'Union a le plus reculé, comme expliqué au considérant 1102 du règlement provisoire. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(918) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'à la suite de l'information provisoire, ils avaient soutenu que l'industrie de l'Union était déficitaire même au début de la période considérée, alors que les importations de VEB en provenance de Chine et, en particulier, les importations de VEB de marques chinoises étaient négligeables, et que la Commission avait contesté cette allégation.

(919) Cette allégation est factuellement erronée. La Commission n'a pas contesté le fait que l'industrie de l'Union était déficitaire en 2020 alors que la part de marché des importations en provenance de Chine était de 3,9 % sur la base de la consommation apparente de l'Union ou de 3,5 % sur la base de la consommation réelle de l'Union. De fait, comme indiqué au considérant 916 du présent règlement, la CCCME avait en réalité affirmé que les importations en provenance de Chine n'étaient pas la principale explication des pertes financières subies par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période considérée. La Commission avait contesté cette affirmation, comme expliqué au considérant 917 du présent règlement.

(920) En outre, à la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont allégué que l'analyse de la Commission couvrant une seule année ne tenait pas compte de plusieurs facteurs clés qui démontraient l'absence de corrélation entre l'augmentation des pertes financières de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête et la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine et qu'elle contredisait les autres constatations de la Commission ainsi que les données trimestrielles datant de la période d'enquête fournies par la Commission. Les faits allégués sur lesquels la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fondé leurs allégations étaient notamment i) le fait que les importations de VEB en provenance de Chine n'avaient augmenté que de manière marginale entre 2022 et la période d'enquête, à savoir d'environ 1 %, et que sur les 22,8 % de part de marché des importations de VEB en provenance de Chine, deux tiers concernaient les auto-importations réalisées par l'industrie de l'Union, ii) le fait que la plus forte diminution de la part de marché de l'Union ne se soit pas produite au cours de la période d'enquête mais en 2021 et qu'entre 2020 et 2021, l'industrie de l'Union ait réduit

ses pertes de 51 % alors que c'est au cours de cette période qu'elle a accusé la plus forte diminution de sa part de marché (de 70,4 % à 66,5 %), iii) le fait qu'une comparaison entre les données trimestrielles des importations de VEB en provenance de Chine et celles des ventes de l'industrie de l'Union a une nouvelle fois contredit la déclaration de la Commission et a démontré l'absence de corrélation entre les parts de marché des ventes de VEB des producteurs chinois et des producteurs de l'Union (en particulier, aux premier et deuxième trimestres de 2023, les producteurs de VEB de l'Union affichaient une part de marché plus élevée, de 65,6 % et 66,5 % respectivement, et ont pu augmenter leur part de marché par rapport à son niveau moyen en 2022, à savoir 65 %, malgré le fait qu'au premier trimestre de 2023, la part de marché des importations de VEB chinois se chiffrait à 24,5 %, soit un niveau supérieur à leur part de marché moyenne en 2022, et au troisième trimestre de 2023 ([129]), la part de marché des importations de VEB chinois a diminué à 22 % pour atteindre le même niveau moyen qu'en 2022, mais au cours de ce trimestre, l'industrie de l'Union a également vu sa part de marché reculer à 64,6 %), iv) le fait que les données trimestrielles de la période d'enquête pour la part de marché des importations en provenance de Chine, la part de marché de l'industrie de l'Union, la rentabilité de l'industrie de l'Union et les coûts de l'industrie de l'Union ont montré que la véritable raison de la baisse de la rentabilité était l'augmentation des coûts, et v) la conclusion de la Commission selon laquelle l'augmentation des pertes financières au cours de la période d'enquête s'est produite au moment où les importations de VEB en provenance de Chine affichaient leur plus haut niveau de part de marché a été contredite par la déclaration de la Commission au considérant 961 du présent règlement relative au temps écoulé entre la commande et la livraison.

(921) En ce qui concerne le point i), la Commission a observé que la quantification réalisée par la CCCME et les pouvoirs publics chinois (1 %) ainsi que leur qualification («marginale») de l'augmentation des importations en provenance de Chine entre 2020 et la période d'enquête étaient manifestement erronées. Ainsi qu'il ressort du tableau 2a du règlement provisoire, les importations de VEB en provenance de Chine sont passées de 256 712 unités à 412 425 unités, soit une augmentation de 61 %, ce qui est considérable.

(922) En ce qui concerne le point ii), la Commission a confirmé que, sur la base de la consommation apparente, la plus forte diminution de la part de marché de l'industrie de l'Union en glissement annuel s'était produite entre 2022 et la période d'enquête, à savoir de 64,3 % à 59,9 % (tableau 5 du règlement provisoire). Toutefois, au considérant 1102 du règlement provisoire, ce n'est pas la chute de la part de marché d'une année à l'autre que la Commission a souligné, mais le fait que la part de marché de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête était la plus faible enregistrée au cours de la période considérée.

(923) En ce qui concerne le point iii), si la corrélation négative entre la part de marché trimestrielle de l'industrie de l'Union et la part de marché trimestrielle des importations en provenance de Chine calculée sur la base de la consommation réelle est relativement faible, celle calculée sur la base de la consommation apparente, elle, est très prononcée ([130]).

(924) En ce qui concerne les points iv) et v), comme expliqué au considérant 961 du présent règlement, il y avait un délai de six mois entre la commande du client et la livraison du VEB à celui-ci, et, partant, la rentabilité de l'industrie de l'Union au dernier trimestre de 2023 n'était pas la conséquence directe de la pression exercée sur les prix par les VEB chinois faisant l'objet de subventions vendus sur le marché de l'Union au dernier trimestre de 2023, mais bien de la pression exercée à un moment antérieur. En outre, comme expliqué au considérant 975 du présent règlement, l'industrie de l'Union a enregistré ses plus fortes pertes au troisième trimestre de 2023 (20,5 %) et celles-ci étaient corrélées à la part de marché des importations en provenance de Chine au premier trimestre de 2023, qui avait alors augmenté à 24,5 %. Il était donc difficile de comprendre à quelle contradiction la CCCME faisait référence. En outre, en ce qui concerne l'augmentation des coûts et la baisse de la rentabilité de l'industrie de l'Union, la Commission a expliqué au considérant 1078 du règlement provisoire les raisons des variations des coûts. De surcroît, l'industrie de l'Union étant une industrie à forte intensité de capital, le coût unitaire trimestriel est également influencé par le volume de production: plus celui-ci est élevé, plus les coûts de production unitaires sont faibles, tous les autres facteurs demeurant inchangés. Par ailleurs, comme expliqué au considérant 1003 du règlement provisoire, l'industrie de l'Union travaille principalement sur commande et, par conséquent, le volume de production est corrélé au volume de commandes. Si l'industrie de l'Union n'a pas suffisamment de commandes en raison de la concurrence déloyale des importations à bas prix faisant l'objet de subventions en provenance de Chine, le volume de production diminue et le coût de production unitaire augmente (tous les autres facteurs demeurant inchangés).

([129]) L'allégation en question indiquait «2024», mais la Commission a pensé qu'il s'agissait d'une faute de frappe, étant donné que le troisième trimestre de 2024 n'a pas été couvert par l'enquête.

([130]) Le coefficient de corrélation est une mesure de la force et de la direction de la relation entre deux variables et peut se chiffrer entre + 1 (corrélation positive parfaite: les deux variables évoluent entièrement dans la même direction) et – 1 (corrélation négative parfaite: les deux variables évoluent dans des directions complètement opposées). Le coefficient de corrélation entre la part de marché trimestrielle de l'industrie de l'Union et la part de marché trimestrielle des importations en provenance de Chine sur la base de la consommation apparente est – 0,78, ce qui tend à indiquer une forte corrélation négative: autrement dit, lorsque la part de marché de l'Union augmente, celle des importations en provenance de Chine diminue.

(925) Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(926) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission avait déclaré dans le règlement provisoire que la rentabilité de l'industrie de l'Union avait été entravée par l'augmentation de la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine au cours de la période d'enquête, mais n'ont pas tenu compte du fait que les investissements, les capacités de production et les coûts de production de l'industrie de l'Union avaient atteint leur plus haut niveau au cours de la période d'enquête.

(927) Cette allégation est factuellement erronée. Tout d'abord, les investissements n'ont pas atteint leur plus haut niveau au cours de la période d'enquête, mais en 2020. Ensuite, au considérant 1102 du règlement provisoire, la Commission a effectivement déclaré que la rentabilité de l'industrie de l'Union avait été entravée par l'augmentation de la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine au cours de la période d'enquête. Toutefois, elle est parvenue à cette conclusion sur la base de l'ensemble de l'évaluation du préjudice, comme expliqué clairement aux considérants 1095 à 1102 du règlement provisoire.

(928) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que, au considérant 1078 du règlement provisoire, la Commission avait reconnu que les pertes financières subies par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon étaient dues à l'augmentation des coûts des batteries et d'autres composants et aux coûts élevés de l'électricité et que la surcapacité entraînait des coûts de production plus élevés.

(929) Cette allégation est factuellement erronée. Au considérant 1078 du règlement provisoire, la Commission a expliqué les éléments de coûts qui avaient fait augmenter le coût de production de l'industrie de l'Union et ceux qui l'avaient fait diminuer. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(930) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont soutenu que les investissements réalisés et les futurs investissements que l'industrie de l'Union s'était engagée à réaliser étaient un signe clair d'une industrie confiante, saine et en plein essor, ce qui était tout à l'opposé d'une industrie souffrant d'une menace de préjudice.

(931) Sur un marché caractérisé par des produits très complexes, une évolution rapide de la technologie et une concurrence féroce (y compris de la part des importations faisant l'objet de subventions), le maintien d'un niveau d'investissement suffisant est une question de survie. Par conséquent, au cours de la période considérée, les producteurs de l'Union n'avaient d'autre choix que d'investir, afin de maintenir leur position sur le marché. Toutefois, ces investissements cesseront à l'avenir, en raison des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine vendues sur le marché de l'Union à des prix de sous-cotation. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(932) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la déclaration de la Commission au considérant 931 du présent règlement selon laquelle les investissements cesseront à l'avenir en raison des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine était purement spéculative et réfutée par plusieurs annonces et articles de presse de juin et juillet 2024 concernant de nouveaux investissements de BMW (nouvelles usines de batteries), Renault (nouvelle production de Twingo), Volkswagen (production de batteries en partenariat avec QuantumScape et investissement dans une entreprise commune avec Rivian) et Stellantis (production de batteries avec CATL).

(933) La Commission a fait observer qu'une industrie qui reste non rentable devra, à terme, cesser d'investir et que cette idée ne pouvait être considérée comme controversée ou spéculative. Comme l'a montré l'enquête, l'augmentation rapide des importations en provenance de Chine a détourné l'industrie des VEB de l'Union de sa trajectoire vers la rentabilité. En outre, la Commission a souligné que trois des cinq annonces et articles de presse fournis par la CCCMC concernaient les batteries, et non la production de VEB. La seule annonce qui concernait la production de VEB de l'Union était celle relative à la production des nouvelles Twingo. La production de ce VEB sera effectuée dans une installation existante (Novo Mesto en Slovénie), qui est déjà détenue par Renault et déjà opérationnelle, puisqu'elle a déjà produit des Twingo électriques, des Twingo conventionnelles et des modèles de Clio. Par conséquent, la production ne nécessitera probablement qu'un investissement marginal. L'annonce de Volkswagen concernant la production de batteries au moyen de la technologie de QuantumScape a déjà été rendue obsolète par une nouvelle annonce concernant la réduction significative de la part européenne de cet investissement ([131]).

([131]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagens-german-battery-plant-stay-half-capacity-amid-cost-pressures-2024-09-06/.

En ce qui concerne son annonce d'une entreprise commune avec Rivian, rien n'indique que celle-ci concerne la production de VEB dans l'Union. De fait, de récents articles relatifs au marché évoquent les plans de Volkswagen de fermer un certain nombre de ses usines de production historiques en Allemagne, «alors qu'elle tente de rationaliser ses dépenses afin de survivre à la transition vers les voitures électriques» ([132]). Enfin, il est très révélateur que le thème principal de l'article sur le partenariat de Stellantis avec CATL soit le fait qu'ACC, le producteur de batteries détenu par Stellantis et Mercedes, «a interrompu ses travaux sur des usines en Allemagne et en Italie» ([133]). Pour contextualiser et expliquer cette interruption, l'article indique que «les constructeurs européens sont sous pression en raison de l'augmentation des exportations des entreprises chinoises». Eu égard à ce qui précède, la Commission a considéré que ces annonces et articles ne réfutaient pas, mais confirmaient au contraire ses conclusions relatives au ralentissement et que si la concurrence déloyale des VEB chinois faisant l'objet de subventions était autorisée à se poursuivre, l'arrêt à terme des investissements de l'industrie des VEB de l'Union finirait par se concrétiser.

(934) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'il était logique que le rendement des investissements soit négatif, car il fallait du temps pour que les investissements deviennent rentables. Ils ont également fait valoir i) que le rendement des investissements était aussi négatif au début de la période considérée (et dans une bien plus grande mesure qu'à la fin de la période d'enquête), et ii) que la tendance générale à l'amélioration de ce facteur au cours de la période considérée prouvait que les VEB de marques chinoises n'avaient pas d'incidence sur la croissance de l'industrie de l'Union et ne constituaient pas la principale explication de la détérioration alléguée de la situation de l'industrie des VEB de l'Union.

(935) La Commission a fait observer qu'en 2020, soit au point de départ de la période considérée, la rentabilité et le rendement des investissements étaient exceptionnellement faibles, car l'industrie de l'Union en était à ses tout premiers stades de développement, le taux de transition du marché de l'Union n'étant alors que de 5,4 %, comme expliqué dans le tableau 1 du règlement provisoire. L'amélioration globale de certains indicateurs au cours de la période considérée s'explique dans une très large mesure par ce point de départ très bas utilisé dans la comparaison. La Commission a également rappelé que, comme expliqué au considérant 1102 du règlement provisoire, la forte augmentation des importations en provenance de Chine s'est produite vers la fin de la période considérée, au moment où ces indicateurs ont cessé de s'améliorer et ont commencé à se détériorer, ce qui démontre un lien de causalité clair. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(936) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que l'aptitude de l'industrie de l'Union à mobiliser des capitaux n'avait pas été dûment évaluée par la Commission dans le règlement provisoire et que son évaluation n'était pas objective et contredisait d'autres conclusions du règlement provisoire. En particulier, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont déclaré que, outre le fait que les pertes ont diminué au cours de la période considérée, l'aptitude de l'industrie de l'Union à mobiliser des capitaux demeurait élevée et l'industrie de l'Union avait continué d'investir dans la production de VEB, comme expliqué aux considérants 1091 et 1092 du règlement provisoire.

(937) Premièrement, comme expliqué au considérant 930 du présent règlement, sur un marché caractérisé par des produits très complexes, une évolution rapide de la technologie et une concurrence féroce (y compris de la part des importations faisant l'objet de subventions), le maintien d'un niveau d'investissement suffisant était capital. Par conséquent, au cours de la période considérée, les producteurs de l'Union n'avaient d'autre choix que d'investir, afin de maintenir leur position sur le marché et de poursuivre leur transition vers une électrification complète. Deuxièmement, comme expliqué au considérant 1094 du règlement provisoire, les producteurs de l'Union ont pu prélever les capitaux nécessaires à ces investissements dans les bénéfices réalisés par leurs groupes mères grâce à d'autres activités, notamment la production de véhicules ICE. Troisièmement, la Commission a rappelé que sa conclusion relative à la capacité de l'industrie de l'Union à mobiliser des capitaux portait sur l'avenir, et non sur la période considérée, comme indiqué au considérant 1094 du règlement provisoire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(938) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1086 à 1094 du règlement provisoire ont été confirmées.

([132]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagen-warns-possible-plant-closures-germany-2024-09-02/.
([133]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/.

4.5.4. *Évolutions au cours de la période d'enquête et de la période postérieure à l'enquête*

(939) Après l'institution des mesures provisoires, la Commission a poursuivi son analyse prospective en collectant des données pour le quatrième trimestre de 2023 (T4 2023) et le premier trimestre de 2024 (T1 2024) sur les importations (volume et prix) de VEB en provenance de Chine et leur part de marché (ci-après les «données postérieures à la période d'enquête»). La Commission a également envoyé des questions supplémentaires aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon afin d'obtenir des données pour le dernier trimestre de 2023 (T4 2023) et le premier trimestre de 2024 (T1 2024). Les données complètes pour le premier trimestre de 2024 n'étaient pas disponibles.

Consommation et importations en provenance de Chine

(940) Comme expliqué dans le tableau 2a du règlement provisoire, les importations en provenance du pays concerné et leur part de marché ont augmenté de manière significative, passant respectivement de 21 243 à 412 425 unités et de 3,9 % à 25,0 % entre 2020 et la période d'enquête. En outre, comme expliqué dans le tableau 2b du règlement provisoire, les importations en provenance du pays concerné déterminées sur la base du nombre d'immatriculations ont également augmenté de manière significative, passant respectivement de 18 934 à 346 345 unités et de 3,5 % à 22,8 % entre 2020 et la période d'enquête.

(941) La Commission a collecté des données postérieures à la période d'enquête sur les importations pour le dernier trimestre de 2023 et le premier trimestre de 2024. La Commission a également utilisé des données relatives au deuxième trimestre de 2024 (T2 2024) lorsqu'elles étaient disponibles. Les données trimestrielles relatives à la période d'enquête sont également présentées ci-dessous afin d'examiner cette période de manière plus approfondie et de contextualiser les données postérieures à la période d'enquête.

(942) Le tableau ci-dessous présente une vue trimestrielle de la consommation de l'Union pendant la période d'enquête et les deux premiers trimestres postérieurs à la période d'enquête:

Tableau 6

Consommation de l'Union (en unités)

	Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête		
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Consommation apparente de l'Union	425 259	373 488	433 276	420 084	432 023	359 881	SANS OBJET
Indice	*100*	*88*	*102*	*99*	*102*	*85*	*SANS OBJET*
Consommation réelle de l'Union (immatriculations de VEB) ([134])	406 890	320 987	382 599	408 606	426 429	332 999	379 638
Indice	*100*	*79*	*94*	*100*	*105*	*82*	*93*
VEB immatriculés en % de l'ensemble des immatriculations de véhicules particuliers	16,5	12,1	13,7	16,3	16,4	12,0	13,0

Source: ACEA, AEE, S&P Global Mobility, et données des autorités douanières des États membres.

([134]) https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf
https://www.acea.auto/files/20230419_PRPC_2303-FINAL.pdf
https://www.acea.auto/files/20230719_PRPC_2306-FINAL.pdf
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_March_2024.pdf
https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_June_2024.pdf
Il convient de noter que les données communiquées par l'ACEA diffèrent légèrement d'une source à l'autre.

(943) La consommation apparente de l'Union a fluctué au cours des six trimestres analysés. Au quatrième trimestre de 2023, la consommation apparente était légèrement supérieure à la moyenne trimestrielle de la période d'enquête (413 027 unités), avant de diminuer de 15 % par rapport au premier trimestre de la période d'enquête (quatrième trimestre de 2022).

(944) La consommation réelle a également fluctué au cours des sept trimestres analysés. À l'exception du premier trimestre de 2024, la consommation apparente au dernier trimestre de 2023 et au deuxième trimestre de 2024 était supérieure à la moyenne trimestrielle de la période d'enquête (379 771 unités).

(945) Sur la base des données trimestrielles, la Commission a observé que tant les données relatives à la consommation apparente que celles relatives à la consommation réelle semblaient afficher une tendance particulière semblable à celle des trimestres correspondants de la période d'enquête et de la période postérieure à celle-ci. Le tableau 6 montre que la consommation apparente et la consommation réelle enregistrent leurs plus bas niveaux au premier trimestre de l'année, avant d'augmenter de manière continue aux trimestres suivants. En outre, la consommation au premier trimestre de l'année est inférieure à celle du dernier trimestre de l'année précédente.

(946) Le tableau ci-dessous présente une vue trimestrielle des importations dans l'Union en provenance du pays concerné, déterminées sur la base des données des autorités douanières des États membres:

Tableau 7a

Volume (en unités) et part de marché des importations

	Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête	
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
Volume des importations en provenance du pays concerné (en unités)	109 065	98 423	116 115	88 822	109 711	93 751
Indice	*100*	*90*	*106*	*81*	*101*	*86*
Part de marché	25,6 %	26,4 %	26,8 %	21,1 %	25,4 %	26,1 %
Indice	*100*	*103*	*104*	*82*	*99*	*102*

Source: Données des autorités douanières des États membres.

(947) Sur une base trimestrielle, comme le montre le tableau 7a du présent règlement, le volume des importations en provenance de Chine a fluctué au cours de la période d'enquête. Étant donné que l'enquête a été ouverte le 4 octobre 2023 et que les navires transportant les VEB en provenance de Chine mettent environ quatre à six semaines pour arriver dans l'Union, l'ouverture de l'enquête n'a provoqué aucune baisse nette des importations en provenance de Chine au dernier trimestre de 2023. Le volume des importations a diminué au premier trimestre de 2024; toutefois, étant donné que le volume des importations en provenance de Chine au premier trimestre de l'année semblait avoir été globalement inférieur à celui du dernier trimestre de 2023 (voir les T1 2023 et T4 2023 par rapport aux T4 2022 et T4 2023, respectivement), la baisse du volume des importations constatée pour le premier trimestre de 2024 pourrait n'avoir été que temporaire. Il a également été rappelé qu'au cours de la période comprise entre novembre 2023 et mars 2024, les Houthis ont attaqué plusieurs navires en mer Rouge ([135]), ce qui a eu une incidence sur le volume des importations dans l'Union en provenance de Chine. Par ailleurs, le volume des importations en provenance de Chine au quatrième trimestre de 2023 était supérieur à la moyenne trimestrielle de la période d'enquête (103 106 unités), tandis qu'il était plus faible au premier trimestre 2024 et est resté considérable en quantités absolues.

(948) La part de marché des importations en provenance de Chine a également fluctué sur une base trimestrielle. Elle est toutefois restée élevée au cours des deux trimestres ayant suivi la période d'enquête, durant lesquels elle était supérieure à la part de marché totale au cours de la période d'enquête, chiffrée à 25,0 % au considérant 722 du présent règlement.

([135]) https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67614911.

(949) Le tableau ci-dessous présente une vue trimestrielle des importations dans l'Union en provenance du pays concerné, déterminées sur la base du nombre d'immatriculations:

Tableau 7b

Volume (en unités) et part de marché des importations

	Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête		
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Immatriculations faisant suite à une importation en provenance du pays concerné (en unités)	92 597	78 749	84 695	89 847	108 198	83 567	103 348
Indice	*100*	*85*	*91*	*97*	*117*	*90*	*112*
Part de marché	22,8 %	24,5 %	22,1 %	22,0 %	25,4 %	25,1 %	27,2 %
Indice	*100*	*108*	*97*	*97*	*111*	*110*	*120*

Source: AEE et S&P Global Mobility.

(950) Les immatriculations faisant suite à une importation en provenance de la Chine ont également fluctué en chiffres absolus et en termes de part de marché. Au dernier trimestre de 2023 et au deuxième trimestre de 2024, le volume des importations en provenance de Chine déterminé sur la base des immatriculations était supérieur au volume trimestriel moyen des importations au cours de la période d'enquête (86 472 unités) tandis que les immatriculations faisant suite à une importation en provenance de Chine étaient inférieures, au premier trimestre de 2024, au volume trimestriel moyen des importations au cours de la période d'enquête.

(951) La part de marché au cours des trois trimestres postérieurs à la période d'enquête était supérieure à la part de marché de n'importe quel trimestre de la période d'enquête et à la part de marché totale au cours de la période d'enquête (22,6 %, comme indiqué dans le tableau 2 du présent règlement), atteignant 27,2 % au deuxième trimestre de 2024. En outre, si l'on compare les parts de marché enregistrées au cours du même trimestre d'années différentes, on constate que la part de marché des importations en provenance de Chine déterminées sur la base des immatriculations est en constante augmentation (par exemple, la part de marché au T4 2023 a augmenté par rapport au T4 2022, passant de 22,8 % à 25,4 %, la part de marché au T1 2024 a augmenté par rapport au T1 2023, passant de 24,5 % à 25,1 %, et la part de marché au T2 2024 a augmenté par rapport au T2 2023, passant de 22,1 % à 27,2 %).

(952) Les importations en provenance de Chine et les immatriculations se sont donc clairement maintenues à des niveaux élevés, malgré l'ouverture de la présente enquête antisubventions le 4 octobre 2023.

(953) Les volumes d'importation au T4 2023 et au T1 2024 étaient supérieurs aux immatriculations, ce qui montre que la constitution de stocks dans l'Union mentionnée au considérant 1017 du règlement provisoire a augmenté.

(954) Le tableau ci-dessous présente une vue trimestrielle des prix des importations dans l'Union en provenance du pays concerné, déterminés sur la base des données des autorités douanières des États membres:

Tableau 8

Prix à l'importation (en EUR/unité)

	Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête	
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
Chine	26 345	25 869	24 770	23 887	24 144	24 150
Indice	*100*	*98*	*94*	*91*	*92*	*92*

Source: Données des autorités douanières des États membres.

(955) Le prix CIF des importations en provenance de Chine a chuté de 8 % au cours des quatre trimestres de la période d'enquête et s'est maintenu à ce niveau réduit au cours de la période postérieure à la période d'enquête. Comme indiqué dans le règlement provisoire, il convient de faire preuve de prudence lors de l'examen d'une telle tendance, car elle pourrait être influencée par l'évolution de l'assortiment de modèles importés.

Volume des ventes et part de marché de l'industrie de l'Union

(956) Le tableau 9 ci-dessous présente une vue trimestrielle du volume des ventes de l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union. Ces données ont été établies sur la base des immatriculations communiquées par l'AEE pour la période d'enquête et par S&P Global Mobility ([136]) pour les données postérieures à la période d'enquête.

(957) Selon ce calcul, le volume des ventes et la part de marché de l'industrie de l'Union ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 9

Volume des ventes et part de marché

	Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête		
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Volume des ventes sur le marché de l'Union (immatriculations) en unités	261 190	210 605	254 490	264 004	261 472	214 734	242 075
Indice	*100*	*81*	*97*	*101*	*100*	*82*	*93*
Part de marché (de la consommation apparente)	61,4 %	56,4 %	58,7 %	62,8 %	60,5 %	59,7 %	SANS OBJET
Indice	*100*	*92*	*96*	*102*	*99*	*97*	*SANS OBJET*
Part de marché (de la consommation réelle — immatriculations)	64,2 %	65,6 %	66,5 %	64,6 %	61,3 %	64,5 %	63,8 %
Indice	*100*	*102*	*101*	*97*	*94*	*105*	*99*

Source: AEE et S&P Global Mobility.

(958) En ce qui concerne la consommation apparente, la part de marché de l'industrie de l'Union a diminué de 2,3 points de pourcentage au quatrième trimestre 2023 par rapport au dernier trimestre de la période d'enquête (troisième trimestre de 2023) et a poursuivi sa baisse au premier trimestre de 2024 pour atteindre 59,7 %. Si l'on compare les parts de marché de l'industrie de l'Union sur la base de la consommation apparente au même trimestre de différentes années, on constate qu'au quatrième trimestre de 2023, la part de marché de l'industrie de l'Union a reculé à 60,5 %, contre 61,4 % au quatrième trimestre de 2022, puis a augmenté au premier trimestre 2024 par rapport au premier trimestre de 2023, passant de 56,4 % à 59,7 %. L'augmentation de la part de marché de l'industrie de l'Union au premier trimestre de 2024 par rapport au premier trimestre de 2023 doit être envisagée en corrélation avec la baisse temporaire des importations en provenance de Chine, comme expliqué au considérant 947 du présent règlement.

([136]) Les données de S&P Global Mobility sont protégées par le droit d'auteur et ne peuvent donc pas être divulguées en détail. Les parties intéressées peuvent néanmoins les acheter.

(959) En ce qui concerne la consommation réelle, la part de marché de l'industrie de l'Union a fluctué au cours des trois trimestres postérieurs à la période d'enquête; elle a d'abord diminué de 3,3 % au quatrième trimestre de 2023 par rapport aux derniers trimestres de la période d'enquête (troisième trimestre de 2023), avant d'augmenter au premier trimestre de 2024 pour atteindre un niveau semblable à celui du dernier trimestre de la période d'enquête et de diminuer à nouveau pour atteindre 63,8 % au deuxième trimestre de 2024. Si l'on compare les parts de marché de l'industrie de l'Union sur la base de la consommation réelle au même trimestre de différentes années, on constate une diminution constante (par exemple, la part de marché de l'industrie de l'Union a reculé de 64,2 % à 61,3 % entre le quatrième trimestre de 2022 et le quatrième trimestre de 2023, elle a également reculé de 65,6 % à 64,5 % entre le premier trimestre de 2023 et le premier trimestre de 2024 et a encore reculé de 66,5 % à 63,8 % entre le deuxième trimestre de 2023 et le deuxième trimestre de 2024).

Coût de production unitaire, prix de vente unitaire et rentabilité de l'industrie de l'Union

(960) Comme indiqué au considérant 939 du présent règlement, la Commission a également envoyé des questions supplémentaires aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon afin d'obtenir des données pour le dernier trimestre de 2023 et le premier trimestre de 2024. Les données trimestrielles relatives à la période d'enquête sont également présentées ci-dessous afin d'examiner cette période de manière plus approfondie et de contextualiser les données postérieures à la période d'enquête. Ces indicateurs microéconomiques sont présentés sous forme de moyenne pondérée des quatre producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

Tableau 10

Industrie de l'Union pendant et après la période d'enquête

	Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête	
	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024
Prix de vente unitaire moyen sur le marché de l'Union (en EUR/unité)	33 322	33 214	34 151	33 488	32 588	30 818
Indice	*100*	*100*	*102*	*100*	*98*	*92*
Coût de production unitaire (en EUR/unité)	38 612	34 452	39 269	43 564	36 176	35 574
Indice	*100*	*89*	*102*	*113*	*94*	*92*
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes)	– 11,6	– 2,5	– 9,7	– 20,5	– 13,1	– 10,8
Indice	*100*	*22*	*84*	*178*	*113*	*93*

(961) La rentabilité de l'industrie de l'Union au cours du dernier trimestre de 2023 était inférieure à la rentabilité moyenne de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête, qui était de – 10,8 %, comme le montrait le tableau 10 du règlement provisoire. En outre, la rentabilité de l'industrie de l'Union au dernier trimestre de 2023 et au premier trimestre de 2024, bien qu'elle ait enregistré une amélioration par rapport au dernier trimestre de 2023, était nettement inférieure à celle de l'industrie de l'Union au dernier trimestre de 2022 et au premier trimestre de 2023, respectivement. Cela montrait que la situation de l'industrie de l'Union a continué de se détériorer et était clairement menacée par l'afflux massif d'importations en provenance de Chine faisant l'objet de subventions, qui ont continué d'exercer une forte pression sur les prix sur le marché de l'Union. En outre, il convient de noter que, étant donné que l'industrie de l'Union travaille sur la base de commandes et qu'il faut environ six mois pour livrer les VEB au consommateur et inscrire effectivement les ventes dans les registres comptables de l'industrie de l'Union, la rentabilité de l'industrie de l'Union au cours du dernier trimestre de 2023 n'était pas directement le résultat de la pression sur les prix exercée par les VEB chinois faisant l'objet de subventions vendus sur le marché de l'Union au cours du dernier trimestre de 2023, mais à celle exercée auparavant. Ce niveau important de pertes subies par l'industrie de l'Union pendant une période aussi longue compromet fortement la possibilité de maintenir le niveau d'investissement nécessaire et, à terme, d'atteindre le niveau de rentabilité adéquat requis pour disposer d'un modèle économique durable.

(962) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que, dans les tableaux 6, 7b et 9, la source des données pour la période d'enquête était l'AEE, alors que, pour les données postérieures à la période d'enquête, la source était S&P Global Mobility, et que, par conséquent, les données trimestrielles relatives à la période d'enquête et celles relatives à la période postérieure à la période d'enquête n'étaient pas fondées sur une seule source et un seul ensemble de données cohérents, mais sur différents ensembles de données, et que la Commission n'avait pas expliqué en quoi les deux différentes sources et méthodes de déclaration de données pouvaient être juxtaposées de la sorte.

(963) La Commission a contesté ces arguments. Au considérant 128 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que S&P Global Mobility était une publication rémunérée qui était donc soumise au droit d'auteur, et qu'en conséquence, la Commission n'était pas en mesure de divulguer des données détaillées provenant de cette source. En outre, les données relatives aux premier et deuxième trimestres de 2024 ne seront rendues publiques par l'AEE qu'à la mi-2025 (de la même manière que les données de 2023 ont été rendues publiques à la mi-2024), après l'achèvement de la présente enquête. En outre, dans les tableaux 1 et 2 du présent règlement, la Commission a remplacé les données provenant de S&P Global Mobility par celles provenant de l'AEE pour la période d'enquête une fois que les données pertinentes de l'AEE ont été rendues publiques, comme expliqué aux considérants 712 et 723 du présent règlement, et a ainsi démontré qu'il n'existait aucune différence notable entre les deux sources pour les mêmes données (voir considérants 713 et 724 du présent règlement). Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(964) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission i) aurait dû recueillir également des données postérieures à la période d'enquête auprès des producteurs-exportateurs (par exemple sur le volume des ventes, les prix de vente, l'assortiment et les stocks de produits, la production intérieure chinoise, les ventes intérieures, les exportations de pays tiers et d'autres données de l'évaluation de la menace de préjudice), ii) aurait dû évaluer le laps de temps écoulé entre l'importation et l'immatriculation des VEB chinois, iii) n'avait accordé aucune importance aux auto-importations que l'industrie de l'Union a continué d'effectuer après la période d'enquête, iv) n'avait pas évalué les exportations de l'industrie de l'Union après la période d'enquête, v) n'avait pas tenu compte des modifications réglementaires apportées après la période d'enquête et de leur incidence sur les ventes de l'industrie de l'Union alors qu'elles pourraient avoir eu des effets sur les ventes de VEB produits par l'Union (la suppression des subventions publiques en Allemagne, par exemple, a eu une incidence négative sur les ventes de l'industrie de l'Union), et vi) n'avait pas calculé la marge de sous-cotation après la période d'enquête, alors que les modèles vendus par les producteurs de VEB de l'Union et les producteurs-exportateurs chinois étaient en perpétuelle évolution. En outre, la CCCME a sélectionné plusieurs articles de presse relatifs à Renault, Volkswagen et BMW et a souligné certaines déclarations effectuées dans ces articles, puis a fait valoir que la conclusion de la Commission selon laquelle l'industrie de l'Union avait été affectée négativement par les importations de VEB en provenance de Chine, en particulier à la fin de la période d'enquête, était déconnectée des faits qui avaient été soumis à la Commission ainsi que des propres conclusions intermédiaires de cette dernière et reposait sur de simples informations et non sur un examen objectif d'éléments de preuve positifs comme l'exigeaient les articles 15.1 et 15.4 de l'accord SMC.

(965) La finalité de l'évaluation des données postérieures à la période d'enquête n'est pas de prolonger la période d'enquête et de procéder à la même analyse complexe que celle effectuée pour la période d'enquête. Une telle exigence n'existe pas en droit. De fait, il serait pratiquement impossible de réaliser une telle analyse, puisque la Commission dispose de quatre mois entre l'institution des mesures provisoires et l'institution des mesures définitives, un délai dont elle doit consacrer une grande partie à des procédures décisionnelles, y compris à l'obtention d'approbations de la part des États membres. En réalité, la Commission examine les données postérieures à la période d'enquête dans les affaires relatives à une menace de préjudice, impliquant une évaluation prospective destinée à démontrer l'imminence d'un préjudice important, afin de déterminer si la situation de l'industrie de l'Union a commencé à s'améliorer ou si le préjudice a commencé à se matérialiser, auquel cas elle commence alors à percevoir les mesures provisoires. C'est donc pourquoi la Commission a demandé à l'industrie de l'Union de lui communiquer des informations afin de disposer de données postérieures à la période d'enquête pour certains indicateurs clés tels que les prix, les coûts et la rentabilité. La Commission a également collecté des informations auprès des États membres sur le volume des importations et a acheté des données sur l'immatriculation des importations si celles-ci n'étaient pas accessibles au public. Il n'existe aucune obligation juridique imposant à la Commission de déterminer le blocage des prix, la sous-cotation des prix et un lien entre les importations à bas prix faisant l'objet de subventions en provenance de Chine et la menace de préjudice après la période d'enquête. En outre, l'évaluation de la menace de préjudice ne doit pas être de nouveau effectuée après la période d'enquête. Les données postérieures à la période d'enquête sont plutôt utilisées, en l'espèce, pour confirmer les conclusions relatives à la menace de préjudice.

(966) La Commission a par ailleurs présenté la ventilation des importations de VEB chinois après la période d'enquête dans le tableau 13 du présent règlement et a conclu, au considérant 997, que la part de marché de l'ensemble des autres importations en provenance de Chine avait considérablement augmenté au deuxième trimestre de 2024, pour atteindre 14,1 %. Cette conclusion cadrait avec celles formulées au considérant 1138 du règlement provisoire, à savoir qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, était probable dans un avenir proche. En outre, comme expliqué au considérant 961 du présent règlement, les pertes financières de l'industrie de l'Union n'étaient pas en baisse après la période d'enquête.

(967) En ce qui concerne les articles de presse mis en évidence par la CCCME et les pouvoirs publics chinois, la Commission a souligné que si la CCCME avait sélectionné certaines déclarations indiquant une augmentation de l'activité de certains producteurs de l'Union dans le domaine des VEB, elle avait commodément ignoré les parties faisant état d'une situation financière moins favorable pour d'autres producteurs de l'Union. Par exemple, l'un des articles mis en évidence par la CCCME mentionnait, bien que le marché concerné soit difficile à déterminer, que les ventes de VEB de BMW avaient augmenté au premier semestre de 2024, mais, en même temps, il indiquait que BMW était «la seule marque à avoir augmenté de manière significative ses livraisons de véhicules à batterie électrique, puisque Mercedes-Benz et Porsche étaient confrontées à une faible demande» ([137]) et que «Mercedes-Benz a vendu environ moitié moins de véhicules à batterie électrique, avec 93 400 unités, soit une baisse de 17 % par rapport à l'année dernière». En ce qui concerne Volkswagen, la CCCME a mis en évidence un article indiquant qu'«[a]u premier semestre de l'année, le groupe Volkswagen a réussi à atteindre le même volume de livraisons que l'année précédente, dans un environnement de marché difficile. Ce résultat a été possible essentiellement grâce au maintien de notre solide position en Europe de l'Ouest». Toutefois, au début du mois de septembre 2024, Volkswagen a annoncé la possibilité d'une fermeture d'usines en Allemagne «dans un contexte d'augmentation de la concurrence des constructeurs de véhicules électriques chinois». L'article de presse faisait également référence à une déclaration du PDG de Volkswagen selon laquelle «l'industrie automobile européenne se trouve dans une situation très grave et exigeante», «le contexte économique est devenu encore plus difficile et de nouveaux concurrents arrivent sur le marché européen» et «BYD menace de plus en plus [l]es activités [de Volkswagen] en Europe» ([138]). Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(968) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'allégation relative à une pression exercée sur les prix par les importations de VEB en provenance de Chine au cours des précédents trimestres était une présomption non ancrée dans des faits, étant donné que la Commission n'avait pas calculé la sous-cotation ou le blocage des prix pour chaque trimestre de la période d'enquête.

(969) La Commission n'avait pas besoin de calculer la sous-cotation des prix pour chaque trimestre de la période d'enquête, ni d'établir un blocage des prix sur une base trimestrielle, et la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué quelle serait la base juridique de cette prétendue obligation. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(970) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission n'avait pas demandé à l'industrie de l'Union des données pour le deuxième trimestre de 2024 alors qu'elle avait utilisé de telles données pour l'immatriculation des importations et que, dès lors, l'évaluation de la Commission pour la période postérieure à la période d'enquête n'était pas objective.

(971) La Commission a envoyé la demande de données postérieures à la période d'enquête aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon le jour de la communication des conclusions provisoires (à savoir le 4 juillet 2024) et a demandé aux producteurs de l'Union de lui communiquer les données en question d'ici au 22 juillet 2024 ([139]). Les données relatives au deuxième trimestre de 2024 n'étaient pas finalisées dans les comptes des producteurs de l'Union à cette date, et, partant, la Commission n'aurait pas pu leur demander de telles données. En toute hypothèse, des données sur six mois permettaient à la Commission de procéder à une évaluation postérieure à la période d'enquête. Les États membres avaient les mêmes contraintes de disponibilité des données que les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. En outre, la Commission ayant acheté les données à S&P Global Mobility, et ces données ayant été livrées à temps, la Commission a pu les utiliser. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(972) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs soutenu que la déclaration de la Commission au considérant 953 du présent règlement selon laquelle le fait que les volumes d'importation au quatrième trimestre de 2023 et au premier trimestre de 2024 aient été supérieurs aux immatriculations effectuées au cours de la même période indiquait une augmentation des stocks était erronée étant donné que la différence entre les importations et les immatriculations au cours de cette période était minime.

(973) La Commission a contesté cette affirmation. La différence entre le volume des importations et le nombre d'immatriculations était de 1 513 VEB au dernier trimestre de 2023 et de 10 184 VEB au premier trimestre de 2024. Ces volumes devraient être ajoutés aux stocks restants à la fin de la période d'enquête, qui s'élevaient à 66 000 VEB, comme expliqué au considérant 1017 du règlement provisoire. Cela prouve que les stocks ont augmenté après la période d'enquête pour atteindre 78 327 VEB, soit une hausse de 19 % après la période d'enquête par rapport à la fin de la période d'enquête. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

([137]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/slump-electric-car-demand-hits-mercedes-sales-q2-2024-07-10/.
([138]) https://edition.cnn.com/2024/09/02/investing/volkswagen-factory-closure-germany/index.html.
([139]) t24.005473.

(974) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la déclaration de la Commission au considérant 961 du présent règlement selon laquelle, étant donné que l'industrie de l'Union travaillait sur la base de commandes et qu'il fallait environ six mois pour livrer les VEB au consommateur et inscrire effectivement les ventes dans les registres comptables de l'industrie de l'Union, la rentabilité de l'industrie de l'Union au dernier trimestre de 2023 n'était pas directement la conséquence de la pression exercée sur les prix par les VEB chinois faisant l'objet de subventions vendus sur le marché de l'Union au dernier trimestre de 2023, mais bien la conséquence de la pression exercée plus tôt, signifiait i) que les importations de VEB en provenance de Chine au deuxième trimestre de 2023 qui affichaient une part de marché de 22,1 % ont eu une incidence sur la rentabilité de l'industrie de l'Union au troisième trimestre de 2023, entraînant ainsi son recul à – 20,5 %, ii) qu'au troisième trimestre de 2023, la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine avait atteint 25,4 %, mais, au premier trimestre de 2024, les pertes de l'industrie de l'Union ont diminué, passant de – 20,5 % à – 13,1 %, et iii) qu'au deuxième trimestre de 2023, l'industrie de l'Union a réduit ses pertes à – 2,5 %, malgré le fait que les importations de VEB en provenance de Chine possédaient une part de marché de 22,8 % au premier trimestre de 2023. Dès lors, selon la CCCME, cela remettrait en cause et réfuterait l'hypothèse de la Commission selon laquelle la corrélation entre l'augmentation de la part de marché chinoise et la diminution de la part de marché de l'industrie de l'Union entraînerait une augmentation des pertes.

(975) Cette allégation comporte plusieurs erreurs de fait. En ce qui concerne le point i), contrairement à ce que prétendent la CCCME et les pouvoirs publics chinois, le délai de six mois mentionné par la Commission au considérant 961 du présent règlement signifiait que les importations de VEB en provenance de Chine réalisées au deuxième trimestre de 2023, qui affichaient une part de marché de 22,1 %, auraient eu une incidence sur la rentabilité de l'industrie de l'Union au quatrième trimestre de 2023, et non au troisième trimestre de 2023, entraînant la réduction de ses pertes financières à – 13,1 %. En outre, s'agissant du point ii), au troisième trimestre de 2023, la part de marché des importations en provenance de Chine n'était pas de 25,4 % comme la CCCME l'a indiqué, mais de 22,0 %, et compte tenu de l'écart de six mois, la part de marché chinoise au troisième trimestre de 2023 correspondait à la rentabilité de l'industrie de l'Union au premier trimestre de 2024. En ce qui concerne le point iii), les pertes de l'industrie de l'Union de 2,5 % n'ont pas été enregistrées au deuxième trimestre de 2023, comme la CCCME l'a suggéré, mais au premier trimestre de 2023, et la part de marché des importations en provenance de Chine au premier trimestre de 2023 n'était pas de 22,8 %, mais de 24,5 %. En réalité, l'industrie de l'Union a enregistré ses plus fortes pertes au troisième trimestre de 2023 (20,5 %) et celles-ci étaient corrélées à la part de marché des importations en provenance de Chine au premier trimestre de 2023, qui avait alors augmenté à 24,5 %. Cette allégation a donc été rejetée comme étant factuellement erronée.

(976) À la suite de l'information finale complémentaire, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que les données relatives au premier trimestre de 2024 prouvaient que les importations de VEB en provenance de Chine ne constituaient pas la principale explication de la situation de l'industrie de l'Union et ne constituaient pas une menace de préjudice à l'avenir. En particulier, les pouvoirs publics chinois ont affirmé que, comme pour les données de la période d'enquête, les données relatives au premier trimestre de 2024 ont confirmé l'absence de concurrence et de corrélation entre, d'une part, les importations de VEB en provenance de Chine et, d'autre part, les ventes, la rentabilité et la situation économique des producteurs de l'Union, et ce pour les raisons suivantes: i) les pertes de l'industrie de l'Union ont diminué au premier trimestre de 2024 par rapport aux troisième et quatrième trimestres de 2023. Les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que cette réduction des pertes des producteurs de l'Union avait été possible malgré l'augmentation de la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine après la période d'enquête, qui s'est établie légèrement au-dessus de 25 %. Dès lors, que l'on tienne compte ou non de la théorie de la Commission concernant l'écart de six mois, les données montrent qu'au quatrième trimestre de 2023, les pertes de l'industrie de l'Union avaient été réduites à – 13,1 % par rapport à – 20,5 % au troisième trimestre de 2023, et ce, alors que les importations de VEB en provenance de Chine ont vu leur part de marché passer de 22 % au troisième trimestre de 2023 à 25,4 % au quatrième trimestre de 2023. De même, au premier trimestre de 2024, l'industrie de l'Union a vu ses pertes être réduites à – 10,8 %, et ce, alors que les importations de VEB en provenance de Chine ont conservé leur part de marché de 25 % au cours de ce trimestre, ii) au premier trimestre de 2024, les pertes de l'industrie de l'Union étaient a) inférieures à leur niveau du début de la période d'enquête, et b) exactement au même niveau qu'au cours de la période d'enquête, c'est-à-dire – 10,8 %, et ce, alors que les importations de VEB en provenance de Chine avaient une part de marché plus élevée au premier trimestre de 2024 qu'au début de la période d'enquête (+ 2,3 points de pourcentage) et que pendant toute la période d'enquête (+ 3,1 points de pourcentage). Par conséquent, les données postérieures à la période d'enquête, considérées en combinaison avec les données de la période d'enquête, réfutaient la conclusion de la Commission selon laquelle la transition de l'industrie de l'Union des véhicules ICE vers les VEB avait commencé à être entravée et sa rentabilité s'était détériorée au cours de la période d'enquête au moment où «les volumes les plus considérables d'importations en provenance de Chine ont été constatés et la part de marché de l'industrie de l'Union a le plus reculé». En outre, les données postérieures à la période d'enquête indiquaient que les pertes de l'industrie de l'Union au troisième trimestre de 2023 constituaient une valeur aberrante et avaient probablement été influencées par des facteurs de coûts propres à certains producteurs de l'Union de l'échantillon, mais la Commission n'avait pas examiné cette question. En outre, et de toute évidence, après le pic enregistré au troisième trimestre de 2023, l'industrie de l'Union était parvenue à réduire ses pertes.

(977) La Commission a contesté ces arguments. Premièrement, s'il est vrai que les pertes financières de l'industrie de l'Union ont diminué au premier trimestre de 2024 par rapport au quatrième trimestre de 2023 (passant de – 10,8 % à – 13,1 %), comme expliqué au considérant 961 du présent règlement, la rentabilité de l'industrie de l'Union au cours du dernier trimestre de 2023 était inférieure à la rentabilité moyenne de l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête, qui était de – 10,8 %, comme le montrait le tableau 10 du règlement provisoire. En outre, la rentabilité de l'industrie de l'Union au dernier trimestre de 2023 et au premier trimestre de 2024, bien qu'elle ait enregistré une amélioration par rapport au dernier trimestre de 2023, était nettement inférieure à celle de l'industrie de l'Union au dernier trimestre de 2022 et au premier trimestre de 2023, respectivement. Il est à noter que, comme expliqué au considérant 945 du présent règlement, comme dans le cas de la consommation apparente et réelle, sur la base des données trimestrielles, les données semblaient afficher une tendance particulière semblable à celle des trimestres correspondants de la période d'enquête et de la période postérieure à celle-ci (la rentabilité générale de l'industrie de l'Union s'améliore au premier trimestre de l'année par rapport au dernier trimestre de l'année précédente).

(978) Deuxièmement, en ce qui concerne la corrélation entre les pertes financières de l'industrie de l'Union et la part de marché des importations en provenance de Chine, comme expliqué au considérant 961 du présent règlement, il existe un délai de six mois entre la date de la commande du VEB et la date de sa livraison, et, par conséquent, contrairement à la corrélation suggérée par les pouvoirs publics chinois au considérant 976 du présent règlement, les pertes financières de l'industrie de l'Union après la période d'enquête étaient corrélées à la part de marché chinoise aux deuxième et troisième trimestres de 2023 (autrement dit, les pertes financières de l'industrie de l'Union ont diminué au premier trimestre de 2024 par rapport au quatrième trimestre de 2023, passant de – 13,1 % à – 10,8 %, alors que la part de marché des importations en provenance de Chine a diminué de 22,1 % à 22,0 % sur la base de la consommation réelle entre le deuxième trimestre et le troisième trimestre de 2023).

(979) Troisièmement, les pertes financières de l'industrie de l'Union au troisième trimestre de 2023 n'étaient pas une valeur aberrante comme l'ont laissé entendre les pouvoirs publics chinois. Ces pertes considérables étaient corrélées avec la part de marché des importations en provenance de Chine au premier trimestre de 2023, qui était très élevée (24,5 % sur la base de la consommation réelle). Contrairement à ce qu'affirment les pouvoirs publics chinois, la Commission a examiné et vérifié ces données, puisque leur source est la réponse des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au questionnaire et que la Commission a effectué des visites de vérification dans les locaux des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon comme expliqué au considérant 80 du règlement provisoire. En outre, les pertes financières de l'industrie de l'Union sont effectivement tombées à – 13,1 % au quatrième trimestre de 2023, par rapport à – 20,5 % au troisième trimestre de 2023, étant donné que la part de marché des importations en provenance de Chine calculée sur la base de la consommation réelle a elle aussi reculé à 22,1 % au deuxième trimestre de 2023 par rapport à 24,5 % au premier trimestre de 2023.

(980) Les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs fait valoir que les données sur les coûts, les prix et la rentabilité de l'industrie de l'Union au premier trimestre de 2024 corroboraient les arguments qu'ils ont réitérés selon lesquels i) un facteur clé affectant négativement la rentabilité de l'industrie de l'Union était le niveau élevé des coûts de production (en particulier des coûts variables et des coûts de main-d'œuvre), et ii) la Commission n'avait pas dûment évalué l'effet de ce facteur sur l'industrie de l'Union dans son examen de la situation économique et du lien de causalité. Les pouvoirs publics chinois ont déclaré que, comme pour les données de la période d'enquête, les données postérieures à la période d'enquête ont montré que les pertes de l'industrie de l'Union étaient corrélées à ses coûts de production et variaient en fonction de ces derniers. Au quatrième trimestre de 2023, indépendamment des variations de la part de marché de l'industrie de l'Union, les pertes enregistrées par celle-ci ont fortement diminué car les coûts de production avaient été réduits de 17 %. De même, au premier trimestre de 2024, les pertes ont de nouveau diminué car les coûts ont continué de baisser.

(981) La Commission a contesté cet argument. Au considérant 1078 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que le coût de production moyen unitaire de l'industrie de l'Union avait augmenté de 24 % au cours de la période considérée et que cette évolution avait également été influencée par les changements intervenus dans l'assortiment de modèles produits. Le coût unitaire a aussi été influencé par la hausse des coûts des composants, en particulier des batteries, en raison de l'augmentation des coûts des matières premières, dont le cobalt, le nickel et le lithium. Le coût des autres composants a également augmenté, en particulier ceux qui ont été affectés par la crise énergétique, tels que l'acier et les autres métaux. Un élément qui a exercé une pression à la baisse sur les coûts unitaires a été l'augmentation du volume de production et de ventes, illustrée aux tableaux 4 et 5 du règlement provisoire, les producteurs de l'Union ayant ainsi eu la possibilité de répartir leurs coûts fixes sur de plus grandes quantités de VEB. La Commission a également observé que l'industrie des VEB était une industrie à forte intensité de capital ayant des coûts fixes élevés, et que dès lors, un volume de production important fait baisser le coût de production unitaire. En outre, le coût de production a diminué au quatrième trimestre de 2023 et au premier trimestre de 2024, alors que la part de marché des importations en provenance de Chine a également diminué sur la même période. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(982) Les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs soutenu que les données de l'industrie de l'Union postérieures à la période d'enquête remettaient également en cause la théorie de la Commission selon laquelle la transition et la rentabilité de l'industrie de l'Union dépendaient uniquement de la capacité de cette dernière à augmenter ses ventes afin de réaliser des économies d'échelle et de réduire ses coûts et cette capacité risquait d'être compromise par les importations de VEB en provenance de Chine. Durant les deux trimestres postérieurs à la période d'enquête, ainsi qu'au premier trimestre de 2023, l'amélioration de la situation (déficitaire) de l'industrie de l'Union s'est produite dans un contexte de fluctuation de la demande et des ventes de l'industrie de l'Union.

(983) Cet argument est sans fondement. Les ventes de l'industrie de l'Union ont été affectées par l'augmentation de la part de marché des ventes de VEB chinois. La demande de VEB affectait à la fois les ventes de l'industrie de l'Union et les ventes de VEB chinois. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

4.5.5. *Conclusion sur la situation de l'industrie*

(984) À la suite de l'information provisoire, la société n° 24 a souscrit à l'appréciation de la Commission figurant au considérant 1037 du règlement provisoire, selon laquelle la longue et vaste expérience de la construction de véhicules ICE ne saurait être transférée automatiquement aux VEB.

(985) En outre, la société n° 24 a affirmé que la conclusion de la Commission selon laquelle l'industrie de l'Union se trouvait dans une situation vulnérable était erronée, pour les raisons suivantes: i) les indicateurs de préjudice affichaient une évolution positive, ii) la qualification de l'évolution de la rentabilité de l'industrie de l'Union par la Commission était erronée, puisque l'amélioration de la rentabilité en 2020 et 2022 a été considérable et que cela s'est produit alors que les importations en provenance de Chine augmentaient, iii) la situation de l'industrie de l'Union s'améliorera encore à mesure que d'autres ventes et gains d'efficacité seront réalisés, iv) le règlement provisoire n'indiquait pas que la situation allait se détériorer, v) l'industrie de l'Union est une industrie à forte intensité de capital et opère sur un marché se trouvant au début de sa transition des véhicules ICE vers les VEB, vi) même en l'absence des importations en provenance de Chine, l'industrie de l'Union n'aurait pas pu être rentable, la société faisant référence à cet égard à un article de presse indiquant que la société Ford, aux États-Unis, était déficitaire, alors qu'il n'y avait dans ce pays aucune importation de VEB chinois, vii) la part de marché des producteurs de l'Union à la fin de la période d'enquête se chiffrait entre 60 % et 65 %, sur la base de la consommation, et à 90 %, sur la base des immatriculations, comme indiqué au tableau 5 du règlement provisoire, et viii) selon les tableaux 2a et 2b du règlement provisoire, les producteurs chinois conservaient une part de marché limitée de 3 à 5 %.

(986) En ce qui concerne les points i) et ii), la Commission n'a pas conclu que l'industrie de l'Union se trouvait dans une situation vulnérable sur la base de ces données. De fait, aux considérants 1100 à 1102 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que la situation de l'industrie de l'Union avait commencé à être freinée vers la fin de la période considérée, et en particulier au cours de la période d'enquête, durant laquelle les volumes les plus considérables d'importations en provenance de Chine avaient été constatés et la part de marché de l'industrie de l'Union avait le plus reculé. Malgré les tendances à l'amélioration de certains indicateurs au cours de la période considérée, la plupart des indicateurs financiers étaient toujours négatifs et ont même commencé à se détériorer au cours de la période d'enquête, y compris la rentabilité, le rendement des investissements et les flux de liquidités, tandis que les parts de marché ont constamment diminué tout au long de la période considérée, atteignant leur plus bas niveau à la fin de la période d'enquête. En ce qui concerne le point iii), la situation de l'industrie de l'Union avait déjà commencé à se détériorer pendant la période d'enquête. En ce qui concerne le point iv), l'analyse figurant à la section 5 a démontré que la situation de l'industrie de l'Union se détériorera à mesure que les importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine à des prix sous-cotés augmenteront dans un avenir proche. En ce qui concerne le point v), étant donné que l'industrie de l'Union est effectivement une industrie à forte intensité de capital, il est essentiel qu'elle soit en mesure de conserver des volumes de ventes et des parts de marché suffisants afin de réaliser des économies d'échelle pour récupérer ses coûts et générer une rentabilité suffisante pour effectuer les investissements nécessaires. En ce qui concerne le point vi), quand bien même l'industrie de l'Union ne serait pas devenue rentable au cours de la période d'enquête en l'absence des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine à des prix sous-cotés, sa rentabilité ne se serait pas détériorée au cours de la période d'enquête comme elle l'a fait. Enfin, les points vii) et viii) sont erronés sur le plan factuel. Contrairement à ce qu'affirme la société n° 24, dans le tableau 5 du règlement provisoire, la part de marché de l'industrie de l'Union fondée sur la consommation apparente est passée de 68,9 % à 59,9 % au cours de la période considérée et celle fondée sur la consommation réelle (immatriculations) est passée de 70,4 % à 65,0 % au cours de la même période. En outre, selon les tableaux 2a et 2b du règlement provisoire, la part de marché des producteurs-exportateurs chinois est passée de 3,9 % à 25,0 % et de 3,5 % à 22,8 % respectivement au cours de la période considérée. Ces arguments ont donc été rejetés.

(987) À la suite de l'information finale, l'ACCA a fait valoir que d'un point de vue statistique, le volume de données (importations, volume des ventes et parts de marché) était insuffisant, et que les tendances n'étaient pas prononcées. Par conséquent, les allégations relatives au préjudice, à la menace de préjudice et au lien de causalité ne tiennent pas. L'ACCA a également soutenu que l'Union se trouvait dans une phase de transition et que ses États membres avaient des points de vue divergents concernant le rythme de cette transition. Par conséquent, les efforts de transition ont été erratiques et volatils, entraînant un approvisionnement instable et incomplet. Les importations ont donc servi de complément temporaire. Il est peu probable que ces importations complémentaires démontrent une croissance soutenue.

(988) Cette allégation était très générale et non étayée. En outre, la Commission a examiné le volume des importations en provenance de Chine et leur part de marché dans les tableaux 2a et 2b du règlement provisoire ainsi que dans les tableaux 7a et 7b du présent règlement, les ventes de l'industrie de l'Union et leur part de marché dans le tableau 5 du règlement provisoire ainsi que dans le tableau 9 du présent règlement, et les importations en provenance de tous les autres pays tiers dans le tableau 17 du règlement provisoire et dans les tableaux 17a et 17b du présent règlement. La tendance de ces données a été évaluée au cours de la période considérée. Ces tendances ont été jugées relativement claires, comme expliqué aux considérants 1012 à 1017, 1063, 1064 et 1178 à 1181 du règlement provisoire et aux considérants 947 à 953, 958, 959 et 1179 à 1199 du présent règlement. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(989) La Commission a conclu à titre définitif que l'industrie de l'Union avait été touchée négativement par les importations en provenance de la RPC, en particulier à la fin de la période d'enquête, comme il a été conclu à la section 4.5.4 du règlement provisoire.

(990) La Commission a donc analysé l'existence d'une menace de préjudice important au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base.

5. MENACE DE PRÉJUDICE

5.1. Introduction

(991) Comme expliqué au considérant 939 du présent règlement, la Commission a poursuivi son analyse prospective après l'institution des mesures provisoires, en recueillant des données relatives au quatrième trimestre de 2023 et au premier trimestre de 2024, notamment en ce qui concerne la rentabilité des producteurs de l'Union, les prix de vente et le coût de production des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon par rapport aux importations en provenance de la RPC. La Commission a ensuite examiné si ces données supplémentaires confirmeraient ou invalideraient les conclusions fondées sur les données de la période d'enquête.

(992) Dans la section 5.3, la Commission répond à toutes les observations reçues après l'institution des mesures compensatoires provisoires qui étaient toujours pertinentes après les réexamens et l'analyse complémentaire effectués au stade définitif.

5.2. Évaluation définitive

5.2.1. *Mise à jour des données postérieures à la période d'enquête sur les importations en provenance de Chine*

(993) Comme dans le cas de la consommation apparente, des importations en provenance de Chine après immatriculation et de leur part de marché, comme expliqué aux considérants 710 et 722 du présent règlement, afin de pouvoir divulguer les données sous-jacentes aux calculs respectifs, la Commission a révisé les données relatives à la ventilation de la part de marché des importations en provenance de Chine figurant dans les tableaux 12a et 12b du règlement provisoire (au total et sur une base trimestrielle) en utilisant comme source l'AEE au lieu de S&P Global Mobility.

Tableau 11

Ventilation de la part de marché des importations en provenance de Chine

	Période d'enquête
Part de marché des importations en provenance de producteurs-exportateurs chinois réalisées par les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB	5,5 %
Tesla	9,8 %

	Période d'enquête
Part de marché de toutes les autres importations en provenance de Chine	7,3 %

Source: AEE.

(994) Les importations trimestrielles en provenance de Chine au cours de la période d'enquête, basées sur l'AEE, ont évolué comme le montre le tableau ci-dessous.

Tableau 12

Ventilation de la part de marché des importations en provenance de Chine sur une base trimestrielle

	T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023
Part de marché des importations en provenance de producteurs-exportateurs chinois réalisées par les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB	5,5 %	5,5 %	4,7 %	6,3 %
Tesla	10,9 %	12,5 %	9,1 %	7,0 %
Part de marché de toutes les autres importations en provenance de Chine	6,8 %	5,7 %	7,9 %	8,5 %

Source: AEE.

(995) Comme pour la consommation apparente, les importations en provenance de Chine après immatriculation et leur part de marché, une légère différence a été constatée entre les données de la ventilation des importations en provenance de Chine effectuée en prenant comme source S&P Global Mobility (voir tableau 12b du règlement provisoire) et celles de la ventilation effectuée sur la base de l'AEE.

(996) La Commission a également analysé la ventilation des importations en provenance de Chine sur la base des immatriculations pour les trois trimestres postérieurs à la période d'enquête, comme le montre le tableau 13 ci-dessous.

Tableau 13

Ventilation de la part de marché des importations en provenance de Chine sur une base trimestrielle après la période d'enquête

	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Part de marché des importations en provenance de producteurs-exportateurs chinois réalisées par les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB	6,2 %	[3,9 %–5,1 %] (*)	[2,9 %–4,2 %]
Tesla	10,6 %	[8,7 %–10,0 %]	[8,0 %–9,5 %]
Part de marché de toutes les autres importations en provenance de Chine	8,6 %	10,4 %	14,1 %

Source: AEE et S&P Global Mobility.

(*) Les données relatives au T1 et au T2 2024 ne sont pas accessibles au public; dès lors, afin de protéger la confidentialité des données concernant Tesla, la Commission a également dû présenter sous la forme de fourchettes les données correspondantes relatives à Tesla et aux importations des FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB en provenance des producteurs-exportateurs chinois, sans quoi les données de Tesla pourraient être calculées par déduction.

(997) Le tableau 13 ci-dessus montre que la part de marché de toutes les autres importations en provenance de Chine a considérablement augmenté au deuxième trimestre de 2024, pour atteindre 14,1 %. Cela s'explique par les importations des marques Volvo et Polestar en provenance du groupe Geely, ainsi que par une augmentation de la part de marché de BYD et de SAIC.

(998) Le tableau 13 ci-dessus montre également qu'après la période d'enquête, la part de marché des importations en provenance des producteurs-exportateurs chinois liés aux FEO de véhicules ICE de l'Union en transition vers la production de VEB et de Tesla a diminué, tandis que la part de marché des importations en provenance de tous les autres producteurs-exportateurs chinois a augmenté de manière significative. Cela confirme la conclusion de la Commission au considérant 1138 du règlement provisoire selon laquelle l'augmentation des parts de marché des importations en provenance de Chine sera principalement le fait de marques chinoises dans un avenir proche.

(999) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'à partir du moment où la Commission avait inclus dans l'industrie des VEB de l'Union, indépendamment des marques ou des FEO, les sociétés qui produisaient des VEB dans l'Union, la production de VEB et l'entité ou les entités de Volvo dans l'Union étaient également incluses parmi la production et les producteurs de VEB de l'Union et, par conséquent, les importations de Volvo auraient dû être incluses dans les importations des producteurs de VEB de l'Union. En outre, les importations de VEB d'origine chinoise par des marques japonaises actives dans l'Union au cours de la période d'enquête et après celle-ci ne peuvent être incluses parmi les importations de VEB de marques chinoises, comme l'a fait la Commission.

(1000) La Commission a contesté cet argument. Comme l'ancienne marque européenne MG (actuellement détenue par le groupe chinois SAIC), Polestar et la marque Volvo sont détenues par le groupe chinois Geely. Les marques européennes fabriquées en Chine et qui n'ont pas été considérées comme des marques chinoises, telles que Dacia Spring, BMW X2, Mini et Cupra, appartiennent respectivement à Renault, BMW et Volkswagen, tandis que la marque Smart est détenue à 50 % par Mercedes Benz et à 50 % par Geely. En ce qui concerne les VEB d'origine chinoise vendus par des marques japonaises (bien que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'aient pas précisé quelles étaient ces marques), contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, ces importations n'ont pas été considérées comme des VEB de marques chinoises.

(1001) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre affirmé que l'allégation selon laquelle les importations de VEB en provenance de Chine avaient augmenté leur part de marché après la période d'enquête et notamment au deuxième trimestre de 2024 n'était pas objective étant donné que cette augmentation était temporaire et devait être replacée dans le contexte de l'institution alors imminente de mesures compensatoires, comme souligné par l'observatoire européen des carburants alternatifs de la Commission, qui a déclaré qu'«en juin, le marché des VEB a été marqué par plusieurs facteurs influents. Le marché a notamment réagi aux modifications à venir des droits à l'importation sur les VEB fabriqués en Chine, ce qui a entraîné une brève augmentation des ventes. Des modèles tels que le MG4 et le Volvo EX30 ont vu leur nombre d'immatriculations atteindre un niveau record, les consommateurs ayant agi rapidement afin d'acquérir un véhicule avant l'augmentation des droits» ([140]).

(1002) Le fait que la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine ait augmenté au deuxième trimestre de 2024 n'est pas une allégation, mais un fait. En outre, les raisons mises en avant par l'observatoire européen des carburants alternatifs pour expliquer l'augmentation de la part de marché des VEB chinois ont en fait démontré que cette part de marché continuera d'augmenter en l'absence d'institution de droits compensateurs. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1003) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la déclaration de la Commission selon laquelle les auto-importations des producteurs FEO de l'Union avaient baissé après la période d'enquête n'était pas fondée sur une évaluation objective au quatrième trimestre de 2023, étant donné que la part de marché de leurs auto-importations avait augmenté et s'élevait à 6,2 %, ce qui était aussi élevé qu'au troisième trimestre de 2024 et était en fait supérieur à la part de marché moyenne de 5,5 % des auto-importations de ces producteurs de l'Union au cours de la période d'enquête.

(1004) Outre le fait que cette allégation comportait une erreur matérielle, elle était également partiellement erronée sur le plan factuel et, sur le fond, dénuée de fondement. Tout d'abord, la Commission suppose que, dans son allégation, la CCCME faisait référence à la part de marché au troisième trimestre de 2023, et non de 2024, étant donné que le troisième trimestre de 2024 n'était pas couvert par l'enquête. En outre, la part de marché des VEB importés en provenance de la Chine par les FEO de l'Union n'était pas de 6,2 % au troisième trimestre de 2023, mais de 6,3 % (voir tableau 12 du présent règlement). Cela étant, la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine réalisées par les FEO de l'Union était effectivement de 6,2 % au quatrième trimestre de 2023, un niveau supérieur à la part de marché moyenne pendant la période d'enquête (5,5 %). Toutefois, dans son allégation, la CCCME n'a pas tenu compte du fait que lors des premier et deuxième trimestre de 2024, la part de marché des importations de VEB chinois réalisées par les FEO de l'Union avait constamment diminué pour atteindre un niveau inférieur à la part de marché de la période d'enquête. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

([140]) Observatoire européen des carburants alternatifs de la Commission, «Europe EV Sales Analysis: Key In-sights on June 2024 Registrations», 14 août 2024, disponible à l'adresse suivante: https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/europe-ev-sales-analysis-key-insights-june-2024-registrations#:~:text=In%20June%202024%2C%20the%20European,modest%20growth%20of%204%25%20YoY.

(1005) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également déclaré qu'en examinant le léger recul de la part de marché des auto-importations des producteurs FEO de l'Union au premier trimestre de 2024 et au deuxième trimestre de 2024 (par rapport à la moyenne de 5,5 % enregistrée au cours de la période d'enquête), la Commission n'avait pas tenu compte du fait que cette baisse de la part de marché était «peut-être temporaire» et a mentionné plusieurs raisons en ce sens.

(1006) La Commission a souligné la contradiction entre l'allégation de la CCCME et des pouvoirs publics chinois au considérant 1003 du présent règlement, par laquelle ils reprochent à la Commission de ne pas avoir fait preuve d'objectivité en concluant que la part de marché des importations de VEB chinois par les FEO de l'Union avait diminué après la période d'enquête, et leur admission, au considérant 1005 du présent règlement, du fait que la part de marché des importations de VEB chinois par les FEO de l'Union avait effectivement diminué après la période d'enquête. La Commission a par ailleurs observé que même la CCCME n'était pas sûre de ce qu'elle affirmait, puisqu'elle a déclaré que la baisse de la part de marché était «peut-être temporaire». Cela prouvait donc que la CCCME était consciente de spéculer sur le caractère temporaire de la baisse de la part de marché. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1007) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir qu'en ce qui concerne Tesla, sa part de marché des auto-importations au quatrième trimestre de 2023 et aux premier et deuxième trimestres de 2024 se situait dans la même fourchette que la part de marché moyenne de ses auto-importations au cours de la période d'enquête et n'avait pas affiché un véritable déclin. La CCCME a par ailleurs soutenu que les importations de Tesla étaient plus élevées par le passé et pourraient bien augmenter, étant donné que ses auto-importations seront soumises à un taux de droit plus bas, de 9 %.

(1008) Comme le montre le tableau 11 du présent règlement, la part de marché des importations en provenance de Chine réalisées par Tesla au cours de la période d'enquête était de 9,8 %: toutefois, les parts de marché des premier et deuxième trimestres de 2024 étaient inférieures à la part de marché moyenne de la période d'enquête. Comme indiqué dans le tableau 13 du présent règlement, la Commission ne pouvait pas divulguer les parts de marché exactes des importations de Tesla en provenance de Chine, puisque ces informations étaient protégées par le droit d'auteur. En outre, la possibilité que Tesla augmente ses importations en provenance de Chine à l'avenir car son taux de droit individuel sera inférieur à celui des autres exportateurs chinois était dénuée de pertinence, étant donné que l'évaluation de l'augmentation future de la part de marché doit être effectuée en l'absence de droits. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1009) Enfin, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission n'avait pas réagi aux éléments de preuve présentés dans leurs observations sur le règlement provisoire selon lesquels, en dehors de MG, aucun autre VEB chinois ne livrait réellement concurrence aux producteurs de VEB de l'Union et les producteurs de l'Union dominaient le marché des VEB de l'Union. À l'appui de cette allégation, la CCCME a fait référence aux données sur le marché des VEB de juin 2024 publiées par l'observatoire européen des carburants alternatifs de la Commission, qui confirmaient selon elle que: i) les producteurs de l'Union n'avaient pas perdu de parts de marché, et ii) MG était le seul VEB chinois à livrer concurrence aux producteurs de l'Union ([141]). En outre, la CCCME a affirmé que les mêmes conclusions avaient été confirmées par le rapport de PwC Strategy & du deuxième trimestre de 2024 ([142]).

(1010) Cette allégation est dénuée de fondement, étant donné que les éléments de preuve avancés pour l'étayer ne sont pas pertinents. Il s'ensuit que la Commission a observé que les données sur le marché publiées par son observatoire européen des carburants alternatifs n'abordaient pas la concurrence entre les VEB produits par l'Union et les VEB chinois, ni l'évolution de la part de marché des producteurs de VEB de l'Union par rapport à celle de la part de marché des VEB chinois. En outre, il était difficile de comprendre pourquoi la CCCME affirmait que le rapport de PwC Strategy & du deuxième trimestre de 2024 tirait une telle conclusion en page 6, comme indiqué au considérant 1009 du présent règlement. En effet, la page 6 de ce rapport présente les «[m]eilleures ventes de VEB au premier semestre de 2024 (évolution du classement entre le premier semestre de 2024 et le premier trimestre de 2024)» en Europe, en Chine et aux États-Unis. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

([141]) Observatoire européen des carburants alternatifs de la Commission, «Europe EV Sales Analysis: Key In-sights on June 2024 Registrations», 14 août 2024, disponible à l'adresse suivante: https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/europe-ev-sales-analysis-key-insights-june-2024-registrations#:~:text=In%20June%202024%2C%20the%20European,modest%20growth%20of%204%25%20YoY.

([142]) PwC – Strategy & «Electric Vehicles Sales Review Q2 2024», juillet 2024, disponible à l'adresse suivante: https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2024-q2.html, p. 6.

5.2.2. *Autres éléments: rentabilité et autres indicateurs économiques*

(1011) Comme expliqué aux considérants 1088, 1101 et 1102 du règlement provisoire, la rentabilité de l'industrie de l'Union a commencé à se détériorer au cours de la période d'enquête, lorsque les importations en provenance de Chine étaient les plus élevées.

(1012) Les informations supplémentaires recueillies pour les données postérieures à la période d'enquête ont établi que la rentabilité de l'industrie de l'Union avait continué de se détériorer, comme expliqué au considérant 961, tandis que la part de marché a continué de diminuer, ainsi qu'il ressort du considérant 959, et que la part de marché des marques chinoises a continué d'augmenter après la période d'enquête pour atteindre 14,1 % au deuxième trimestre de 2024, comme le montre le tableau 13 du présent règlement.

5.3. **Observations des parties intéressées après les mesures provisoires**

(1013) Des observations sur la menace de préjudice ont été reçues de la CCCME, des pouvoirs publics chinois, du groupe Geely, de NIO, de la société n° 18 et de la VDA.

5.3.1. *La nature des subventions en question et les effets commerciaux qu'elles sont susceptibles d'entraîner*

(1014) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'affirmation de la Commission selon laquelle les importations de VEB en provenance de Chine bénéficiaient de subventions était fondée sur une détermination incompatible avec les règles de l'OMC et que, par conséquent, cette évaluation viciait toute conclusion quant aux effets commerciaux susceptibles de résulter des subventions alléguées.

(1015) La Commission a fait observer que la CCCME n'avait pas développé son allégation selon laquelle les conclusions formulées par la Commission dans le règlement provisoire au sujet des subventions étaient incompatibles avec les règles de l'OMC. Les observations présentées par les pouvoirs publics chinois concernant la détermination de l'existence de subventions ont été examinées à la section 3 ci-dessus. Cet argument a donc été rejeté comme non étayé.

(1016) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également réitéré certaines de leurs observations concernant la sous-cotation et le blocage des prix, qui sont résumées et examinées en détail aux considérants 765 à 811 du présent règlement. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont avancé aucun nouvel élément de preuve à cet égard et, par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1017) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1106 à 1110 du règlement provisoire ont été confirmées.

5.3.2. *Un taux d'accroissement notable des importations faisant l'objet de subventions sur le marché de l'Union dénotant la probabilité d'une augmentation substantielle des importations*

(1018) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'évaluation de la menace de préjudice effectuée par la Commission reposait sur des données incohérentes et manquait de parallélisme dans la mesure où, d'un côté, pour l'évaluation des effets des importations de VEB en provenance de Chine sur le volume et les prix, toutes les importations de VEB en provenance de Chine ont été prises en considération, mais, de l'autre, l'évaluation de la menace de préjudice était uniquement fondée sur les importations de VEB provenant de sociétés détenues par la Chine/de VEB de marques chinoises, tel que confirmé aux considérants 1125 à 1128, 1157 à 1159 et 1213 du règlement provisoire. Ils ont également réitéré cette allégation à la suite de l'information finale.

(1019) Cet argument est sans fondement. Au considérant 1131 du règlement provisoire, en réponse à une allégation similaire formulée par la CCCME et les pouvoirs publics chinois, comme indiqué au considérant 1130 du règlement provisoire, la Commission a déclaré que toutes les importations de VEB originaires de Chine faisant l'objet de subventions relevaient du champ de la présente enquête, indépendamment de la propriété d'une société donnée. Le simple fait que, dans certains considérants du règlement provisoire, la Commission ait expliqué différents aspects des importations de VEB provenant de sociétés détenues par la Chine ou de VEB de marques chinoises ne signifie pas que l'évaluation de la menace de préjudice reposait uniquement sur les importations de VEB provenant de sociétés détenues par la Chine ou de VEB de marques chinoises. La Commission a examiné les importations de marques chinoises afin de confirmer davantage ses conclusions relatives à une augmentation probable des importations faisant l'objet de subventions sur le marché de l'Union, compte tenu de la nature des subventions en cause. Dans d'autres considérants du règlement provisoire, tels que les considérants 1136 et 1137, la Commission a expliqué certains aspects des futures importations de VEB par l'industrie de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1020) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'il demeurait incontestable que l'échantillon des producteurs-exportateurs chinois se composait uniquement de producteurs de VEB de marques chinoises, ce qui signifie que l'analyse des effets sur les prix a été réalisée uniquement sur la base des importations de VEB de marques chinoises.

(1021) Cette allégation est factuellement erronée. Geely, l'un des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, exportait également la marque Smart, qui n'est pas une marque chinoise, au cours de la période d'enquête. Comme expliqué au considérant 793 du présent règlement, pour l'analyse des effets sur les prix, la Commission a procédé à deux analyses différentes: à savoir i) une analyse de la sous-cotation des prix sur la base des importations de VEB en provenance des trois producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon au cours de la période d'enquête, et ii) une analyse du blocage des prix pour l'ensemble de la période considérée, qui incluait l'intégralité des importations de VEB chinois. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1022) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que le volume des importations de VEB de marques chinoises n'avait effectivement augmenté qu'entre 2022 et la période d'enquête et que l'augmentation des importations au cours d'une seule année de la période considérée n'était ni suffisante ni assez représentative pour tirer des conclusions sur une future augmentation substantielle des importations, comme l'a fait la Commission aux fins de l'évaluation de la menace de préjudice.

(1023) Cet argument est également sans fondement. La Commission n'a pas conclu dans le règlement provisoire que les importations en provenance de Chine allaient augmenter en se basant sur le fait que le volume des marques chinoises avait augmenté entre 2020 et la période d'enquête. En réalité, elle a tiré cette conclusion après avoir évalué plusieurs mesures indiquant la probabilité d'une nouvelle augmentation substantielle des importations aux considérants 1113 à 1118 du règlement provisoire, l'attrait de l'industrie de l'Union aux considérants 1119 à 1129 du règlement provisoire et l'évolution probable des parts de marché des importations en provenance de Chine sur le marché de l'Union aux considérants 1130 à 1137 du règlement provisoire. En outre, la Commission a conclu, au considérant 1138 du règlement provisoire, qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, était probable dans un avenir proche en évaluant le nombre élevé d'annonces effectuées par les producteurs-exportateurs chinois pour le lancement de nouveaux modèles de VEB sur le marché de l'Union, comme expliqué aux considérants 1126 et 1127 du règlement provisoire, tandis que les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB n'ont annoncé aucun plan majeur d'importer des VEB en provenance de Chine et que la plupart d'entre eux avaient un modèle ou une marque de VEB qu'ils importaient de Chine dans des quantités largement inférieures à leur production dans l'Union. En outre, les stocks de VEB chinois dans l'Union, tels qu'établis aux considérants 1157 à 1159 du règlement provisoire, constituent un indicateur pertinent de la future pression exercée par les VEB chinois sur l'industrie de l'Union, étant donné que ces volumes sont clairement principalement destinés à la vente sur le marché de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

Taux d'augmentation et part de marché des importations en provenance de Chine

(1024) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission avait mal évalué le taux d'augmentation des importations en se fondant sur les données douanières des États membres et non sur les immatriculations, qui montrent une augmentation plus faible du volume des importations. Ils ont également réitéré cette allégation à la suite de l'information finale.

(1025) La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué pourquoi le taux d'augmentation des importations devait être évalué sur la base des immatriculations et non sur la base des importations réelles. Pour rappel, les immatriculations ne couvrent que les importations de VEB qui ont été vendus et immatriculés; les produits importés mais non vendus ne sont pas couverts par les données relatives aux immatriculations. En outre, le critère juridique, tel qu'énoncé à l'article 8, paragraphe 8, point b), du règlement de base, est le «taux d'augmentation des importations», et non le taux d'augmentation des importations ayant été revendues sur le marché de l'Union. Néanmoins, les importations totales de VEB en provenance de Chine ayant été immatriculés ont également augmenté au cours de la période considérée, comme expliqué dans le tableau 2b du règlement provisoire, tant en volume qu'en parts de marché. Les augmentations en volume et en parts de marché des importations totales et des importations totales immatriculées, comme expliqué dans les tableaux 2a et 2b du règlement provisoire, étaient similaires. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1026) À la suite du règlement provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission n'avait pas analysé séparément les augmentations en volume et en parts de marché des importations de VEB de marques chinoises et que la Commission avait confondu les auto-importations et les importations de

VEB de marques chinoises tout au long de son analyse des volumes et des effets sur les prix afin d'alléguer une augmentation des volumes d'importation et de la part de marché des importations de VEB en provenance de Chine, étant donné i) que les importations de VEB de marques chinoises sont restées nettement inférieures aux auto-importations de l'industrie de l'Union tout au long de la période considérée, ii) que la part de marché absolue et le taux d'augmentation de la part de marché des importations de VEB de marques chinoises étaient nettement inférieurs à ceux des auto-importations des producteurs de VEB de l'Union, et iii) que les importations totales en provenance de pays tiers étaient nettement supérieures aux importations de VEB de marques chinoises dans l'Union au cours de la période considérée et que leur part de marché représentait le double de celle des importations de VEB de marques chinoises au cours de la période d'enquête. La VDA a également affirmé que la Commission devait examiner les importations en provenance de Chine individuellement au niveau de chaque constructeur.

(1027) L'argument susmentionné de la CCCME et des pouvoirs publics chinois contredisait leur allégation formulée avant l'institution des mesures provisoires, à savoir que pour évaluer le volume des importations de VEB en provenance de Chine et la probabilité que ces importations augmentent à l'avenir, il y avait lieu d'évaluer toutes les importations de VEB en provenance de Chine et, en particulier, les auto-importations par l'industrie des VEB de l'Union, comme indiqué au considérant 1130 du règlement provisoire. Comme expliqué au considérant 1131 du règlement provisoire, toutes les importations de VEB originaires de Chine faisant l'objet de subventions relevaient du champ de la présente enquête, indépendamment de la propriété d'une société donnée. Par conséquent, la question de savoir si les importations de VEB de marques chinoises ou leur part de marché étaient inférieures aux auto-importations de l'industrie de l'Union ou n'avaient augmenté qu'entre 2022 et la période d'enquête est dénuée de pertinence. En outre, il était difficile de savoir dans quelle mesure les importations en provenance de pays tiers devaient être prises en considération lors de la détermination de l'incidence des importations en provenance de Chine aux fins de l'évaluation de la menace de préjudice. Par conséquent, dans les sections relatives au préjudice et à la menace de préjudice, la Commission a évalué l'ensemble des importations de VEB en provenance de Chine. L'incidence alléguée des importations en provenance d'autres pays tiers a toutefois été analysée au considérant 1191 du présent règlement, où la Commission a conclu que la part de marché de ces importations avait affiché une tendance à la baisse entre 2020 et la période d'enquête, tandis que les prix moyens des importations avaient affiché une tendance à la hausse tout au long de la période considérée. En outre, les prix des importations en provenance d'autres pays tiers étaient nettement supérieurs au prix moyen des importations en provenance de Chine au cours de la période d'enquête. Ces importations ne semblent donc pas contribuer à la menace de préjudice pour l'industrie de l'Union. Cette conclusion a également été confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, comme expliqué aux considérants 1178 à 1186 du présent règlement. Par ailleurs, au considérant 1138 du règlement provisoire, la Commission a conclu qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, était probable dans un avenir proche, en réponse à une allégation formulée par la CCCME et les pouvoirs publics chinois, comme expliqué au considérant 1130 du règlement provisoire, et elle a formulé cette conclusion sur la base de l'évaluation effectuée aux considérants 1136 et 1137 du règlement provisoire. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1028) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission s'était contentée de conclure que la part de marché des VEB de marques chinoises allait augmenter dans un avenir proche et que, par conséquent, toutes les importations de VEB chinois augmenteraient, mais qu'elle n'avait pas tenu compte de sa propre conclusion relative à la baisse des auto-importations de l'industrie de l'Union et de leur part de marché après la période d'enquête.

(1029) Cette allégation est, elle aussi, factuellement erronée. Au considérant 1138 du règlement provisoire, la Commission a conclu qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, était probable dans un avenir proche. Contrairement à ce que prétendent la CCCME et les pouvoirs publics chinois, la Commission n'a pas conclu que toutes les importations de VEB chinois augmenteraient dans un avenir proche. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1030) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1111 et 1112 du règlement provisoire ont été confirmées.

Indicateurs de probabilité d'une nouvelle augmentation substantielle des importations

(1031) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'évaluation par la Commission de l'augmentation probable des exportations chinoises de VEB vers l'Union en raison des politiques supposées des pouvoirs publics chinois n'était pas fondée sur des éléments de preuve positifs. En particulier, ils ont affirmé que la référence au talent de l'industrie manufacturière chinoise ne saurait être comprise comme renvoyant aux exportations, et qu'aucun des documents invoqués par la Commission ne contenait le moindre élément de preuve ou la moindre mention d'une augmentation des exportations vers l'Union ou d'un quelconque ciblage du marché de l'Union. En outre, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que la Commission accordait une importance significative aux déclarations de la Chine (c'est-à-dire du président chinois), mais qu'elle avait négligé les déclarations des producteurs de l'industrie de l'Union selon lesquelles ils se trouvaient en phase de croissance et n'étaient confrontés à aucune menace de préjudice de la part des importations de VEB en provenance de Chine et étaient eux-mêmes en train d'établir ou de développer leur production en Chine. Ils ont également réitéré cette allégation à la suite de l'information finale.

(1032) Tout d'abord, au considérant 1113 du règlement provisoire, la Commission a indiqué qu'il existait des preuves que les politiques des pouvoirs publics chinois ciblaient la production et, plus particulièrement, les exportations de VEB. Le considérant 1115 du règlement provisoire expose la conclusion de la Commission selon laquelle les VNE (VEB et PHEV) étaient très importants pour l'économie chinoise et, dans son message pour le Nouvel An 2024, le président chinois avait déclaré que les VNE constituaient «une nouvelle preuve du talent de l'industrie manufacturière chinoise». Par conséquent, la référence au talent de l'industrie manufacturière chinoise concernait la production et non les exportations. Au même considérant 1115 du règlement provisoire, la Commission expose ses conclusions selon lesquelles les constructeurs de VEB chinois n'étaient pas uniquement cantonnés à leur marché intérieur, puisque les pouvoirs publics chinois encourageaient les producteurs de VEB chinois à explorer les marchés étrangers et les aidaient de multiples façons à augmenter leurs ventes à l'exportation, y compris en concevant de solides systèmes de conseil juridique, d'essais et de certification. À cet égard, la Commission a fait référence au plan 2021-2035, qui définit cinq missions stratégiques destinées à l'industrie chinoise des VNE pour les 15 prochaines années, et au plan de la ville chinoise de Shenzhen visant à stimuler les exportations de voitures, comme expliqué en détail au considérant 1116 du règlement provisoire. En outre, comme expliqué au considérant 428 du règlement provisoire, les statuts d'EXIM Bank stipulent également que celle-ci a pour mission de soutenir le développement du commerce extérieur et la coopération économique, les investissements transfrontières, l'initiative «One Belt One Road» (une ceinture, une route), ainsi que la coopération en matière de capacités internationales et de fabrication d'équipements. Son domaine d'activité comprend les prêts à court, moyen et long termes tels qu'approuvés et conformes aux politiques de commerce extérieur et à la stratégie de mondialisation («Go out Policy») de l'État, comme le crédit à l'exportation, le crédit à l'importation, les prêts d'ingénierie étrangers contractés, les prêts d'investissement à l'étranger, les prêts d'aide extérieure du gouvernement chinois et les prêts d'acheteurs à l'exportation. De surcroît, la Commission a expliqué en détail, aux considérants 1119 à 1129 du règlement provisoire, pourquoi, selon elle, de tous les marchés d'exportation disponibles pour les exportateurs chinois, le marché de l'Union était le marché d'exportation le plus attrayant pour les producteurs-exportateurs chinois.

(1033) En ce qui concerne les déclarations faites dans la presse par les producteurs de l'Union et mentionnées par la CCCME et les pouvoirs publics chinois, ces déclarations provenaient de sociétés exposées à des mesures de rétorsion de la part de la Chine et il a été considéré qu'elles ne présentaient pas la même pertinence que les déclarations du président chinois évoquant la politique industrielle de la Chine en ce qui concerne les VEB. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1034) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que l'augmentation de la production de VEB en Chine ne constituait pas la preuve d'une augmentation des exportations vers l'Union.

(1035) La Commission n'a pas tiré une telle conclusion dans le règlement provisoire. La constatation d'une augmentation de la production en Chine et des exportations vers l'Union était fondée sur des faits, tels que présentés dans les tableaux 14 et 16 du règlement provisoire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1036) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que l'augmentation de la production en Chine était due en grande partie aux producteurs de VEB de l'Union qui produisaient en Chine. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré cette allégation à la suite de l'information finale, en déclarant également que la Commission ne pouvait pas attendre des parties intéressées qu'elles communiquent les données de production des producteurs de l'Union en Chine alors qu'en réalité, la Commission était censée agir afin de protéger les producteurs de VEB de l'Union.

(1037) La Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient fourni aucune donnée concrète concernant le volume de production de VEB des producteurs de l'Union par rapport à la production des autres producteurs chinois. En outre, la CCCME, les pouvoirs publics chinois ou d'autres parties intéressées ne peuvent formuler n'importe quelle allégation spéculative et attendre de la Commission qu'elle collecte les informations à ce sujet. La CCCME ou toute autre partie intéressée a l'obligation légale de présenter des éléments de preuve à l'appui de ses allégations. De surcroît, rien n'oblige la Commission à procéder de sa propre initiative à des recherches supplémentaires sur la base d'allégations spéculatives et non détaillées de parties intéressées, d'autant plus lorsqu'elle dispose déjà de suffisamment de données fiables, comme c'est le cas des mesures indiquant la probabilité d'une nouvelle augmentation substantielle des importations. Cet argument a donc été rejeté comme non étayé.

(1038) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs soutenu que l'évaluation des exportations chinoises effectuée par la Commission était incorrecte et que ces exportations seraient inférieures de 42 % aux données fournies par la Commission dans le tableau 16 du règlement provisoire.

(1039) Comme expliqué au considérant 738 du présent règlement, les données figurant dans le tableau 16 du règlement provisoire, relatives aux exportations de VEB depuis la Chine, ont été extraites de la base de données GTA en utilisant le code produit 8703 80. La CCCME n'a pas précisé quel code produit elle avait utilisé pour extraire les données sur les exportations chinoises de VEB. Cet argument a donc été rejeté comme non étayé.

(1040) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également déclaré que les navires transportant des véhicules de BYD et de Chery depuis la Chine, mentionnés par la Commission au considérant 1117 du règlement provisoire, ne voulaient rien dire en ce qui concerne les exportations potentielles vers l'Union, étant donné i) que ce n'était pas la première industrie à acheter des navires afin de réduire ses coûts et de réduire les goulets d'étranglement liés au transport, ii) que tant BYD que Chery établissaient alors une production dans l'Union, et iii) que ces navires pouvaient être utilisés pour exporter des VEB non pas de la Chine vers l'Union, mais de l'Union vers le reste du monde. Ils ont également réitéré cette allégation à la suite de l'information finale.

(1041) Au considérant 1117 du règlement provisoire, la Commission n'a pas uniquement fait référence aux navires de BYD et de Chery, mais aussi à ceux d'autres sociétés chinoises. De fait, la Commission a déclaré que les chantiers navals chinois pourraient livrer plus de 200 navires entre 2023 et 2026, soit deux fois le nombre de navires livrés entre 2015 et 2022. Le fait que ces sociétés commandaient un nombre aussi important de navires prouvait clairement leur intention d'exporter. En outre, le fait que BYD et Chery puissent établir une production dans l'Union ne signifiait pas que certains modèles de VEB ne continueraient pas d'être exportés de Chine, et la CCCME n'avait présenté aucun élément de preuve démontrant d'éventuelles destinations d'exportation à cet égard. La Commission a par ailleurs renvoyé à ses conclusions relatives à l'attrait du marché de l'Union aux considérants 1119 à 1129 du règlement provisoire et aux considérants 1045 à 1060 du présent règlement. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1042) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission avait reconnu que certains producteurs chinois avaient l'intention d'établir une production dans l'Union et que, contrairement à l'appréciation de la Commission, cela indiquait non pas une augmentation, mais une baisse des exportations vers l'Union.

(1043) Les projets d'expansion des producteurs chinois dans les principaux pays de l'Union sont décrits aux considérants 1126 et 1127 du règlement provisoire, où sont énumérées les annonces effectuées par certains producteurs-exportateurs chinois concernant leur intention de lancer plusieurs nouveaux modèles de VEB sur le marché de l'Union ainsi que d'accroître leur présence sur le marché de l'Union en entrant sur le marché de plus d'États membres de l'Union à court terme avec des VEB provenant de Chine. Le but était de démontrer l'attrait du marché de l'Union pour les producteurs chinois; toutefois, cela n'enlève rien aux conclusions relatives à l'énorme surcapacité de production de VEB de la Chine, aux importantes surcapacités des producteurs-exportateurs chinois et à l'existence d'une forte augmentation des importations de VEB en provenance de Chine au cours de la période d'enquête, confirmées par les données recueillies concernant les évolutions postérieures à la période d'enquête, comme exposé à la section 5.2 du présent règlement. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1044) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1113 à 1118 du règlement provisoire ont été confirmées.

Attrait et ciblage du marché de l'Union

(1045) La Commission a fait observer qu'en plus des pays mentionnés au considérant 1121 du règlement provisoire, le Canada instituera un droit de 100 % sur les importations de VEB en provenance de Chine à partir du 1er octobre 2024 ([143]).

(1046) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission aurait dû examiner la croissance du marché des VEB dans d'autres pays tiers au lieu de se concentrer uniquement sur la taille de ces marchés au cours de la période considérée. À cet égard, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont déclaré qu'à terme, les VEB représentaient les véhicules de demain partout dans le monde, et non pas uniquement dans l'Union. Ils ont également fait observer en ce sens que le marché des VEB au Royaume-Uni, en Australie, au Canada et au Japon allait croître à l'avenir. Ils ont, enfin, allégué que la Commission n'avait pas examiné le marché des VEB en Afrique, au Moyen-Orient et dans d'autres économies émergentes. Cette allégation a été réitérée à la suite de l'information finale.

([143]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/trudeau-says-canada-impose-100-tariff-chinese-evs-2024-08-26/#:~:text=OTTAWA%2C%20Aug%2026%20(Reuters),steel%20and%20aluminum%20from%20China.

(1047) La Commission a reconnu qu'à terme, les VEB représentaient les véhicules de demain dans de nombreux endroits du monde, et pas uniquement dans l'Union, avec d'autres technologies. Dans le tableau 11 du règlement provisoire, la Commission a présenté le plus grand marché mondial des VEB et la part de ces véhicules dans le marché mondial total des voitures particulières. Sur la base de ces données, la taille du marché total des voitures particulières peut être calculée. La Commission a exprimé son désaccord sur le fait que la croissance d'un marché donné serait plus importante que la taille de ce même marché et que la part des VEB dans le marché total des voitures particulières. Par exemple, si la taille du marché des voitures particulières est de 10 000 véhicules et que le marché des VEB croît de 15 % par an, cela ne se traduit pas par une forte demande de VEB lorsque le marché total des voitures particulières est de petite taille. La taille du marché total des voitures particulières, la taille du marché des VEB et la part des VEB dans le marché total des voitures particulières illustrent le potentiel futur du marché des VEB une fois que les véhicules ICE auront été remplacés par des VEB, ainsi que l'état d'avancement de la transition du marché des voitures particulières. En outre, la Commission ne disposait d'aucune information concernant la croissance du marché des VEB dans les autres pays tiers et aucune information n'a été fournie à ce sujet par la CCCME ou les pouvoirs publics chinois. La Commission a également fait observer que la CCCME n'avait fourni que quelques informations anecdotiques concernant la croissance du marché des véhicules électriques au Royaume-Uni, en Australie, au Canada et au Japon, lesquelles ne pouvaient être considérées comme des éléments de preuve valables sur la base desquels les conclusions de la Commission pouvaient être infirmées. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1048) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'en ce qui concerne l'accès au marché, la Commission avait examiné les marchés des États-Unis et de la Turquie, qui n'étaient pas des marchés importants pour les VEB chinois par le passé, alors qu'elle n'avait pas tenu compte d'autres marchés importants en pleine croissance pour les VEB chinois en Asie, tels que ceux de la Thaïlande et des Philippines, ainsi que ceux du Royaume-Uni, des Émirats arabes unis, de l'Afrique et de l'Amérique latine, où les droits à l'importation sont faibles. La CCCME a également affirmé que, en ce qui concerne l'Inde, la Commission avait négligé le fait que l'Inde avait mis en place une nouvelle politique réduisant le droit à l'importation à 15 % pour les sociétés établissant une production en Inde à court terme et que SAIC avait créé une entreprise commune en Inde, ce qui montre que le marché indien n'est pas fermé aux exportations chinoises de VEB.

(1049) Le fait que certains marchés n'étaient pas des marchés d'exportation importants pour les VEB chinois par le passé ne signifie pas qu'ils ne peuvent le devenir à l'avenir. En outre, si certains marchés asiatiques ainsi que les marchés du Royaume-Uni, des Émirats arabes unis, de l'Afrique et de l'Amérique latine n'ont pas fixé des droits à l'importation élevés pour les importations de VEB en provenance de Chine, ces marchés sont de petite taille par rapport à ceux de l'Union et des États-Unis, comme le montre le tableau 11 du règlement provisoire. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont présenté aucun élément de preuve démontrant que le marché des VEB aux Émirats arabes unis et en Afrique était plus attrayant que le marché de l'Union pour les exportateurs chinois et le dossier d'enquête ne contenait aucune information susceptible de confirmer une telle déclaration; au contraire, l'enquête a montré que le marché de l'Union était le marché le plus attrayant pour les producteurs-exportateurs chinois. En outre, le fait que les droits de douane en Inde ne s'appliquent pas à SAIC a été jugé insuffisant à cet égard, étant donné que ces droits peuvent tout de même s'appliquer à d'autres producteurs-exportateurs chinois. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1050) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que les volumes d'exportation des producteurs de VEB de l'Union et leurs marchés par rapport à ceux des producteurs chinois de VEB ne démontraient pas que les VEB de marques chinoises ciblaient le marché de l'Union. La CCCME a de surcroît affirmé que l'industrie de l'Union n'exportait pas de VEB vers la Chine, étant donné qu'elle possédait des usines de construction en Chine. Elle a par ailleurs fait valoir que les producteurs de l'Union étaient également affectés par les droits de douane en Inde, mais que tout cela ne signifiait pas que l'industrie de l'Union n'exportait pas vers d'autres pays tiers.

(1051) La Commission n'a pas compris la pertinence de cet argument. Le fait que les producteurs de l'Union exportent vers d'autres pays ou que les producteurs de VEB de l'Union importent certains modèles de Chine ne remet pas en cause les conclusions de la Commission concernant l'attrait du marché de l'Union. Cet argument a donc été rejeté au motif qu'il était peu clair.

(1052) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre fait valoir que la comparaison, par la Commission, des prix des VEB chinois pour certains modèles sur le marché chinois et sur le marché de l'Union n'était pas pertinente pour les projections relatives à l'augmentation des importations, étant donné que les deux marchés n'étaient pas identiques. Ils ont aussi déclaré que l'évaluation de la Commission i) était fondée sur des exemples sélectifs postérieurs à la période d'enquête, ii) ne tenait pas compte des coûts de transport et de vente inférieurs en Chine, entre autres, et iii) reposait sur la concurrence sur le marché chinois, qui était essentielle à la croissance de n'importe quelle industrie.

(1053) Le fait que certains exemples relatifs aux prix concernent des périodes postérieures à la période d'enquête est dénué de pertinence, étant donné que l'analyse de la menace de préjudice est une analyse prospective. En outre, le fait que les coûts de transport et de vente soient inférieurs en Chine ou qu'il existe une forte concurrence sur le marché chinois n'infirme pas la conclusion selon laquelle les producteurs-exportateurs chinois étaient plus rentables sur le marché de l'Union que sur leur marché intérieur. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1054) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que le marché chinois était en croissance et que la taille du marché de l'Union était très réduite par rapport à celle du marché chinois.

(1055) Aux considérants 1145 à 1148 du règlement provisoire, la Commission a analysé la croissance du marché chinois et a conclu que les capacités inutilisées totales en Chine étaient nettement supérieures à la demande chinoise. En outre, il est difficile de comprendre en quoi le fait que le marché de l'Union soit de plus petite taille que le marché chinois rend le marché de l'Union moins attrayant pour les producteurs-exportateurs chinois. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1056) Enfin, à la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas tenu compte du fait que les VEB ne pouvaient être imposés aux clients de l'Union, qu'ils ne pouvaient être vendus sur le marché de l'Union que si les clients les achetaient et que, dès lors, c'était la demande et la volonté des clients de l'Union d'acheter des VEB chinois, et non les prix prétendument plus bas, qui convainquaient les clients d'acheter les VEB chinois.

(1057) Cet argument est sans fondement. Le prix est l'un des facteurs déterminants pris en considération par le consommateur au moment de décider d'acheter un VEB.

(1058) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que le seul fait que des sociétés chinoises soient présentes sur le marché de l'Union ne constituait pas une preuve suffisante pour conclure que les exportations allaient augmenter à l'avenir. La CCCME a en outre déclaré que l'annonce faite par certaines sociétés chinoises concernant leur intention de lancer de nouveaux modèles VEB dans l'Union n'était pas révélatrice d'une augmentation des exportations vers l'Union, car, comme l'a également relevé le groupe spécial dans l'affaire *République dominicaine — Mesures antidumping visant les barres en acier (Costa Rica)* ([144]), l'«intention» alléguée des producteurs-exportateurs d'exporter et de gagner des parts de marché n'était pas suffisante pour étayer la conclusion de l'imminence et de la probabilité de nouvelles exportations.

(1059) La Commission n'a pas conclu que les importations en provenance de Chine allaient augmenter en se fondant uniquement sur l'annonce effectuée par certaines sociétés chinoises concernant leur intention de lancer de nouveaux modèles de VEB dans l'Union. Elle a formulé cette conclusion sur la base d'une appréciation i) de la nature des subventions en question et des effets commerciaux qu'elles sont susceptibles d'entraîner, ii) du taux d'accroissement notable des importations faisant l'objet de subventions sur le marché de l'Union dénotant la probabilité d'une augmentation substantielle des importations, iii) de la capacité suffisante et librement disponible de l'exportateur ou l'augmentation imminente et substantielle de cette capacité dénotant la probabilité d'une augmentation substantielle des exportations faisant l'objet de subventions vers l'Union, compte tenu de l'existence d'autres marchés d'exportation pouvant absorber des exportations additionnelles, iv) de l'arrivée d'importations à des prix qui pourraient déprimer sensiblement les prix intérieurs ou empêcher dans une mesure notable des hausses de prix et accroîtraient probablement la demande de nouvelles importations, et v) du niveau des stocks, comme expliqué aux considérants 1106 à 1159 du règlement provisoire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1060) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1119 à 1029 du règlement provisoire telles que complétées par le considérant 1045 du présent règlement ont été confirmées.

Évolution probable de la part de marché des importations en provenance de Chine sur le marché de l'Union

(1061) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que la Commission n'avait pas examiné ni pris en considération les importations en provenance de Chine de Tesla, qui fait partie de l'industrie de l'Union, et qu'elle n'avait donc pas pris en considération l'ensemble des importations de l'industrie de l'Union dans son appréciation de l'évolution probable de la part de marché des importations en provenance de Chine sur le marché de l'Union.

([144]) Rapport du groupe spécial, République dominicaine — Mesures antidumping visant les barres en acier (Costa Rica), point 7.290.

(1062) Cette allégation est factuellement erronée. Au considérant 1137 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que les importations de Tesla en provenance de Chine ne devraient pas augmenter de manière significative, étant donné que les capacités de production inutilisées de Tesla étaient très faibles, voire inexistantes. Selon les informations accessibles au public, Tesla entendait augmenter sa capacité de production en Chine. Toutefois, il ne semblait pas avoir encore reçu les approbations réglementaires requises et on ne sait pas très bien s'il les recevra ([145]). La CCCME n'a avancé aucun élément de preuve démontrant que l'appréciation de la Commission était erronée et n'a formulé aucune observation. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1063) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la conclusion de la Commission selon laquelle les importations des FEO de l'Union n'augmenteraient pas n'était pas étayée par des éléments de preuve, étant donné i) que Volkswagen a commencé à produire et à exporter un nouveau modèle, le Cupra Tavascan, vers l'Union à partir de décembre 2023 et que ces importations n'ont pas été prises en considération dans les données de la période d'enquête, et ii) que, bien que la Commission ait affirmé que BMW n'exporterait pas son modèle iX3 de la Chine vers l'Union à partir de 2025, elle n'avait pas tenu compte du fait que BMW exportera la Mini de la Chine vers l'Union. En outre, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également allégué que, le 7 juillet 2024, BMW avait publiquement déclaré qu'il demanderait à l'Union un réexamen accéléré afin d'obtenir des droits à l'importation moins élevés pour ses VEB chinois destinés à être exportés vers l'Union, une demande qui, selon eux, serait inutile si les volumes d'exportation étaient faibles et n'allaient pas augmenter.

(1064) Contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, au considérant 1136 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que le groupe BMW comptait importer de Chine la marque MINI Cooper et que le groupe Volkswagen comptait importer la marque Cupra. Les importations de la marque Cupra par le groupe Volkswagen ne pouvaient effectivement pas être incluses dans la période d'enquête, étant donné qu'aucune importation de ce type n'a été effectuée au cours de cette période. En outre, l'allégation selon laquelle les importations de BMW en provenance de Chine ne pouvaient pas être faibles si BMW avait l'intention de demander un réexamen accéléré est purement spéculative. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1065) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la Commission n'avait effectué aucune projection des scénarios attendus pour l'augmentation des importations de VEB chinois et de VEB de marques chinoises et de leur part de marché. Ils ont également réitéré cette allégation à la suite de l'information finale.

(1066) Conformément à l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base, la Commission n'est pas tenue de réaliser des projections des scénarios attendus en ce qui concerne l'augmentation des importations de VEB chinois et de marques chinoises et de leur part de marché. Néanmoins, aux considérants 1130 à 1138, la Commission a expliqué l'évolution probable des parts de marché des importations en provenance de Chine sur le marché de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1067) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission n'avait pas évalué les importations de VEB en provenance de Chine dans le contexte de la demande croissante de l'Union et de la croissance attendue à l'avenir. Ils ont également réitéré cette allégation à la suite de l'information finale.

(1068) Cette allégation est, elle aussi, factuellement erronée. L'analyse de la Commission concernant les importations de VEB en provenance de Chine a également été effectuée sur la base des parts de marché, qui tiennent compte de la croissance de la demande. Par exemple, au considérant 1128 du règlement provisoire, la Commission a déclaré que Transport & Environment estimait que la part de marché des marques chinoises et des marques européennes achetées par des sociétés chinoises atteindrait 11 % en 2024, 14 % en 2025 et 20 % d'ici 2027. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1069) À la suite de l'information provisoire, la VDA a affirmé que la conclusion de la Commission dans le règlement provisoire selon laquelle la part de marché des marques chinoises augmenterait dans un avenir proche était trompeuse et ne tenait pas compte de certains aspects pertinents. En particulier, elle a déclaré i) que cette conclusion était fondée sur les considérants 1130 à 1137 du règlement provisoire, dans lesquels la Commission a montré que les importations de marques chinoises avaient augmenté, ii) que la Commission n'avait pas tenu

([145]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/teslas-china-made-ev-sales-jump-687-yy-december-2024-01-03/#:~:text=Tesla's%20ambitious%20plans%20to%20expand,the%20Reuters%20Auto%20File%20newsletter.

compte, dans son évaluation, du fait que la part de marché des importations en provenance des FEO européens avait augmenté d'un facteur de 18,3 entre 2020 et 2022, selon le tableau 12a du règlement provisoire, alors que la part de marché des importations en provenance de FEO chinois n'avait augmenté que d'un facteur de 2,7 au cours de la même période, iii) que, contrairement à ce que déclare la Commission au considérant 1137 du règlement provisoire, à savoir que la part de marché des importations de Tesla en provenance de Chine a diminué en raison de la faible capacité de production en Chine, la part de marché des importations de Tesla a diminué parce que Tesla a ouvert une usine de production en Allemagne et approvisionne donc le marché de l'Union depuis l'Allemagne, et iv) qu'au considérant 1136 du règlement provisoire, la Commission avait expliqué le lancement prévu de nouveaux modèles spécifiques par les constructeurs de l'Union en Chine et avait conclu que ces modèles n'entraîneraient pas d'augmentation significative de la part de marché des importations par des FEO de l'Union vers l'Union à très court terme et dans un avenir proche, sans expliquer comment elle était arrivée à cette conclusion, tandis qu'au considérant 1138 du règlement provisoire, son appréciation selon laquelle les FEO chinois allaient gagner des parts de marché a été effectuée sans nommer de modèles spécifiques et que, dès lors, de telles conclusions n'ont pas pu être tirées des données présentées et ont donc été formulées de manière arbitraire.

(1070) Le point i) est erroné sur le plan factuel. Aux considérants 1130 à 1137 du règlement provisoire, la Commission explique non seulement que la part de marché des marques chinoises a augmenté entre 2020 et la période d'enquête, mais aussi les raisons pour lesquelles elle devrait augmenter dans un avenir proche.

(1071) En ce qui concerne le point ii), la Commission n'a pas ignoré l'ampleur de l'augmentation de la part de marché des importations effectuées par les FEO européens par rapport à l'augmentation de la part de marché des importations de marques chinoises. Toutefois, en ce qui concerne l'avenir proche, comme expliqué aux considérants 1136 à 1138 du règlement provisoire, la Commission a conclu qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, était probable. Cette conclusion a également été confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, qui ont montré que les importations de marques chinoises avaient sensiblement augmenté pour atteindre 14 % au deuxième trimestre de 2024, tandis que les importations en provenance des FEO européens ont diminué, comme le montre le tableau 13 du présent règlement.

(1072) Le point iii) est lui aussi factuellement erroné. Au considérant 1137, la Commission a déclaré que les importations de Tesla en provenance de Chine ne devraient pas augmenter de manière significative, étant donné que les capacités de production inutilisées de Tesla étaient très faibles, et non pas que ces importations avaient diminué. En outre, malgré son usine en Allemagne, Tesla continue d'importer de Chine le même modèle de VEB que celui qu'elle construit en Allemagne.

(1073) Le point iv) est lui aussi factuellement erroné. Les modèles de marques chinoises ont été cités aux considérants 1126 et 1127 du règlement provisoire. En outre, au considérant 1136 du règlement provisoire, la Commission a indiqué que, contrairement aux nombreuses annonces effectuées par les producteurs-exportateurs chinois, les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB n'avaient annoncé aucun plan majeur d'importer des VEB en provenance de Chine. Comme expliqué au considérant 1071 du présent règlement, cette conclusion a également été confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, qui ont montré que les importations de marques chinoises avaient sensiblement augmenté pour atteindre 14 % au deuxième trimestre de 2024, tandis que les importations en provenance des FEO européens ont diminué, comme le montre le tableau 13 du présent règlement.

(1074) Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1075) En ce qui concerne Tesla et sa production en Allemagne, à la suite de l'information finale, la VDA a déclaré que le rapport Transport & Environment montrait que la part de marché des VEB de Tesla produits en Chine avait diminué en 2023 en raison de la production de Tesla en Allemagne. La VDA a donc soutenu que les ajustements du réseau international de production des constructeurs avaient des répercussions sur les flux d'importation et d'exportation internationaux de leurs produits et que la Commission avait omis ce fait dans sa réponse.

(1076) La Commission n'a pas remis en cause le fait que les ajustements du réseau international de production des constructeurs avaient des répercussions sur les flux d'importation et d'exportation internationaux de leurs produits. En outre, la VDA n'a pas expliqué quelles conclusions concrètes devaient être tirées de cette prémisse générale en l'espèce et n'a pas précisé quel fait la Commission avait omis dans sa réponse. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1077) Par ailleurs, à la suite de l'information provisoire, la VDA a fait valoir que la production des constructeurs allemands de VEB avait augmenté entre 2020 et 2023 et que les conclusions n'avaient pas tenu compte du point de vue des constructeurs européens, qui avaient revu à la hausse leur production de VEB afin d'approvisionner le marché de l'Union, alors qu'il favorisait l'augmentation des parts de marché.

(1078) Cet argument est sans fondement. Le fait que les producteurs de l'Union aient construit des installations de construction de VEB afin d'approvisionner le marché de l'Union ne leur garantissait pas des ventes sur le marché de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1079) Par ailleurs, à la suite de l'information provisoire, la VDA a déclaré que les parts de marché des sociétés chinoises étaient trop faibles pour causer un préjudice ou une menace de préjudice.

(1080) La Commission n'a pas considéré qu'une part de marché de 7,3 % était faible, d'autant plus que cette part de marché a été acquise dans un laps de temps très court, comme le montre le tableau 12a du règlement provisoire. En outre, comme expliqué au considérant 1138 du règlement provisoire, la Commission a conclu qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, était probable dans un avenir proche. Cette conclusion a été confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, qui montraient qu'au deuxième trimestre 2024, la part de marché des marques chinoises avait considérablement augmenté, pour atteindre 14,1 %, comme le montre le tableau 13 du présent règlement. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1081) À la suite de l'information provisoire, la VDA a également affirmé que la Commission avait tiré des conclusions sur l'évolution future des parts de marché sur la base des précédentes parts de marché, ce qui était un raisonnement spéculatif qui ne tenait pas suffisamment compte des futures gammes de modèles et des réseaux internationaux de production des constructeurs (européens).

(1082) Cet argument est également sans fondement. Comme expliqué au considérant 1022 du présent règlement, la Commission n'a pas conclu, dans le règlement provisoire, que les importations en provenance de Chine et leur part de marché allaient augmenter en se fondant sur les tendances passées. En réalité, elle a tiré cette conclusion après avoir évalué plusieurs facteurs indiquant la probabilité d'une nouvelle augmentation substantielle des importations exposés aux considérants 1113 à 1118 du règlement provisoire, l'attrait de l'industrie de l'Union aux considérants 1119 à 1129 du règlement provisoire et l'évolution probable des parts de marché des importations en provenance de Chine sur le marché de l'Union aux considérants 1130 à 1137 du règlement provisoire. En outre, la Commission a conclu, au considérant 1138 du règlement provisoire, qu'une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, était probable dans un avenir proche en évaluant le nombre élevé d'annonces effectuées par les producteurs-exportateurs chinois pour le lancement de nouveaux modèles de VEB sur le marché de l'Union, comme expliqué aux considérants 1126 et 1127 du règlement provisoire, tandis que les FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB n'ont annoncé aucun plan majeur d'importer des VEB en provenance de Chine et que la plupart d'entre eux avaient un modèle ou une marque de VEB qu'ils importaient de Chine dans des quantités largement inférieures à leur production dans l'Union. En outre, les stocks de VEB chinois dans l'Union, tels qu'établis aux considérants 1157 à 1159 du règlement provisoire, constituent un indicateur pertinent de la future pression exercée par les VEB chinois sur l'industrie de l'Union, étant donné que ces volumes sont clairement principalement destinés à la vente sur le marché de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1083) À la suite de l'information provisoire, la VDA a également affirmé que, dans les années à venir, le marché des VEB de l'Union allait subir des changements importants, étant donné que plusieurs producteurs de l'Union introduiraient des modèles de VEB plus abordables, ce qui exercerait une pression supplémentaire sur la part de marché des importations dans l'Union en provenance de Chine.

(1084) Un argument similaire a été formulé par la société n° 24; celui-ci a été résumé au considérant 1165 du règlement provisoire et examiné au considérant 1166 du règlement provisoire. Dès lors, si l'industrie de l'Union entend lancer davantage de modèles de VEB pour le marché de l'Union à différents prix, les producteurs-exportateurs chinois sont censés s'adapter à ces nouveaux modèles de VEB et offrir des VEB similaires à des prix encore plus bas, à l'instar de ce qui s'est passé pendant la période d'enquête. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1085) À la suite de l'information provisoire, la VDA a fait valoir que la part de marché des marques chinoises n'augmenterait pas de manière significative dans un avenir prévisible, étant donné que, selon S&P (AutoInsight), d'ici à 2030, la part de marché des constructeurs chinois sur le marché global des voitures particulières en Europe se stabiliserait dans une fourchette de 5 à 10 %.

(1086) La Commission a fait observer que la menace de préjudice devait être imminente et, par conséquent, dans son analyse, elle a considéré que cet «avenir prévisible» était un horizon beaucoup plus proche que 2030. La Commission a examiné les évolutions prévisibles en 2025-2026. En outre, les données postérieures à la période d'enquête montrent que la part de marché des VEB de marques chinoises a augmenté de manière significative au deuxième trimestre 2024, pour atteindre 14 %, comme le montre le tableau 13 du présent règlement. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1087) À la suite de l'information finale, et en se référant aux considérants 1072, 1085 et 1086 du présent règlement, la VDA a soutenu que la Commission n'avait pas démontré qu'un préjudice se matérialiserait à l'avenir.

(1088) La Commission a rappelé que la norme juridique applicable n'était pas de démontrer qu'un préjudice se matérialiserait, mais de démontrer l'existence d'une menace de préjudice, et cette norme a été respectée. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1089) En outre, la VDA a estimé qu'il était difficile de comprendre pourquoi la Commission avait utilisé les prévisions de Transport & Environment au lieu de celles de S&P Data Mobility. En particulier, elle s'est demandé si la méthode appliquée dans les prévisions de Transport & Environment, qui suppose une croissance linéaire des parts de marché des constructeurs chinois, était appropriée, et pourquoi elle avait été utilisée pour déterminer les futures menaces. La VDA a par ailleurs déclaré que selon les prévisions mondiales de GlobalData sur les véhicules électriques et hybrides, les constructeurs chinois parviendraient chacun à une part de marché de 6 % sur le marché européen des VEB en 2027 et resteraient donc largement en dessous de 20 % en 2027.

(1090) La Commission n'a pas accès à une estimation des parts de marché par S&P Mobility ou par GlobalData et la VDA n'a pas non plus communiqué de telles données. En outre, la VDA n'a pas expliqué en quoi les prévisions de S&P Mobility seraient plus fiables. En toute hypothèse, la Commission a souligné que son évaluation de la menace de préjudice n'était pas fondée sur les prévisions de Transport & Environment. Comme expliqué au considérant 1082 du présent règlement, la Commission a formulé ses conclusions après avoir évalué plusieurs facteurs indiquant la probabilité d'une nouvelle augmentation substantielle des importations. En ce qui concerne la référence faite par la VDA au rapport de GlobalData, la Commission a remarqué que, compte tenu du nombre élevé de constructeurs chinois, il était difficile de comprendre comment chacun d'entre eux pourrait atteindre une part de marché de 6 % tout en maintenant une part de marché cumulée inférieure à 20 %. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1091) En se référant aux considérants 1126, 1127 et 1129 du règlement provisoire, la VDA a également affirmé que les annonces de lancements de produits ne constituaient pas une menace de préjudice, notamment parce qu'il arrivait que les plans en question ne se concrétisent pas entièrement, et a avancé quelques exemples à cet égard.

(1092) La Commission a observé que si les annonces ne constituaient pas une menace de préjudice en elles-mêmes, elles représentaient un facteur pertinent à prendre en considération dans une évaluation de la menace de préjudice. En l'espèce, même si toutes les annonces effectuées par les constructeurs chinois ne se concrétisent pas pleinement, elles dénotent, collectivement, une tendance nette à un élargissement considérable de la présence de ces constructeurs sur le marché de l'Union, tant sur le plan géographique que sur le plan des produits. Cet argument a dès lors été rejeté.

(1093) Enfin, la VDA a fait référence au considérant 1122 du règlement provisoire, qui décrit les différences de prix entre le marché chinois et le marché de l'Union pour les VEB produits en Chine. La VDA a estimé que de telles différences n'étaient pas inhabituelles et a mis en doute leur pertinence pour l'évaluation de la menace de préjudice. Elle a également soutenu que les modèles que la Commission a cités comme exemples avaient un volume inférieur à 30 000 unités sur le marché de l'Union et qu'ils ne devraient gagner qu'une très faible part de marché et ne sauraient donc causer un préjudice à l'industrie de l'Union.

(1094) La Commission n'a pas contesté le fait que, pour de nombreux produits, des différences de prix entre les marchés nationaux sont fréquentes et peuvent s'expliquer par une multitude de facteurs. Comme expliqué à la fin du considérant 1122 du règlement provisoire, ces différences de prix et ces tendances témoignent de l'attrait considérable du marché de l'Union pour les producteurs de VEB chinois. Les différences de prix, ainsi que les différences de bénéfices qui y sont associées, incitent fortement les producteurs de VEB chinois à accroître leur présence sur le marché de l'Union. La Commission a également précisé que la menace de préjudice pour l'industrie de l'Union, pour laquelle l'attrait du marché de l'Union constitue un facteur pertinent, ne provenait pas uniquement des modèles qui ont été utilisés comme exemples, mais de l'ensemble des importations en provenance de Chine. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1095) À la suite de l'information provisoire, la société n° 18 a fait valoir qu'elle n'était pas d'accord avec les estimations de la part de marché des marques chinoises effectuées par Transport & Environment et mentionnées au considérant 1128 du règlement provisoire, et que, sur les trois plus grands marchés de l'Union, S&P Global Mobility s'attendait à ce que les marques chinoises détiennent une part de marché de 10 % d'ici à 2030.

(1096) Comme indiqué au considérant 1086, la période prise en considération dans les affaires relatives à une menace de préjudice est plus courte que 2030, puisqu'elle correspond à 2025-2026. En outre, comme indiqué dans le tableau 13 du présent règlement, la part de marché des marques chinoises atteignait déjà 14,1 % au deuxième trimestre de 2024. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1097) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1130 à 1134 du règlement provisoire ont été confirmées.

5.3.3. *Capacité suffisante et librement disponible et capacité d'absorption des marchés de pays tiers*

a) Capacités, capacités inutilisées et production en Chine

(1098) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que les données calculées par la Commission concernant les capacités et les capacités inutilisées chinoises totales en matière de VEB, telles que décrites aux considérants 1140 à 1143 du règlement provisoire, n'étaient pas exactes, étant donné i) que les données relatives au volume de production communiquées par l'ACCA, sur lesquelles la Commission s'est fondée, avaient une couverture beaucoup plus large puisqu'elles portaient sur l'ensemble des véhicules électriques à batterie et incluaient des produits ne relevant pas de la définition du produit de la présente enquête, tels que des véhicules utilitaires, des camionnettes pour le transport de marchandises, etc., et des camionnettes pouvant transporter plus de neuf personnes, et ii) qu'une erreur matérielle avait été commise et qu'un chiffre erroné de l'ACCA sur la production pendant la période d'enquête avait été utilisé.

(1099) La Commission a contesté cette affirmation. Les données utilisées par la Commission concernaient la production de VEB destinés à être utilisés comme véhicules particuliers. Les données relatives à la production de véhicules utilitaires sont déclarées séparément par l'ACCA et ces données n'ont pas été utilisées par la Commission. Par ailleurs, rien ne prouve que les données relatives aux VEB destinés à être utilisés comme véhicules particuliers incluent les camionnettes pour le transport de marchandises et les camionnettes pouvant transporter plus de neuf personnes. En outre, la Commission a revérifié les données relatives à la production de VEB communiquées par l'ACCA pour la période d'enquête et a confirmé que les données figurant dans le tableau 14 du règlement provisoire étaient correctes. De plus, il n'y a pas eu d'erreur matérielle dans le calcul des capacités et des capacités inutilisées pendant la période d'enquête. L'éventuelle différence obtenue par la CCCME s'explique par le fait que les chiffres ont été arrondis: en effet, le taux exact d'utilisation des capacités pendant la période d'enquête était de 63,6 %, tandis que la Commission a indiqué le montant arrondi de 64 % dans le tableau 13 du règlement provisoire. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1100) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que la méthode, l'extrapolation des données et le calcul de la Commission étaient fondés sur des hypothèses erronées et non étayées, à savoir a) que le marché chinois comptait 100 producteurs de VEB chinois, et b) que les capacités de production de toutes ces sociétés ont évolué au même rythme que celles des 21 producteurs de VEB chinois ayant coopéré. Ils ont en outre affirmé que la Commission n'aurait pas dû supposer que tous les constructeurs chinois de véhicules électriques cités par Bloomberg produisaient des VEB et que les 21 groupes de producteurs-exportateurs chinois ayant soumis une réponse au questionnaire d'échantillonnage dans le cadre de l'enquête n'étaient pas représentatifs. Ils ont par ailleurs fait valoir que la Commission devrait utiliser le taux d'utilisation des capacités des producteurs chinois de VEB retenus dans l'échantillon et de Tesla, qui a été vérifié par la Commission afin d'évaluer le taux d'utilisation des capacités des sociétés chinoises. Ils ont également réitéré cette allégation à la suite de l'information finale.

(1101) Comme expliqué au considérant 1139 du règlement provisoire, les pouvoirs publics chinois n'ont pas fourni de liste des constructeurs de VEB en Chine et, par conséquent, la Commission a dû se fonder à cet égard sur des informations accessibles au public. Néanmoins, le fait qu'il y ait 100 ou 50 producteurs de VEB en Chine était dénué de pertinence, comme expliqué au considérant 1141 du règlement provisoire. Dès lors, les données relatives à la production, aux capacités et aux capacités inutilisées fondées sur les informations fournies par les producteurs-exportateurs ayant coopéré étaient incomplètes, comme le confirment les informations publiées par l'ACCA. Ces dernières ont montré que le volume total de production de VEB en Chine s'élevait à 5,8 millions, alors que le volume de production total des producteurs-exportateurs chinois ayant soumis un formulaire d'échantillonnage s'élevait à 3,9 millions. En l'absence de toute autre information, la Commission n'avait d'autre choix que de supposer que les producteurs chinois de VEB qui ne s'étaient pas manifestés au cours de l'enquête avaient le même taux d'utilisation des capacités que les producteurs-exportateurs chinois qui s'étaient fait connaître pour calculer les capacités totales et les capacités inutilisées de production de VEB en Chine. En outre, s'agissant de l'allégation de la CCCME et des pouvoirs publics chinois selon laquelle la Commission devrait utiliser le taux d'utilisation des capacités des producteurs chinois de VEB retenus dans l'échantillon et de Tesla et donc ignorer les données correspondantes communiquées par les producteurs-exportateurs non retenus dans l'échantillon, la Commission a fait observer qu'il n'existait aucune justification ou raison objective de rejeter les données disponibles dans le dossier et de les remplacer par des estimations. Enfin, la Commission a fait observer que ni la CCCME ni les pouvoirs publics chinois n'avaient fourni de données plus précises concernant les capacités totales et les capacités inutilisées de production de VEB en Chine. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1102) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que la conclusion de la Commission selon laquelle la capacité chinoise de production de véhicules ICE était importante et pouvait être réorientée vers la production de VEB n'était qu'une hypothèse. Selon eux, la Commission a fondé son estimation de la capacité chinoise de production de véhicules ICE sur un mélange de communiqués de presse, alors qu'il n'existait aucun élément de preuve indiquant que la capacité de production de véhicules ICE serait transférée vers les VEB et qu'il n'y avait aucune raison de croire que tel serait le cas. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également déclaré qu'une grande partie des capacités de production de VEB en Chine était détenue par les producteurs de l'Union et que ceux-ci s'en servaient pour fabriquer des VEB pour les marchés chinois et de l'Union ainsi que pour d'autres marchés de pays tiers.

(1103) Au considérant 1142 du règlement provisoire, la Commission, en l'absence de toute autre source plus fiable, a utilisé, pour déterminer la capacité de production de VNE et de voitures particulières ICE en Chine, des informations publiées par China Daily, qui reprenaient les informations de la China Passenger Car Association, de sorte que ces informations ont été considérées comme suffisamment fiables, compte tenu notamment du fait qu'aucune autre information n'était disponible. Une fois encore, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont uniquement critiqué la source d'information utilisée par la Commission, mais n'ont pas fourni de données plus précises. Les producteurs de l'Union ont expliqué lors de la vérification sur place que la production de véhicules ICE pouvait être réorientée vers la production de VEB. Ce n'est pas de savoir si les producteurs-exportateurs chinois finiront un jour par transférer leur capacité de production de véhicules ICE vers les VEB qui compte, mais de savoir si un tel transfert est réaliste, ce qui est bien le cas. En outre, le fait qu'une partie des capacités de production en Chine soient détenues par l'industrie de l'Union est également dénué de pertinence, étant donné que toutes les importations de VEB faisant l'objet de subventions en provenance de Chine relèvent du champ de la présente enquête, indépendamment de la propriété d'une société donnée, comme expliqué au considérant 1131 du règlement provisoire. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1104) Par ailleurs, à la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que, au moment de calculer les capacités inutilisées, la Commission n'avait pas tenu compte i) du fait que, dans le secteur de la construction automobile, les producteurs ne peuvent pas atteindre 100 % d'utilisation de leurs capacités, en raison, par exemple, de goulets d'étranglement au niveau de la production et de contraintes liées à la chaîne d'approvisionnement, ii) du fait que, selon les données accessibles au public, les principaux producteurs de VEB affichent un taux d'utilisation de leurs capacités de près de 90 %, iii) du fait que la vente dans l'Union est soumise à de nombreuses exigences légales, ce qui veut dire que tous les producteurs de VEB ne peuvent pas aussi vendre sur le marché de l'Union et que tous les VEB construits ne peuvent pas être mis sur le marché de l'Union, iv) du fait que les capacités inutilisées estimées de production de VEB diminuaient en raison de l'augmentation de la demande intérieure, et v) du fait que plusieurs producteurs avaient cessé leur production/abandonné leurs projets de production, et qu'il existait donc des signaux clairs d'une réduction des capacités. Ces parties ont en outre affirmé que les pouvoirs publics chinois avaient mis en œuvre un régime d'autorisation plus strict pour les approbations réglementaires que doivent obtenir les entreprises pour établir une nouvelle production de véhicules électriques en Chine et ont observé que la Commission l'avait également admis au considérant 1143 du règlement provisoire.

(1105) Comme expliqué aux considérants 1140 et 1141 du règlement provisoire, la Commission a calculé le taux d'utilisation des capacités de l'ensemble des 21 producteurs-exportateurs chinois ayant soumis un formulaire d'échantillonnage sur la base des données qu'ils ont communiquées. Par conséquent, le fait que certains producteurs de VEB affichent un taux d'utilisation de leurs capacités de près de 90 % était dénué de pertinence à cet égard. De surcroît, la Commission n'a pas conclu que la totalité des capacités inutilisées des producteurs-exportateurs chinois seraient dirigées vers l'Union, mais a simplement calculé les capacités inutilisées potentiellement disponibles sur la base des informations dont elle disposait. Par conséquent, les arguments mentionnés aux points i) et iii) étaient dénués de pertinence. Ici encore, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont critiqué les sources et la méthode de la Commission, mais n'ont fourni aucune donnée plus précise, voire aucune donnée quelle qu'elle soit. En ce qui concerne le point iv), la Commission a évalué la demande intérieure en Chine aux considérants 1145 à 1148 du règlement provisoire et a conclu que le marché intérieur chinois ne serait pas en mesure d'absorber les vastes capacités inutilisées. Ainsi, contrairement à ce qu'affirment la CCCME et les pouvoirs publics chinois, la Commission n'a pas conclu qu'aucune des capacités inutilisées ne sera absorbée par la demande intérieure, mais que les capacités inutilisées disponibles étaient de loin supérieures à la demande intérieure en Chine. En ce qui concerne le point v), la CCCME n'a produit aucun élément de preuve à l'appui de ses arguments. En outre, le régime d'autorisation plus strict pour les approbations réglementaires mentionné au considérant 1143 du règlement provisoire est lié aux capacités futures en Chine et n'aurait donc pu avoir d'incidence sur les capacités chinoises estimées pour la période considérée. De surcroît, au même considérant, la Commission a également déclaré que, indépendamment de ce régime réglementaire plus strict, de nouveaux producteurs de VEB continuaient de s'installer en Chine, tels que le fabricant chinois d'équipements électroniques intelligents grand public Xiaomi, une information que ni la CCCMC ni les pouvoirs publics chinois n'ont contredite, ce qui indique que de telles règles plus strictes n'empêchent pas les capacités de production en Chine de continuer d'augmenter. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1106) En outre, à la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'il était «ironique et paradoxal» que la Commission ait «accusé» les producteurs-exportateurs chinois de surcapacité et allégué une menace d'augmentation des importations en provenance de Chine alors que, en réalité, i) les capacités inutilisées des producteurs de VEB de l'Union sont encore plus considérables lorsqu'on les compare avec la demande sur le marché de l'Union et sachant que le marché chinois fait près de trois fois la taille de celui de l'Union, ii) les capacités inutilisées dans l'Union en quantités absolues étaient comparables à celles calculées par la Commission pour la Chine, et iii) si les capacités inutilisées ont diminué en Chine, elles ont augmenté dans l'Union.

(1107) La Commission n'a pas «accusé» la Chine de surcapacité dans le cadre de l'enquête. Elle a simplement procédé à l'évaluation des capacités de production et des capacités inutilisées en Chine, conformément à l'article 8, paragraphe 8, point c), du règlement de base, qui est juridiquement requise pour déterminer l'existence d'une menace de préjudice dans le cadre de la présente enquête. La constatation d'une surcapacité en Chine est donc purement factuelle. En outre, les capacités inutilisées de l'industrie de l'Union sont dénuées de pertinence aux fins de l'évaluation de la menace de préjudice causée par les importations de VEB faisant l'objet de subventions en provenance de Chine. De même, la menace d'une augmentation des importations en provenance de Chine a été établie sur la base des faits et des éléments de preuve recueillis au cours de la présente enquête, comme expliqué à la section 5.3 du règlement provisoire et à la section 5.3.2 du présent règlement. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1108) À la suite de l'information provisoire, la VDA a contesté la conclusion de la Commission dans le règlement provisoire selon laquelle la surcapacité en Chine sera utilisée pour accroître les importations dans l'Union, au motif que l'existence d'une surcapacité en Chine ne signifie pas que les clients dans l'Union achèteront automatiquement les produits importés.

(1109) Cet argument est sans fondement. La Commission n'a pas déclaré, dans le règlement provisoire, que l'existence d'une surcapacité en Chine signifiait que les clients de l'Union achèteraient automatiquement les surcapacités chinoises. En réalité, aux considérants 1119 à 1128 du règlement provisoire, la Commission a évalué l'attrait du marché de l'Union par rapport à d'autres marchés d'exportation potentiels pour les producteurs-exportateurs chinois et a conclu, au considérant 1129 du règlement provisoire, que, compte tenu de la politique des pouvoirs publics chinois visant à encourager les producteurs chinois à exporter des VEB, de l'attrait considérable du marché de l'Union, de la surcapacité énorme en Chine ainsi que de l'augmentation significative du volume d'importations de VEB en provenance de Chine depuis 2020, il était probable que ces importations continuent d'augmenter considérablement à brève échéance et au cours des années suivantes; la Commission a également conclu que cette augmentation des importations serait essentiellement le fait de marques nationales chinoises et de marques européennes achetées par des sociétés chinoises et se ferait aux dépens de l'industrie de l'Union, qui continuera probablement à perdre des parts de marché. Cette conclusion est également confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, présentées à la section 5.2.1 ci-dessus, qui montrent que la part de marché des VEB de marques chinoises a augmenté de manière significative au deuxième trimestre de 2024, pour atteindre 14 %, tandis que la part de marché des importations de l'industrie de l'Union diminue, comme le montre le tableau 13 du présent règlement. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1110) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'il existait une erreur matérielle mineure dans les données relatives à la production communiquées par l'ACCA et utilisées par la Commission pour la période d'enquête (la production s'élevait à 5 818 000 VEB, et non à 5 836 000 unités).

(1111) La Commission a observé que cette erreur matérielle provenait en réalité du site web de l'ACCA. Le volume de production pour la période allant de janvier à septembre 2023 communiqué par l'ACCA sur une base agrégée ne correspondait pas à la somme des productions individuelles mensuelles sur la même période. La différence concernait les mois d'août et de septembre. Étant donné que la Commission ne savait pas quel chiffre était le bon et que la différence était de toute façon peu importante, elle n'a pas révisé les données du tableau 14 du règlement provisoire.

(1112) À la suite de l'information finale, la CCCMC a affirmé qu'il ressortait d'une comparaison entre les ventes de VEB en Chine indiquées par la Commission dans le tableau 15 du présent règlement et la production totale de VEB indiquée dans le tableau 14 du règlement provisoire que les stocks étaient limités, voire inexistants, au cours de chaque année de la période d'enquête et que la production de VEB chinois était entièrement vendue. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que cela semblait indiquer qu'il n'y aurait pas pu exister de capacités inutilisées équivalant à 3,2 millions de VEB au cours de la période d'enquête, comme l'avait calculé la Commission.

(1113) La Commission n'a pas affirmé qu'il existait des stocks de VEB en Chine. En outre, contrairement à ce qu'allèguent la CCCME et les pouvoirs publics chinois, les capacités inutilisées sont calculées comme étant la différence entre les capacités de production et la production et n'ont rien à voir avec les stocks. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1114) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1139 à 1144 du règlement provisoire ont été confirmées.

b) Demande en Chine

(1115) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que les données relatives à la demande totale de VEB en Chine utilisées par la Commission dans le règlement provisoire étaient sous-estimées et ont produit, à cet égard, la consommation de VEB en Chine telle que communiquée par PwC ([146]).

(1116) Dans le questionnaire adressé aux pouvoirs publics chinois, la Commission avait demandé à ces derniers de fournir les données relatives aux immatriculations de VEB en Chine. Toutefois, les pouvoirs publics chinois n'avaient fourni aucune donnée à ce sujet et avaient affirmé ne pas disposer de telles données. La Commission a donc recherché d'autres sources afin de déterminer les immatriculations/la demande de VEB en Chine au cours de la période considérée, comme indiqué aux considérants 1145 et 1146 du règlement provisoire. La Commission a par conséquent fondé son analyse sur des sources vérifiables accessibles au public, dont l'ACCA.

(1117) La Commission a observé que le rapport de PwC ne précisait pas que les données relatives aux VEB ne concernaient que les voitures particulières. À la demande de la Commission, PwC a confirmé que les données communiquées incluaient à la fois les véhicules particuliers et les véhicules utilitaires ([147]). Sur la base de ces informations, la Commission a comparé les données communiquées par l'ACCA et celles fournies par les pouvoirs publics chinois pour les ventes de voitures particulières et de véhicules utilitaires avec les données indiquées dans le rapport de PwC. En conséquence, au cours de la période 2020-2022, il n'y a qu'une faible différence entre les données communiquées par PwC et les ventes totales de VEB (voitures particulières et véhicules utilitaires), comme le montre le tableau 14 ci-dessous. En outre, la Commission a fait observer que, pour la période d'enquête, la CCCME et les pouvoirs publics chinois avaient communiqué les données concernant l'année 2023, ce qui a été jugé trompeur, puisque la période d'enquête s'étend d'octobre 2022 à septembre 2023. De surcroît, le nombre exact d'immatriculations pendant la période d'enquête ne peut pas être calculé sur la base des données communiquées par PwC.

([146]) https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html.
([147]) t24.007106.

(1118) La Commission pouvait donc raisonnablement s'appuyer sur les données fournies par l'ACCA dans sa détermination provisoire.

Tableau 14

Ventes de VEB en Chine

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Ventes de VEB (voitures particulières) communiquées par l'ACCA	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Ventes de VEB (véhicules utilitaires) communiquées par l'ACCA	116 000	182 000	331 000	410 000
Total	1 116 000	2 916 000	5 364 000	6 264 000
Nombre d'immatriculations de VEB communiqué par PwC	1 065 557	2 901 000	5 351 000	SANS OBJET

(1119) Néanmoins, dans le tableau 15 ci-dessous, en l'absence d'autres informations disponibles plus fiables, la Commission a remplacé les données du tableau 15 du règlement provisoire par les données du tableau 15 ci-dessous, dans lequel elle a calculé la demande de VEB en Chine sur la base des ventes de VEB utilisés comme voitures particulières telles que communiquées par l'ACCA et des importations de VEB, car elle a estimé que cela donnait une idée plus précise de la demande en Chine. En outre, étant donné qu'il était difficile de savoir si les ventes de VEB communiquées par l'ACCA incluaient ou non les exportations de VEB, la Commission, afin d'éviter toute surestimation de la demande en Chine, a également calculé la demande de VEB en Chine sur la base des ventes de VEB utilisés comme voitures particulières telles que communiquées par l'ACCA et des importations de VEB en déduisant le volume des exportations.

Tableau 15

Demande de VEB en Chine

Unités	2020	2021	2022	Période d'enquête
Ventes de VEB (voitures particulières) communiquées par l'ACCA	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Importations de VEB	8 201	2 215	3 499	13 930
Ventes totales (demande)	1 008 201	2 736 215	5 036 499	5 867 000
Exportations de VEB	33 731	171 822	328 391	486 550
Ventes sans exportations (demande)	974 470	2 564 393	4 708 108	5 380 450

Source: ACCA et GTA (code SH 8703 80).

(1120) Par conséquent, la demande de VEB en Chine au cours de la période d'enquête a été estimée entre 5,4 millions et 5,9 millions d'unités.

(1121) Il s'ensuit que la première phrase du considérant 1148 du règlement provisoire est remplacée par le considérant ci-dessous.

(1122) Une augmentation de 20 % sur le marché chinois des VEB en 2024 représente entre 6,5 millions et 7 millions de VEB, pour une capacité de plus de 9 millions de VEB.

(1123) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que le marché chinois des VEB était beaucoup plus vaste que le marché de l'Union en quantités absolues et que le taux de croissance était lui aussi nettement plus élevé que celui du marché de l'Union, ce dont la Commission n'avait pas tenu compte dans ses conclusions provisoires. Selon eux, la Commission n'a pas non plus tenu compte du taux de croissance attendu en Chine. Par conséquent, ces parties ont affirmé que, d'un point de vue commercial, le marché chinois était beaucoup plus attrayant et beaucoup plus important pour les producteurs de VEB chinois. Le groupe a réitéré son affirmation après l'information finale.

(1124) Aux considérants 1119 à 1129 du règlement provisoire, la Commission a décrit en détail les raisons pour lesquelles elle considérait que le marché de l'Union était attrayant pour les exportateurs chinois. Ces conclusions ont été confirmées aux considérants 1045 à 1060 du présent règlement. Dans ce contexte, il importe peu de savoir si le marché chinois est plus vaste que le marché de l'Union en taille, car il a été démontré qu'en dépit de ce fait, la surcapacité de la Chine dépassait largement sa demande intérieure (attendue) et que ses capacités inutilisées seront probablement en grande partie orientées vers le marché de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1125) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que la Commission n'avait pas évalué la croissance attendue de la demande intérieure chinoise, alors qu'elle était tenue d'effectuer une analyse prospective. Le groupe a réitéré son affirmation après l'information finale.

(1126) Cette allégation était factuellement erronée. Aux considérants 1146 et 1148 du règlement provisoire, la Commission a estimé que la demande de VEB en Chine augmenterait de 20 % en 2024.

(1127) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1145 à 1148 du règlement provisoire telles que révisées par les considérants 1119 à 1122 du présent règlement ont été confirmées.

c) Exportations chinoises et disponibilité d'autres marchés d'exportation

(1128) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que le volume total des exportations chinoises et le volume des exportations vers l'Union communiqués par la Commission dans le tableau 16 du règlement provisoire étaient surestimés. Ils ont communiqué des données inférieures, en affirmant que ces données provenaient des statistiques douanières chinoises, qui seraient plus précises que le GTA, la source utilisée par la Commission.

(1129) Comme expliqué au considérant 737 du présent règlement, dans leur réponse au questionnaire, les pouvoirs publics chinois ont présenté des données sur les exportations très comparables à celles utilisées par la Commission dans le tableau 16 du règlement provisoire. Il était donc difficile de comprendre pourquoi les pouvoirs publics chinois contestaient ces données. En outre, la Commission a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas expliqué quel code produit chinois ils avaient utilisé pour les données fournies. Il convient de noter que le GTA utilise également comme source les données provenant des statistiques douanières chinoises. Comme indiqué au considérant 738 du présent règlement, la Commission a utilisé le code SH 8703 80 pour extraire des données d'exportation du GTA. Qui plus est, si l'on compare les données communiquées par la CCCME et les pouvoirs publics chinois avec les VEB chinois effectivement vendus et immatriculés indiqués dans le tableau 2b du règlement provisoire, on constate que le nombre de VEB chinois immatriculés, calculé sur la base de l'AEE et de S&P Global Mobility, était toujours nettement plus élevé que le nombre de VEB importés, ce qui indique que le volume de VEB chinois exporté vers l'Union communiqué par la CCCME et les pouvoirs publics chinois était nettement sous-estimé.

Tableau 16

Comparaison entre les exportations chinoises vers l'Union et les VEB importés en provenance de Chine et immatriculés

	2020	2021	2022	Période d'enquête
Exportations chinoises vers l'Union communiquées par la CCCME	16 930	66 079	200 096	296 637
VEB chinois immatriculés communiqués dans le tableau 2b du règlement provisoire	18 934	132 768	246 090	346 345
Différence	12 %	101 %	23 %	17 %

(1130) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1149 à 1152 du règlement provisoire ont été confirmées.

d) Conclusion

(1131) Les conclusions énoncées au considérant 1153 du règlement provisoire ont été confirmées.

5.3.4. *Niveau de prix des importations faisant l'objet de subventions*

(1132) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé i) que la Commission n'avait pas évalué les prix des auto-importations, malgré leur pertinence dans le total des importations de VEB en provenance de Chine sur l'ensemble de la période considérée, ii) que la Commission avait procédé à une constatation de sous-cotation erronée et non représentative pour une année de la période considérée, à savoir la période d'enquête, en se fondant sur les données des producteurs de VEB de marques chinoises inclus dans l'échantillon, et que l'analyse du blocage des prix reposait sur une comparaison avec les prix de transferts des importations de VEB en provenance de Chine et à un stade commercial différent, iii) que, la Commission ayant conclu que les concurrents sur le marché influençaient la fixation des prix des VEB sur le marché de l'Union et que les principaux modèles et marques de VEB sur le marché de l'Union étant ceux produits par les producteurs de l'Union, il s'ensuit que les prix des VEB de marques chinoises ont été influencés par ceux de leurs concurrents pour les principaux modèles, et non l'inverse, et iv) qu'aucune évaluation n'avait été effectuée concernant les futurs prix des importations de VEB en provenance de Chine et les ventes de l'industrie de l'Union, ni concernant l'évolution des coûts de l'industrie de l'Union et que, par conséquent, il n'existait aucune base permettant de formuler des projections futures à cet égard.

(1133) En ce qui concerne le point i), comme expliqué au considérant 1131 du règlement provisoire, toutes les importations de VEB originaires de Chine faisant l'objet de subventions relevaient du champ de la présente enquête, indépendamment de la propriété d'une société donnée. En ce qui concerne le point ii), les observations relatives à la sous-cotation et aux blocages des prix ont déjà été abordées aux considérants 764 à 811 du présent règlement. En ce qui concerne le point iii), il est rappelé que les importations de VEB en provenance de Chine sous-cotaient les prix de vente des VEB de l'industrie de l'Union de 12,7 % en moyenne au cours de la période d'enquête, comme indiqué au considérant 1029 du règlement provisoire. Enfin, en ce qui concerne le point iv), la Commission n'était pas soumise à de telles exigences au moment de déterminer la sous-cotation et le blocage des prix au cours de la période d'enquête. En ce qui concerne l'évolution future des importations, la Commission a évalué tous les critères énoncés à l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base, qui constitue la norme juridique applicable. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1134) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'enquête avait établi qu'il n'existait aucune donnée sur les prix des importations de VEB en provenance de Chine à un niveau comparable à celui des producteurs de VEB de l'Union pour chaque année de la période considérée qui aurait permis de conclure i) que les importations de VEB en provenance de Chine s'étaient faites à bas prix tout au long de la période considérée, et ii) que les bas prix de ces importations leur avaient permis de prendre des parts de marché aux producteurs de l'Union au cours de la période considérée. La CCCME a donc fait valoir, sur cette seule base, que l'évaluation de la menace de préjudice réalisée par la Commission était incompatible avec les articles 15.1, 15.2 et 15.7 de l'accord SMC.

(1135) La Commission a contesté cette affirmation. Comme expliqué au considérant 793 du présent règlement, pour l'analyse des effets sur les prix, la Commission a procédé à deux autres évaluations des effets sur les prix, à savoir i) une analyse de la sous-cotation des prix, et ii) une analyse du blocage des prix (visant à savoir si les importations empêchaient l'industrie de l'Union d'augmenter son prix de vente, ce qui entraîne une perte de rentabilité). La sous-cotation des prix a été établie pour la période d'enquête et s'est avérée être d'au moins 12,7 %.

(1136) Le blocage des prix a été évalué pour l'ensemble de la période considérée, comme indiqué au considérant 1033 du règlement provisoire. L'évolution des prix de vente et des coûts de production unitaires dans l'Union au cours de la période considérée, présentée dans le tableau 7 du règlement provisoire, a apporté la preuve d'un blocage significatif des prix. L'industrie de l'Union n'a pas été en mesure d'augmenter ses prix pour couvrir ses coûts. Par conséquent, elle a enregistré des pertes financières sur ses ventes de VEB tout au long de la période considérée. En outre, comme expliqué au considérant 1080 du règlement provisoire, le marché des VEB est un marché hautement concurrentiel en évolution rapide, avec des prix très transparents, ce qui le rend très sensible aux variations de prix. Par conséquent, les VEB à bas prix en provenance de Chine étaient capables d'exercer une pression significative sur les prix des ventes de l'industrie de l'Union. Sans les importations en provenance de Chine, l'industrie de l'Union aurait été en mesure de produire et de vendre davantage sur le marché de l'Union et de couvrir ses coûts fixes, ce qui lui aurait permis de faire baisser le coût de production unitaire d'un VEB et de réduire ainsi ses pertes financières, voire de devenir rentable. Cette pression sur les prix a été exacerbée au cours de la période d'enquête alors que la part de marché des VEB chinois était à son plus haut niveau et que les pertes financières de l'industrie de l'Union ont commencé à augmenter, en inversant ainsi l'évolution positive observée entre 2020 et 2022. Les pertes de l'industrie de l'Union ont encore augmenté après la période d'enquête. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1137) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1154 à 1156 du règlement provisoire ont été confirmées.

5.3.5. *Niveau des stocks*

(1138) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'évaluation des stocks par la Commission ne suffisait pas à conclure à l'imminence d'une augmentation substantielle des importations et d'un préjudice important, car i) la Commission n'avait pas évalué les stocks en Chine qui pouvaient être exportés vers l'Union, et étant donné que les stocks des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon se trouvaient déjà dans l'Union et étaient comptabilisés dans le volume des importations, ils ne pouvaient faire l'objet d'une double comptabilisation, ii) les articles de presse faisant état de stocks élevés pour certaines marques chinoises de VEB reposaient sur des ouï-dire et ne constituaient pas des preuves concrètes émanant des autorités douanières et la Commission aurait donc dû vérifier ce point auprès des autorités douanières des États membres de l'Union concernés, iii) la Commission n'a pas fourni d'explication motivée quant aux raisons pour lesquelles le principe commercial de base selon lequel les VEB étaient généralement fabriqués à la commande était applicable pour l'industrie de l'Union mais ne l'était pas pour les producteurs chinois.

(1139) Premièrement, dans le règlement provisoire, la Commission a conclu que les importations en provenance de Chine augmenteront de manière significative dans un avenir proche en se fondant sur l'ensemble des éléments exposés aux considérants 1106 à 1164; elle ne s'est donc pas uniquement fondée sur les stocks de VEB chinois dans l'Union. Deuxièmement, en ce qui concerne le point i), comme expliqué aux considérants 1010 à 1017 du règlement provisoire, la Commission a évalué à la fois les importations en provenance de Chine et les importations en provenance de Chine qui ont été vendues et donc immatriculées dans l'Union. Dès lors, les stocks de VEB chinois dans l'Union constituent un indicateur pertinent de la future pression exercée par les VEB chinois sur l'industrie de l'Union, étant donné que ces volumes sont à l'évidence principalement destinés à la vente sur le marché de l'Union. Troisièmement, s'agissant du point ii), les informations tirées de cet article de presse n'étaient pas des ouï-dire, mais des informations rapportées par les journalistes, comme indiqué au considérant 1158 du règlement provisoire. Quatrièmement, en ce qui concerne le point iii) relatif à une explication des raisons pour lesquelles le principe commercial de base selon lequel les VEB étaient généralement fabriqués à la commande était applicable pour l'industrie de l'Union mais ne l'était pas pour les producteurs chinois, la Commission a observé qu'il s'agissait d'un fait, d'une caractéristique de l'industrie, et que dès lors, elle n'avait pas besoin d'expliquer pourquoi il en était ainsi. En outre, la Commission a fait remarquer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas avancé d'éléments de preuve qui contrediraient ce fait. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1140) À la suite de l'information provisoire, la VDA a fait valoir qu'il était trompeur de comparer les stocks d'importations en provenance de Chine dans l'Union avec les faibles stocks de l'industrie de l'Union, étant donné que l'industrie de l'Union travaillait sur commande et possédait donc moins de stocks, ce qui constituait une caractéristique du marché automobile de l'Union qui aurait dû être prise en considération. Elle a également fait valoir que l'existence de stocks élevés dans les ports européens n'était pas pertinente en tant que telle, étant donné qu'il fallait encore leur trouver des acheteurs.

(1141) Contrairement à ce que soutient la VDA, la Commission n'a pas procédé à une telle comparaison. De fait, au considérant 1157 du règlement provisoire, la Commission a indiqué que les stocks de VEB chinois sur le marché de l'Union étaient disponibles à la vente sur le marché de l'Union. La Commission renvoie en outre aux conclusions qu'elle a formulées au considérant 1139 du règlement provisoire, selon lesquelles la disponibilité de stocks élevés renforçait le caractère imminent de la menace de préjudice pour les producteurs de l'Union. Il importe peu, à cet égard, de savoir si des acheteurs ont été trouvés ou devraient encore être trouvés pour ces stocks, compte tenu notamment de la croissance attendue du marché des VEB. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1142) À la suite de l'information provisoire, la société n° 18 a fait valoir que l'existence de stocks pouvait s'expliquer par différentes raisons, telles que le succès limité des marques chinoises sur le marché, et que, par conséquent, les conclusions formulées par la Commission à cet égard étaient erronées.

(1143) Cette allégation a été considérée comme spéculative, car elle n'était étayée par aucun élément de preuve supplémentaire et était dénuée de fondement. La Commission a également considéré que les données postérieures à la période d'enquête révélaient que la part de marché des marques chinoises avait considérablement augmenté, comme le montre le tableau 13 du présent règlement, et qu'on ne pouvait donc considérer que ces marques avaient un succès limité sur le marché. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1144) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé qu'au cours de la période postérieure à la période d'enquête, les stocks des exportateurs chinois dans l'Union n'étaient pas excessifs et étaient en réalité extrêmement limités.

(1145) La Commission a rejeté cette allégation au considérant 973 du présent règlement.

(1146) Compte tenu de ce qui précède, les conclusions exposées aux considérants 1157 à 1159 du règlement provisoire ont été confirmées.

5.3.6. *Prévisibilité et imminence du changement de circonstances*

(1147) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas i) précisé quel était le changement de circonstances qui engendrerait une situation dans laquelle les subventions alléguées causeraient un préjudice à l'avenir, ii) fourni d'explication appropriée pour le changement de circonstances qui engendrerait une situation dans laquelle les subventions alléguées causeraient un préjudice «clairement prévisible et imminent», et iii) indiqué sur quelle base le préjudice pouvait être réputé prévisible et imminent, étant donné que la majorité des importations étaient des auto-importations des producteurs de l'Union et que la Commission n'avait pas tenu compte de la croissance attendue de la demande dans l'Union, ce qui empêche de formuler toute hypothèse quant à la concrétisation du préjudice.

(1148) En ce qui concerne les points i) et ii), ces explications ont été fournies aux considérants 1162 et 1163 du règlement provisoire. En ce qui concerne le point iii), comme expliqué au considérant 1131 du règlement provisoire, toutes les importations de VEB originaires de Chine faisant l'objet de subventions relèvent du champ de la présente enquête, indépendamment de la propriété d'une société donnée. En outre, au considérant 1162 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que dans le contexte d'un emballement de la consommation, l'industrie de l'Union n'a cessé de perdre des parts de marché tout au long de la période considérée, au profit des importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine, la part de marché de l'industrie de l'Union ayant atteint son plus bas niveau au cours de la période d'enquête. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1149) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a également affirmé que les conclusions de la Commission ne laissent entrevoir aucun changement de circonstances indiquant le contraire. À cet égard, il a déclaré que la Commission avait estimé, au considérant 1169 du règlement provisoire, que le changement de circonstances était dû à la détérioration de la rentabilité, du rendement des investissements et des flux de liquidités au cours de la période d'enquête, alors que ces constatations factuelles étaient contredites par les conclusions de la Commission au considérant 1099 du règlement provisoire selon lesquelles la rentabilité et le rendement des investissements avaient affiché «une tendance à la hausse» tout au long de la période considérée.

(1150) Le tableau 10 du règlement provisoire montrait clairement qu'entre 2020 et 2022, la marge de rentabilité de l'industrie de l'Union est passée de – 22,3 % à – 8,9 %, avant de retomber à – 10,8 % au cours de la période d'enquête. Le rendement des investissements et les flux de liquidités ont affiché la même tendance que la marge de rentabilité, c'est-à-dire une tendance à la hausse entre 2020 et 2022, puis une détérioration au cours de la période d'enquête. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1151) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a également affirmé que la Commission n'avait pas expliqué comment elle pouvait conclure à l'existence d'une menace de préjudice tout en constatant, dans le même temps, que l'industrie de l'Union a affiché une tendance à la hausse pour plusieurs indicateurs clés tels que la rentabilité, le rendement des investissements, l'utilisation des capacités, la productivité, le volume des ventes et le volume des exportations tout au long de la période considérée. Selon lui, rien ne permettait de penser que ces tendances à la hausse s'inverseraient à l'avenir. Le groupe Geely a en outre fait valoir que si aucun préjudice n'avait été causé à l'industrie de l'Union au cours de la période d'enquête, cela signifiait qu'aucun préjudice n'était prévisible et imminent si la cause des tendances à la hausse observées au cours de la période d'enquête subsistait et était susceptible de se renforcer après la période d'enquête.

(1152) La Commission a contesté cette affirmation. Au considérant 996, la Commission a expliqué que la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB constituait un facteur pertinent en l'espèce, qui influençait un certain nombre d'indicateurs relatifs à la situation de l'industrie. En outre, aux considérants 1095 à 1099 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que la situation de l'industrie de l'Union devait être analysée dans le contexte de la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB et a résumé les constatations relatives à la consommation de l'Union et aux importations en provenance de Chine et les conclusions tirées de l'analyse des indicateurs de préjudice. Par ailleurs, au considérant 1102 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que la transition des véhicules ICE vers les VEB avait commencé à être freinée vers la fin de la période considérée, et en particulier au cours de la période d'enquête, durant laquelle les volumes les plus élevés d'importations en provenance de Chine avaient été constatés et la part de marché de l'industrie de l'Union avait le plus reculé. Ce constat était également démontré par le fait que, malgré les améliorations de certains indicateurs observées au cours de la période considérée, la plupart des indicateurs financiers étaient toujours négatifs et ont même commencé à se détériorer au cours de la période d'enquête, dont la rentabilité, le rendement des investissements et les flux de liquidités. De manière encore plus révélatrice, les parts de marché ont constamment diminué tout au long de la période considérée, pour atteindre leur plus bas niveau à la fin de la période d'enquête. Enfin, à la section 5 du règlement provisoire, la Commission a expliqué tous les éléments étayant la constatation d'une menace de préjudice au titre de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

5.3.7. *Observations diverses*

(1153) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a affirmé que la Commission n'avait pas tenu compte des éléments de preuve démontrant que la transition vers les VEB allait se poursuivre et était susceptible de s'accélérer, y compris dans l'intérêt des producteurs de l'Union, en raison des dynamiques du marché et de la réglementation, telles que l'interdiction de la vente de véhicules ICE à partir de 2035 et les objectifs contraignants visant à accélérer le déploiement d'infrastructures nécessaires aux VEB dans l'ensemble de l'Union ([148]).

(1154) La Commission a contesté cette affirmation. Comme expliqué au considérant 996 du règlement provisoire, le marché de l'Union opérait une transition des véhicules ICE vers les VEB, ce qui constituait un facteur pertinent en l'espèce, qui influençait un certain nombre d'indicateurs relatifs à la situation de l'industrie. En outre, au considérant 1009 du règlement provisoire, il a été expliqué que l'augmentation du nombre de VEB immatriculés en pourcentage de l'ensemble des immatriculations de véhicules particuliers indiquait une transition progressive du marché de l'Union des véhicules particuliers ICE vers les VEB, qui représentaient 14,6 % au cours de la période d'enquête, comme le montre le tableau 1 du règlement provisoire. En outre, aux considérants 1222 et 1223 du règlement provisoire, la Commission a expliqué l'incidence du pacte vert pour l'Europe ([149]) et des objectifs d'émissions spécifiques pour toutes les voitures particulières neuves. Par ailleurs, au considérant 1224 du règlement provisoire, la Commission a expliqué que les objectifs spécifiques en matière d'émissions pouvaient notamment être atteints en augmentant la proportion de véhicules électriques dans le parc. Toutefois, l'industrie de l'Union ne sera pas en mesure de produire et de vendre suffisamment de VEB sur le marché de l'Union, en raison de l'augmentation rapide des importations de VEB faisant l'objet de subventions en provenance de Chine et vendus sur le marché de l'Union à des prix préjudiciables. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

([148]) Règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE (JO L 234 du 22.9.2023, p. 1).

([149]) https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr.

(1155) À la suite de l'information provisoire, la CCCME, les pouvoirs publics chinois et le groupe Geely ont affirmé que la Commission n'avait pas tenu compte du soutien apporté à l'industrie des VEB de l'Union, actuellement et à l'avenir, au niveau de l'Union et de ses États membres.

(1156) Le soutien que l'industrie des VEB de l'Union reçoit prétendument ou recevra à l'avenir n'a aucune incidence sur l'enquête, vu qu'il n'est pas comparable aux subventions passibles de mesures compensatoires reçues par les producteurs-exportateurs de VEB chinois, qui constituent une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union. En tout état de cause, l'éventuel soutien reçu par l'industrie de l'Union n'est pas passible de mesures compensatoires et ne cause pas de préjudice aux producteurs de VEB chinois, étant donné que l'industrie de l'Union n'exporte que de très faibles quantités de VEB vers la Chine. En outre, la question de savoir si l'industrie de l'Union bénéficie d'un soutien ne signifie pas qu'elle devrait livrer concurrence dans des conditions inéquitables sur le marché de l'Union. Les VEB chinois faisant l'objet de subventions vendus à bas prix menacent de causer un préjudice important à l'industrie de l'Union et, partant, de fausser les conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1157) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely a déclaré qu'il ressortait du règlement provisoire que la menace perçue pour l'industrie de l'Union provenait des VEB de marques chinoises, tels que les siens, mais que la Commission avait occulté le fait que la part de marché de ces importations n'était que de 7,3 % au cours de la période d'enquête, tandis que la plupart des importations en provenance de Chine étaient effectuées par les producteurs de l'Union et Tesla. Le groupe Geely a également déclaré que le choix des producteurs de l'Union d'établir des chaînes d'approvisionnement mondiales en Chine ne pouvait justifier de conclure que ces mêmes producteurs de l'Union se trouvaient dans une situation vulnérable. Enfin, le groupe Geely a déclaré qu'en accordant l'anonymat aux producteurs de l'Union, la Commission avait encore davantage occulté ce facteur.

(1158) La Commission a contesté cette affirmation. Aux considérants 1135 à 1138, la Commission a démontré qu'il y aurait une augmentation des parts de marché, principalement de marques chinoises, dans un avenir proche. Comme expliqué au considérant 1071 du présent règlement, cette conclusion a également été confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, qui ont montré que les importations de marques chinoises avaient sensiblement augmenté pour atteindre 14 % au deuxième trimestre de 2024, tandis que les importations en provenance des FEO européens ont diminué, comme le montre le tableau 13 du présent règlement. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1159) À la suite de l'information provisoire, NIO a fait valoir que les conclusions de la Commission selon lesquelles l'industrie de l'Union était confrontée à une menace de préjudice important étaient fondées sur des conjectures et de lointaines possibilités et non sur des faits étant donné i) que l'industrie de l'Union a considérablement augmenté son volume de production, ses capacités et ses ventes au cours de la période considérée, et ii) que le seul facteur affichant une tendance négative était la part de marché de l'industrie de l'Union, ce qui ne suffisait pas à démontrer que ce préjudice important était imminent.

(1160) Cet argument est sans fondement. Contrairement à ce qu'affirme NIO, dans le règlement provisoire, la Commission a conclu qu'il existait une menace de préjudice important pour l'industrie de l'Union qui était clairement prévisible et imminente sur la base de tous les éléments expliqués à la section 5 du règlement provisoire, et comme le confirme le présent règlement. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

5.4. **Conclusion**

(1161) La Commission a donc confirmé ses conclusions quant à l'existence d'une menace de préjudice clairement prévisible et imminente pour l'industrie de l'Union à la fin de la période d'enquête, telles que formulées aux considérants 1167 à 1169 du règlement provisoire.

6. **LIEN DE CAUSALITÉ**

6.1. **Évaluation**

(1162) Dans ses conclusions provisoires, la Commission a opéré une distinction entre les effets de tous les autres facteurs connus (importations en provenance de pays tiers, résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union, facteurs liés à la demande, compétitivité de l'industrie des VEB de l'Union, concurrence entre les véhicules ICE et les VEB, absence d'économies d'échelle et start-up, problèmes liés à l'offre, politique de l'Union en matière de biocarburants et importations de produits chinois de l'industrie de l'Union) sur la situation de l'industrie de l'Union et les effets préjudiciables des importations faisant l'objet de subventions. La Commission a établi que l'effet de ces autres facteurs n'atténuait pas le lien de causalité entre les importations faisant l'objet de subventions et la menace de préjudice, que ce soit individuellement ou collectivement.

(1163) À la suite de la collecte des données postérieures à la période d'enquête après l'institution des mesures provisoires, les données trimestrielles relatives aux coûts de production et aux prix de vente des producteurs de l'Union au quatrième trimestre de 2023 (présentées dans le tableau 10 du présent règlement) montrent que la rentabilité de l'industrie de l'Union a continué de se détériorer, comme expliqué au considérant 961 du présent règlement, ce qui étaye les conclusions provisoires de la Commission.

(1164) Les données les plus récentes sur les importations en provenance de Chine, fondées sur les immatriculations (pour la période allant du quatrième trimestre de 2023 au deuxième trimestre de 2024) étaient en progression constante, comme indiqué dans le tableau 7b et expliqué au considérant 951 du présent règlement, avec un gain significatif de parts de marché pour les importations de marques chinoises sur la base des immatriculations au deuxième semestre de 2024, qui sont passées à 14,1 %, contre 8,5 % lors du dernier trimestre couvert par la période d'enquête (c'est-à-dire le troisième trimestre de 2023), comme le montre le tableau 12 du présent règlement, et les producteurs de l'Union ont continué de subir les effets du blocage non atténué des prix par les producteurs-exportateurs chinois et de la poursuite de la pénétration du marché par les importations en provenance de Chine, qui ont empêché les producteurs de l'Union d'améliorer leur rentabilité. En outre, en juillet 2024, SAIC a mené une campagne de vente très agressive en Allemagne, dans le cadre de laquelle il accordait au consommateur une ristourne de 8 592 EUR s'il achetait un VEB MG4 en espèces et concluait dans le même temps un contrat de crédit-bail ([150]) pour un autre MG4.

(1165) À la lumière de ce qui précède et conformément à la section 6 du règlement provisoire, la Commission a confirmé sa conclusion selon laquelle les importations en provenance de Chine faisant l'objet de subventions avaient eu une incidence négative sur la situation de l'industrie de l'Union et constituaient une menace de préjudice important pour l'industrie de l'Union, tandis que les autres facteurs n'atténuaient pas ce lien de causalité, que ce soit individuellement ou collectivement.

6.2. **Observations des parties intéressées à la suite de l'information provisoire et de l'information finale**

(1166) À la suite de l'information provisoire, des observations ont été reçues des pouvoirs publics chinois, de la CCCME, du groupe Geely, du groupe SAIC, de la société n° 24 et de NIO. Le groupe SAIC a contesté l'appréciation de la Commission de manière générale, sans mentionner de conclusion spécifique et sans fournir de détails supplémentaires et en se contentant de renvoyer aux observations formulées par la CCCME, les pouvoirs publics chinois et d'autres parties intéressées, dans la mesure où les arguments qui y étaient avancés ne contredisent pas ceux formulés par le groupe SAIC lui-même dans d'autres parties de l'appréciation.

(1167) À la suite de l'information finale, des observations ont été reçues de la part de la CCCME, des pouvoirs publics chinois et de la société n° 24.

(1168) La société n° 24 a formulé des observations générales sur ce qui a causé la menace de préjudice. Ces observations concernaient des aspects examinés ci-dessous tels que l'accès aux matières premières critiques et aux batteries. La société n° 24 a également cité la pression exercée sur les prix par les véhicules ICE et l'effet de la réduction ou de l'abandon progressif des programmes de subventions aux consommateurs mis en œuvre par les États membres. Ces observations ne contenaient aucun nouvel argument et, compte tenu des observations détaillées de la CCCME et des pouvoirs publics chinois, elles ne seront généralement pas répétées ici. Toutefois, en ce qui concerne les programmes de subventions aux consommateurs, la Commission observe que la réduction ou l'abandon progressif de ces programmes ne concerne que certains États membres et aurait des conséquences sur l'ensemble des sociétés qui vendent des VEB sur le marché de l'Union, et non pas uniquement sur l'industrie de l'Union.

6.2.1. *Effets des importations faisant l'objet de subventions*

(1169) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré plusieurs observations relatives aux effets des importations faisant l'objet de subventions effectuées concernant les conclusions du règlement provisoire relatives au préjudice, à la menace de préjudice, au blocage des prix et à la sous-cotation des prix. Ces observations ont été réfutées dans la section appropriée du présent règlement et ne seront donc pas répétées ici.

([150]) https://www.autobild.de/artikel/carwow-mg4-electric-kostenlos-leasen-26258097.html.

(1170) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont de nouveau allégué que l'analyse par la Commission des effets des importations en provenance de Chine était fondée sur des conclusions erronées relatives aux effets sur le volume et les prix et à la menace de préjudice. Selon ces parties, la Commission n'a pas examiné s'il existait un chevauchement concurrentiel entre les importations en provenance de Chine et les ventes réalisées par l'industrie de l'Union sur le marché de l'Union et s'il existait une substituabilité entre ces ventes et importations. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont renvoyé au *rapport de l'Organe d'appel dans l'affaire «Chine — HP-SSST (UE et Japon)»* ([151]). Ils ont également affirmé que l'analyse du lien de causalité reposait sur une conjecture relative à une nouvelle augmentation prévisible des importations en provenance de Chine. Ils ont conclu que l'analyse était donc insuffisante et ne satisfaisait pas au critère juridique énoncé à l'article 15.5 de l'accord SMC et à l'article 8, paragraphe 5, du règlement de base.

(1171) En ce qui concerne les effets sur le volume et les prix, la Commission a répondu aux allégations soulevées aux sections 4.4.1 et 4.4.2; les observations de ces parties relatives à la menace de préjudice sont examinées à la section 5 et la future augmentation probable des importations en provenance de Chine a été examinée aux considérants 1061 à 1097 du présent règlement. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1172) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que l'écart entre les coûts de production et les prix de vente des producteurs de l'Union au cours de la période d'enquête ne constituait pas un blocage des prix.

(1173) La Commission a souligné que cette observation simpliste dénaturait ses conclusions relatives au blocage des prix, qui sont expliquées à la section 4.4.2 du règlement provisoire. Cette analyse couvre de nombreux autres aspects, tels que la sous-cotation des prix, les prix des exportateurs chinois, les volumes de vente et la rentabilité de l'industrie de l'Union. Cet argument a donc été rejeté.

(1174) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre fait valoir que les données postérieures à la période d'enquête ne démontraient pas la poursuite du blocage des prix.

(1175) La Commission a souligné qu'il n'était pas nécessaire d'examiner plus avant le blocage des prix au cours de la période postérieure à la période d'enquête. Un examen des données postérieures à la période d'enquête n'a pas révélé d'amélioration de l'industrie de l'Union. Toutes les données disponibles, en particulier celles relatives à l'augmentation des ventes de VEB construits en Chine, tendaient à indiquer une détérioration de la situation de l'industrie de l'Union, plutôt qu'une amélioration. Cet argument a donc été rejeté.

(1176) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également allégué que l'exemple cité au considérant 1164 du présent règlement concernant MG n'était pas pertinent pour les conclusions de la présente affaire étant donné qu'il concernait le crédit-bail.

(1177) La Commission a rejeté cette allégation, étant donné que l'exemple cité constituait un exemple révélateur des méthodes de vente agressives utilisées par les producteurs-exportateurs chinois qui assuraient la continuation du blocage des prix de l'industrie de l'Union.

6.2.2. *Autres facteurs*

6.2.2.1. Importations en provenance de pays tiers

(1178) En réponse à une allégation de la CCCME et des pouvoirs publics chinois figurant au considérant 730 du présent règlement, la Commission a également calculé la part de marché des importations en provenance de tous les autres pays tiers sur la base de la consommation réelle pour la période considérée, bien qu'elle n'ait tiré aucune conclusion sur la base de ces parts de marché.

([151]) Rapport de l'Organe d'appel, Chine — HP-SSST (UE et Japon), point 5.262.

Tableau 17a

Part de marché des importations en provenance de tous les autres pays tiers sur la base de la consommation réelle

		2020	2021	2022	Période d'enquête
Corée du Sud	Part de marché	8,7 %	7,3 %	7,0 %	5,8 %
	Indice	*100*	*84*	*80*	*67*
Royaume-Uni	Part de marché	5,5 %	2,6 %	4,1 %	2,7 %
	Indice	*100*	*47*	*75*	*49*
Mexique	Part de marché	0 %	1,1 %	1,2 %	0,9 %
	Indice	SANS OBJET	*100*	*109*	*82*
Japon	Part de marché	2,0 %	3,5 %	0,7 %	0,8 %
	Indice	*100*	*175*	*35*	*40*
États-Unis	Part de marché	10,0 %	3,9 %	0 %	1,9 %
	Indice	*100*	*39*	*0*	*19*
Autres pays	Part de marché	0 %	0 %	0 %	0 %
	Indice	*SANS OBJET*	*SANS OBJET*	*SANS OBJET*	*SANS OBJET*
Total de tous les pays, à l'exclusion de la RPC	Part de marché	26,1 %	18,4 %	12,3 %	12,0 %
	Indice	*100*	*70*	*47*	*46*

(1179) La Commission a également collecté, pour le quatrième trimestre de 2023 et le premier trimestre de 2024 (T1 2024), des données sur les importations (volume et prix) de VEB en provenance de pays tiers et leur part de marché, qui sont présentées dans le tableau 17b du présent règlement. Les données trimestrielles relatives à la période d'enquête sont également présentées dans le tableau 17b du présent règlement afin de contextualiser les données trimestrielles postérieures à la période d'enquête.

Tableau 17b

Importations en provenance de pays tiers

Pays		Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête		
		T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
Corée du Sud	Volume (en unités)	17 928	22 139	22 777	27 167	23 955	24 093	SANS OBJET
	Indice	*100*	*123*	*127*	*152*	*134*	*134*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation apparente	4,2 %	5,9 %	5,3 %	6,5 %	5,5 %	6,7 %	SANS OBJET
	Indice	*100*	*141*	*125*	*153*	*132*	*159*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation réelle	4,9 %	5,9 %	6,0 %	6,5 %	5,5 %	4,8 %	4,4 %

Pays		Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête		
		T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
	Indice	*100*	*120*	*123*	*133*	*112*	*98*	*90*
	Prix moyen (en EUR/ unité)	34 083	35 432	36 597	37 351	39 747	34 482	SANS OBJET
	Indice	*100*	*104*	*107*	*110*	*116*	*101*	*SANS OBJET*
Royaume-Uni	Volume (en unités)	18 542	23 528	18 457	16 828	20 128	9 813	SANS OBJET
	Indice	*100*	*127*	*100*	*91*	*109*	*53*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation apparente	4,4 %	6,3 %	4,3 %	4,0 %	4,7 %	2,7 %	SANS OBJET
	Indice	*100*	*144*	*98*	*92*	*107*	*63*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation réelle	3,5 %	2,7 %	2,4 %	2,3 %	2,9 %	0,6 %	0,3 %
	Indice	*100*	*76*	*68*	*67*	*82*	*18*	*9*
	Prix moyen (en EUR/ unité)	26 943	25 448	25 992	26 958	27 454	26 496	SANS OBJET
	Indice	*100*	*94*	*96*	*100*	*102*	*98*	*SANS OBJET*
Mexique	Volume (en unités)	5 881	8 361	7 275	9 793	3 326	2 787	SANS OBJET
	Indice	*100*	*142*	*124*	*167*	*57*	*47*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation apparente	1,4 %	2,2 %	1,7 %	2,3 %	0,8 %	0,8 %	SANS OBJET
	Indice	*100*	*162*	*121*	*169*	*56*	*56*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation réelle	1,0 %	0,8 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %
	Indice	*100*	*78*	*89*	*90*	*90*	*94*	*91*
	Prix moyen (en EUR/ unité)	42 791	42 869	45 536	45 381	42 850	39 595	SANS OBJET
	Indice	*100*	*100*	*106*	*106*	*100*	*93*	*SANS OBJET*
Japon	Volume (en unités)	7 445	4 471	5 355	8 090	7 230	9 539	SANS OBJET
	Indice	*100*	*60*	*72*	*109*	*97*	*128*	*SANS OBJET*

Pays		Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête		
		T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
	Part de marché sur la base de la consommation apparente	1,8 %	1,2 %	1,2 %	1,9 %	1,7 %	2,7 %	SANS OBJET
	Indice	*100*	*68*	*71*	*110*	*96*	*151*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation réelle	0,8 %	1,5 %	1,7 %	1,6 %	1,2 %	1,9 %	1,6 %
	Indice	*100*	*186*	*211*	*203*	*153*	*238*	*204*
	Prix moyen (en EUR/unité)	30 776	31 152	31 081	32 274	32 601	33 421	SANS OBJET
	Indice	*100*	*101*	*101*	*105*	*106*	*109*	*SANS OBJET*
États-Unis	Volume (en unités)	4 683	5 611	8 372	5 238	6 064	5 025	SANS OBJET
	Indice	*100*	*120*	*179*	*112*	*129*	*107*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation apparente	1,1 %	1,5 %	1,9 %	1,2 %	1,4 %	1,4 %	SANS OBJET
	Indice	*100*	*136*	*175*	*113*	*127*	*127*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation réelle	0,9 %	2,2 %	2,5 %	2,0 %	2,3 %	1,3 %	1,0 %
	Indice	*100*	*256*	*281*	*231*	*259*	*151*	*112*
	Prix moyen (en EUR/unité)	67 489	64 954	54 271	56 198	60 428	54 471	SANS OBJET
	Indice	*100*	*96*	*80*	*83*	*90*	*81*	*SANS OBJET*
Autres pays	Volume (en unités)	525	350	435	142	137	139	SANS OBJET
	Indice	*100*	*67*	*83*	*27*	*26*	*26*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation apparente	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	SANS OBJET
	Indice	*100*	*76*	*81*	*27*	*26*	*31*	*SANS OBJET*

Pays		Période d'enquête				Période suivant la période d'enquête		
		T4 2022	T1 2023	T2 2023	T3 2023	T4 2023	T1 2024	T2 2024
	Part de marché sur la base de la consommation réelle	2,0 %	0 %	0 %	0 %	0,6 %	0,8 %	0,8 %
	Indice	*100*	*0*	*0*	*2*	*30*	*40*	*40*
	Prix moyen (en EUR/unité)	34 409	38 407	40 717	57 159	38 287	52 596	SANS OBJET
	Indice	*100*	*112*	*118*	*166*	*111*	*152*	*SANS OBJET*
Total de tous les pays, à l'exclusion de la RPC	Volume (en unités)	55 004	64 460	62 671	67 258	60 840	51 396	SANS OBJET
	Indice	*100*	*117*	*114*	*122*	*111*	*93*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation apparente	12,9 %	17,3 %	14,5 %	16,0 %	14,1 %	14,3 %	SANS OBJET
	Indice	*100*	*133*	*112*	*124*	*109*	*110*	*SANS OBJET*
	Part de marché sur la base de la consommation réelle	13,1 %	9,9 %	11,3 %	13,4 %	13,3 %	10,4 %	9,0 %
	Indice	*100*	*76*	*87*	*103*	*102*	*74*	*63*
	Prix moyen (en EUR/unité)	35 007	35 042	36 430	36 819	34 893	32 762	SANS OBJET
	Indice	*100*	*100*	*104*	*105*	*100*	*94*	*SANS OBJET*

Source: Données des autorités douanières des États membres.

(1180) Les importations en provenance de Corée du Sud ont diminué au cours des deux trimestres postérieurs à la période d'enquête par rapport au dernier trimestre couvert par la période d'enquête. Leur part de marché a légèrement augmenté au premier trimestre de 2024 et jusqu'au dernier trimestre couvert par la période d'enquête. Au cours du premier trimestre suivant la période d'enquête, le prix moyen des importations en provenance de Corée du Sud était supérieur aux prix de vente de l'industrie de l'Union, comme le montre le tableau 10 du présent règlement, et supérieur aux prix moyens des importations en provenance de Chine au cours des deux trimestres postérieurs à la période d'enquête, comme le montre le tableau 8 du présent règlement.

(1181) Les importations en provenance du Royaume-Uni ont diminué au premier trimestre de 2024, pour atteindre une part de marché de 2,7 %. Au premier trimestre suivant la période d'enquête, le prix moyen des importations en provenance du Royaume-Uni était inférieur aux prix de vente de l'industrie de l'Union, comme le montre le tableau 10 du présent règlement, mais supérieur aux prix moyens des importations en provenance de Chine au cours des deux trimestres postérieurs à la période d'enquête, comme le montre le tableau 8 du présent règlement.

(1182) Les importations en provenance du Mexique ont diminué au cours des deux trimestres postérieurs à la période d'enquête, pour n'atteindre que 0,8 % de part de marché.

(1183) Les importations en provenance du Japon ont augmenté au deuxième trimestre suivant la période d'enquête, pour atteindre une part de marché de 2,7 %. Le prix moyen des importations en provenance du Japon était supérieur au prix moyen de l'industrie de l'Union au premier trimestre suivant la période d'enquête et supérieur au prix moyen des importations en provenance de Chine au cours des deux trimestres postérieurs à la période d'enquête.

(1184) Les importations en provenance des États-Unis ont légèrement augmenté après la période d'enquête, pour atteindre une part de marché de 1,4 % au cours des deux trimestres postérieurs à la période d'enquête. Le prix moyen à l'importation était nettement supérieur au prix moyen de l'industrie de l'Union au cours du premier trimestre suivant la période d'enquête et largement supérieur au prix moyen des importations en provenance de Chine au cours des deux trimestres postérieurs à la période d'enquête.

(1185) Les importations en provenance de tous les autres pays sont restées négligeables après la période d'enquête.

(1186) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas correctement évalué les importations en provenance de pays tiers dans son analyse du lien de causalité. Premièrement, comme déjà indiqué au considérant 724 du présent règlement, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission aurait dû calculer les parts de marché de toutes les sources d'importation sur la même base, à savoir la consommation apparente.

(1187) De fait, c'est ainsi que la Commission a agi, puisque les importations en provenance de pays tiers ont été examinées sur la base de la consommation apparente (tableau 17b) et que les importations en provenance de Chine ont été examinées sur la même base dans le tableau 2a du règlement provisoire. En outre, l'augmentation rapide des importations en provenance de Chine, illustrée par le tableau 2b (fondé sur la consommation réelle), montre une tendance très comparable à celle indiquée dans le tableau 2a du règlement provisoire. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1188) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont soutenu par ailleurs que les importations en provenance de Corée du Sud et du Royaume-Uni n'avaient pas été correctement évaluées, car i) entre 2022 et la période d'enquête, les volumes des importations en provenance de Corée du Sud et du Royaume-Uni ont augmenté davantage à eux seuls que les importations en provenance de Chine au cours de la même période, ii) les prix des importations en provenance du Royaume-Uni étaient comparables à ceux des importations en provenance de Chine et sont restés systématiquement inférieurs à ceux de l'industrie de l'Union et aux coûts unitaires de l'industrie de l'Union tout au long de la période considérée, et iii) les volumes des importations en provenance de Corée du Sud ont augmenté et étaient proches de ceux des importations en provenance de la Chine au cours de la période d'enquête, tandis que les prix à l'importation étaient inférieurs au coût de production des producteurs de l'Union.

(1189) Les arguments ci-dessus ne sauraient remettre en cause les conclusions de la Commission figurant aux considérants 1178 et 1179 du règlement provisoire. En ce qui concerne le point i), la Commission a fait observer que l'augmentation du volume des importations en provenance de Corée du Sud et du Royaume-Uni en 2022 et au cours de la période d'enquête était restée nettement inférieure à celle du volume des importations en provenance de Chine, contrairement à ce qu'ont déclaré les parties intéressées concernées. En ce qui concerne le point ii), et comme souligné au considérant 1179 du règlement provisoire, si les prix moyens à l'importation étaient légèrement inférieurs au prix moyen des importations en provenance de Chine en 2020 et 2022, ils étaient supérieurs au prix moyen des importations en provenance de Chine en 2021 et au cours de la période d'enquête. En outre, bien que l'on ait observé une tendance générale à la baisse du prix moyen des importations en provenance du Royaume-Uni (– 4 %), cette diminution a été moins prononcée que pour les importations en provenance de Chine (– 10 %). Enfin, la part de marché des importations en provenance du Royaume-Uni n'a augmenté que de 0,5 point de pourcentage entre 2022 et la période d'enquête (et de 1,1 point de pourcentage globalement au cours de la période considérée), tandis que la part de marché chinoise a augmenté de 2,7 points de pourcentage (et de 21,1 points de pourcentage globalement au cours de la période considérée). En ce qui concerne le point iii), s'agissant des importations en provenance de Corée du Sud, comme relevé au considérant 1178 du règlement provisoire, leur part de marché a diminué, passant de 10,2 % en 2020 à 5,5 % au cours de la période d'enquête, tandis que les prix des importations ont affiché une tendance à la hausse et étaient, en moyenne, supérieurs au prix des importations en provenance de Chine. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1190) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé que la Commission n'avait pas analysé cumulativement l'incidence des importations en provenance de tous les pays tiers et que celles-ci étaient susceptibles d'avoir un effet négatif sur la situation préjudiciable de l'industrie de l'Union.

(1191) La Commission a souligné qu'il était difficile de savoir quel était le point de droit soulevé par la CCCME et les pouvoirs publics chinois, étant donné qu'elle n'avait pas conclu, dans le règlement provisoire, que l'industrie de l'Union avait subi un préjudice important au cours de la période d'enquête. La Commission a fait remarquer en outre que si l'on évalue cumulativement les importations en provenance de tous les autres pays tiers, leur part de marché a affiché une tendance à la baisse entre 2020 et la période d'enquête, passant de 27,3 % à 15,1 % (malgré une légère augmentation de 1,8 point de pourcentage entre 2022 et la période d'enquête). Leur prix moyen à l'importation a affiché une tendance à la hausse tout au long de la période considérée (+ 23 %) et était nettement supérieur au prix moyen des importations en provenance de Chine au cours de la période d'enquête. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1192) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas dûment opéré de distinction entre l'incidence des importations en provenance de pays tiers sur l'industrie de l'Union et les effets des importations faisant prétendument l'objet de subventions en provenance de Chine. En particulier, la CCCME a déclaré que la Commission n'avait pas distingué l'incidence cumulative des importations en provenance de tous les autres pays tiers sur la situation économique de l'industrie de l'Union. À cet égard, la CCCME a soutenu que i) la comparaison entre le prix des importations en provenance de Chine et les prix des importations en provenance de tous les autres pays tiers n'était pas objective étant donné que les prix des importations en provenance de Chine étaient des prix de transfert, ii) la Commission n'avait pas tenu compte de l'importance de l'incidence cumulative des importations en provenance de tous les autres pays tiers au motif que la part de marché des importations en provenance de tous les autres pays tiers avait affiché une tendance à la baisse entre 2020 et la période d'enquête, alors que les données fournies dans le tableau 17 du présent règlement ont montré que la part de marché des importations en provenance de tous les autres pays tiers avait augmenté sur une base trimestrielle entre le quatrième trimestre de 2022 et le troisième trimestre de 2023, ce qui coïncidait avec la détérioration de la part de marché et de la rentabilité des producteurs de l'Union (au troisième trimestre de 2023, alors que la rentabilité de l'industrie de l'Union était de – 20,5 %, la part de marché chinoise pour ce trimestre était stable, mais celle des importations en provenance de pays tiers était de 16 %), iii) par rapport au début de la période d'enquête, les données postérieures à la période d'enquête ont confirmé que les importations en provenance de tous les autres pays tiers avaient maintenu leur tendance à la hausse, iv) au premier trimestre de 2024, la part de marché des importations en provenance de tous les autres pays tiers avait atteint 14,3 %, soit un niveau nettement supérieur à celui de la part de marché des importations de VEB de marques chinoises (10,4 %), v) par rapport au début de la période d'enquête, les données postérieures à la période d'enquête montraient que les prix moyens des importations en provenance de tous les autres pays tiers avaient diminué de 6 % et suivaient une tendance à la baisse, vi) compte tenu de leur part de marché à la hausse et de leurs prix à la baisse, les importations en provenance de tous les autres pays tiers avaient probablement exercé une pression à la baisse sur les prix de l'industrie de l'Union et gagné des parts de marché aux dépens de l'industrie de l'Union, et vii) la part de marché de la principale source d'importations après la Chine, c'est-à-dire des importations en provenance de Corée du Sud, avait augmenté de 59 % entre le début de la période d'enquête et le premier trimestre de 2024, pour atteindre 6 %, tandis que les importations de VEB de marques chinoises représentaient 7,3 % au cours de la période d'enquête, et, partant, compte tenu de leur présence comparable sur le marché, la Commission aurait dû accorder davantage d'attention à l'analyse des effets préjudiciables des importations en provenance de Corée du Sud.

(1193) En ce qui concerne le point i), la Commission a souligné que, sur la base des modèles de VEB importés en provenance d'autres pays tiers, on ne pouvait exclure que les prix des importations en provenance de pays tiers aient également été des prix de transfert, et, par conséquent, la comparaison des prix à l'importation était objective.

(1194) En ce qui concerne le point ii), la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont ni expliqué ni étayé en quoi ces arguments auraient une incidence sur le lien de causalité entre les importations faisant l'objet de subventions et la menace de préjudice. L'enquête n'a pas révélé que les importations en provenance de pays tiers représentaient une menace pour l'industrie de l'Union, et la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas présenté d'informations en ce sens. En outre, même si la part de marché des importations en provenance de Chine était «stable» au troisième trimestre de 2023, alors que la rentabilité de l'industrie de l'Union était de – 20,5 %, la part de marché des importations en provenance de Chine était supérieure à celle des importations en provenance de tous les autres pays tiers (21 % contre 16 %), alors que les prix à l'importation en provenance de Chine (23 887 EUR) étaient inférieurs à ceux en provenance de tous les autres pays tiers (36 819 EUR). Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1195) En ce qui concerne le point iii), la Commission a contesté cette appréciation simpliste. Dans le même ordre d'idées, la Commission aurait pu soutenir que, par rapport aux trois autres trois trimestres de la période d'enquête, le volume total des importations en provenance de pays tiers après la période d'enquête était en baisse. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1196) En ce qui concerne le point iv), cette allégation est dénuée de fondement étant donné que la CCCME aurait dû comparer la part de marché des importations en provenance de tous les autres pays tiers avec celle des importations totales en provenance de Chine, qui était de 25,4 % et donc supérieure à celle des importations en provenance de tous les autres pays tiers.

(1197) En ce qui concerne le point v), comme expliqué aux considérants 1021 et 1076 du règlement provisoire, les prix moyens pondérés ont été affectés par l'assortiment de produits et, par conséquent, toute augmentation ou diminution des prix moyens devrait être replacée dans le contexte d'une modification de l'assortiment de produits. Cela vaut pour les prix des importations en provenance de Chine, pour les prix de vente de l'Union ainsi que pour les prix des importations en provenance d'autres pays tiers. Il est rappelé que les prix des importations en provenance de Chine ont également diminué de 8 % au premier trimestre de 2024 par rapport au dernier trimestre de 2022.

(1198) En ce qui concerne le point vi), la Commission n'était pas d'accord avec cette affirmation étant donné qu'en réalité, la part de marché des importations en provenance de pays tiers fluctuait sur une base trimestrielle et n'affichait aucune tendance claire à la hausse, qu'elle était inférieure à la part de marché des importations en provenance de Chine et que si les prix à l'importation étaient en baisse, le prix à l'importation en provenance de Chine diminuait lui aussi et était inférieur à ceux des autres pays tiers.

(1199) En ce qui concerne le point vii), la part de marché des importations en provenance de Corée du Sud fluctuait sur une base trimestrielle, comme le montre le tableau 17b du présent règlement, et elle était inférieure à la part de marché de toutes les importations en provenance de Chine, et même à celle des VEB chinois. Aucun élément du dossier ne permettait de penser que les importations en provenance de Corée du Sud constituaient une menace pour l'industrie de l'Union et la CCCME n'a produit aucun élément de preuve en ce sens. En outre, le prix moyen des importations en provenance de Corée du Sud était supérieur au prix de vente de l'industrie de l'Union sur une base trimestrielle (voir tableaux 10 et 17 du présent règlement). Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1200) Partant, eu égard à ce qui précède, la Commission a conclu que les importations en provenance d'autres pays tiers ne contribuaient pas à la menace de préjudice pour l'industrie de l'Union.

6.2.2.2. Compétitivité de l'industrie des VEB de l'Union

(1201) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation, présentée au considérant 1197 du règlement provisoire, selon laquelle l'industrie des VEB de l'Union n'était pas compétitive en raison de l'absence d'intégration verticale et ont fait valoir que cet argument n'avait pas été examiné de manière appropriée dans le règlement provisoire. À cet égard, ils ont soutenu que la Commission avait décomposé à tort leur allégation en différents sous-facteurs et avait donc «contourné» la question. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que tous les facteurs (tels que les perturbations de la chaîne d'approvisionnement, l'augmentation des coûts des matières premières, etc.) devaient être considérés dans leur intégralité et ont réaffirmé que l'absence d'intégration verticale entraînait des coûts plus élevés pour l'achat de batteries et d'autres composants critiques et rendait les producteurs plus vulnérables face aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement, qui augmentaient elles-mêmes également les coûts fixes en raison de la baisse des volumes de production, un aspect qui ne saurait être considéré de manière isolée. Ils ont également affirmé que les groupes Geely et SAIC étaient des producteurs intégrés verticalement, contrairement à ce qu'affirme la Commission au considérant 1198 du règlement provisoire.

(1202) En ce qui concerne l'allégation selon laquelle la Commission aurait décomposé les allégations des parties relatives à la «compétitivité de l'industrie» en sous-facteurs, la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué en quoi cela aurait pu permettre de contourner la question. La Commission maintient donc que l'approche qu'elle a employée pour examiner les informations figurant dans le dossier concernant les prétendues inefficacités et la compétitivité de l'industrie de l'Union était suffisante et équitable. En ce qui concerne l'allégation selon laquelle le groupe Geely et SAIC étaient eux aussi intégrés verticalement, comme expliqué au considérant 692 du règlement provisoire, l'enquête a révélé que le groupe BYD était le seul producteur-exportateur de VEB verticalement intégré retenu dans l'échantillon à produire des batteries LFP destinées aux VEB. En outre, au considérant 694 du règlement provisoire, l'enquête a révélé que les deux autres groupes (SAIC et Geely) se procuraient leurs batteries auprès de fournisseurs liés ou indépendants, ainsi qu'auprès d'entreprises communes avec Contemporary Amperex Technology Company Limited (ci-après «CATL»). Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1203) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont réitéré leur allégation selon laquelle le manque de compétitivité de l'industrie de l'Union devait être évalué de manière globale étant donné que ces facteurs (manque d'intégration verticale, coûts de production élevés dus notamment au niveau élevé des coûts fixes et des coûts des batteries et de la main-d'œuvre et perturbations de la chaîne d'approvisionnement) étaient interconnectés et agissaient en conjonction les uns avec les autres. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont par ailleurs soutenu que le manque d'intégration verticale et le fait d'acheter des batteries et des matières premières à des producteurs indépendants augmentaient non seulement les coûts de production mais limitaient également la capacité des producteurs de l'Union à augmenter leur production et leurs ventes et rendaient de surcroît l'industrie de l'Union plus vulnérable face aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement affectant les coûts et la production.

(1204) La Commission a contesté cette affirmation en faisant remarquer qu'elle était non étayée et infirmée par la réalité du marché. Selon la Commission, si l'intégration verticale peut avoir des avantages, il peut également y en avoir à se concentrer sur des parties spécifiques de la chaîne de valeur et à s'approvisionner en autres intrants auprès d'entreprises spécialisées, d'autant plus que ces entreprises spécialisées peuvent réaliser des économies d'échelle et

liées à la rationalisation et les répercuter sur leurs clients. La question de savoir où se trouvent les avantages les plus importants (ce que l'on appelle une décision de «faire ou acheter» en économie industrielle) est l'une des questions les plus complexes auxquelles sont confrontées les entreprises manufacturières et la réponse peut être propre à l'entreprise, au produit, au modèle ou au composant. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas expliqué quelles étaient les caractéristiques uniques de l'industrie des VEB que n'avaient pas d'autres industries et qui obligeaient les sociétés de cette industrie à opérer une intégration verticale complète pour survivre. Dès lors, si les arguments de la CCCME et des pouvoirs publics chinois étaient exacts, dans n'importe quelle industrie, seules les sociétés verticalement intégrées survivraient, grâce à leur efficacité et à leur compétitivité supérieures, tandis que toutes les autres quitteraient le marché. La réalité est que, dans la plupart, voire la totalité des industries, y compris celle des VEB et même celle des VEB chinois, les sociétés qui rencontrent le succès ont des degrés très variables d'intégration verticale. Par exemple, Tesla, le plus grand constructeur de VEB au monde, a fait et continue de faire appel à des sociétés externes pour son approvisionnement en batteries ([152]) ([153]) ([154]). Par conséquent, les arguments de la CCCME ont été rejetés.

(1205) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont de surcroît fait valoir que les investissements réalisés par certains producteurs de VEB de l'Union dans la production de batteries ne compenseraient pas le manque de compétitivité. Selon eux, même si les producteurs de VEB de l'Union augmentaient leur capacité de production de batteries, ils resteraient dépendants des importations de matières premières pour la production de batteries, à savoir le nickel, le lithium et le cobalt, ainsi que d'autres composants pour batteries. À cet égard, ils ont fait référence à diverses sources publiques [telles que le rapport spécial 15/2023 de la Cour des comptes européenne ([155]), le rapport de Transport & Environment ([156]), etc.]. Par ailleurs, ces parties ont affirmé que les conclusions formulées par la Commission au considérant 1199 du règlement provisoire concernant les avantages dont bénéficient les Chinois en ce qui concerne l'approvisionnement en batteries et en matières premières essentielles n'étaient pas étayées par des éléments de preuve et ne tenaient pas compte du fait que l'industrie de l'Union recevait elle aussi des subventions pour ses investissements dans la production de batteries.

(1206) En ce qui concerne l'accès aux matières premières et aux composants, la Commission n'a pas contesté que ces facteurs constituaient des avantages pour les producteurs chinois. Toutefois, ces avantages ont été constitués grâce à des subventions, comme expliqué à la section 3.7.2 du règlement provisoire. De fait, la section 3.7.2 du règlement provisoire fournit des éléments de preuve complets démontrant le degré de subventionnement de l'approvisionnement en matières premières et en composants en Chine. Par conséquent, la Commission maintient son point de vue selon lequel ces avantages sont liés au commerce déloyal et non à des avantages concurrentiels normaux. En outre, comme exposé au considérant 851 du présent règlement, la Commission a considéré que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas démontré que l'accès aux matières premières exerçait une contrainte significative et effective sur les capacités de production de VEB de l'Union et a fait observer que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient même pas tenté de quantifier cette contrainte. En ce qui concerne le fait que l'industrie des VEB de l'Union a également reçu des subventions de l'Union ou de ses États membres, la Commission fait observer que toutes les subventions n'étaient pas passibles de mesures compensatoires et que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas apporté la preuve que les subventions reçues par l'industrie de l'Union pour les batteries étaient passibles de mesures compensatoires et avaient causé un préjudice à l'industrie chinoise. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1207) En se référant au considérant 1200 du règlement provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'il était dénué de pertinence, aux fins de l'analyse du lien de causalité, de savoir si les perturbations de la chaîne d'approvisionnement et les autres facteurs ayant fait augmenter les coûts des matières premières étaient des problèmes mondiaux et n'avaient donc pas seulement affecté les producteurs de l'Union, étant donné qu'il fallait évaluer l'effet de ces facteurs sur la situation de l'industrie de l'Union. Le groupe Geely a également affirmé qu'en 2022 et 2023, les prix des matières premières utilisées pour la production de batteries (cobalt, lithium et nickel) étaient exceptionnellement élevés. L'Union a également connu un taux d'inflation élevé (8,83 % en 2022 et 6,29 % en 2023), tandis qu'en Chine, l'inflation a été beaucoup moins élevée au cours de cette même période (1,96 % et 0,24 % respectivement) et, par conséquent, les producteurs-exportateurs chinois n'ont pas été affectés de la même manière par ces facteurs et les conclusions de la Commission à cet égard seraient erronées.

([152]) https://cnevpost.com/2023/06/29/tesla-to-equip-revamped-model-3-catl-m3p-battery-report/.
([153]) https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/Tesla-relies-on-China-for-40-of-battery-supply-chain-analysis/.
([154]) https://news.az/news/tesla-supplier-panasonic-energy-set-to-launch-mass-production-of-high-capacity-ev-batteries.
([155]) Cour des comptes européenne, «Rapport spécial 15/2023: la politique industrielle de l'UE en matière de batteries», 19 juin 2023.
([156]) Transport & Environment, «Strike a balance: Trade agreements for resilient and responsible supply chains», 25 juin 2023.

(1208) La Commission a fait observer que le considérant 1200 du règlement provisoire répondait à l'allégation selon laquelle l'industrie de l'Union subirait un désavantage concurrentiel. Pour les raisons exposées dans ce considérant, la Commission a conclu que les facteurs mentionnés par la CCCME et les pouvoirs publics chinois ne constituaient pas un désavantage spécifique pour l'industrie de l'Union, ce que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont pas contesté à proprement parler.

(1209) En ce qui concerne l'allégation du groupe Geely selon laquelle les producteurs de l'Union ont été davantage touchés par les taux d'inflation en 2022 et 2023 que les producteurs-exportateurs chinois, ce fait n'aurait pas pu expliquer l'augmentation substantielle des importations faisant l'objet de subventions sous-cotant significativement les prix de vente de l'industrie de l'Union. Selon la source publique mentionnée par le groupe Geely, l'écart de taux d'inflation était de 6,87 points de pourcentage en 2022 et de 6,06 points de pourcentage en 2023, alors que la marge de sous-cotation s'établissait à 12,7 % pendant la période d'enquête, comme indiqué au considérant 1029 du règlement provisoire. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1210) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre fait valoir que l'absence d'intégration verticale de l'industrie de l'Union rendait celle-ci encore plus vulnérable face aux perturbations de la chaîne d'approvisionnement, ce qui a rendu les producteurs de l'Union incapables d'augmenter leur production, d'où des coûts fixes plus élevés. Ils ont fourni plusieurs exemples dans lesquels des producteurs de l'Union ont été contraints de suspendre, de ralentir ou même d'arrêter leur production et ont fait référence à des déclarations publiques d'autres producteurs de l'Union reconnaissant que les chaînes d'approvisionnement constituaient un risque majeur pour l'industrie des VEB. Ces parties ont également réaffirmé que d'autres facteurs, tels que les coûts élevés de l'énergie, de la main-d'œuvre et des composants autres que les batteries, avaient eu un effet négatif sur la compétitivité de l'industrie de l'Union.

(1211) Enfin, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont soutenu que plusieurs fermetures et grèves auraient également eu une incidence négative sur la compétitivité de l'industrie de l'Union et ont fourni quelques articles de presse en ce sens. À cet égard, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que la Commission n'avait pas tenu compte de plusieurs déclarations publiques de cadres et d'organisations représentatives de l'industrie des VEB de l'Union confirmant le manque de compétitivité de l'industrie de l'Union.

(1212) Au cours de l'enquête, la Commission a été en mesure de déterminer les causes des coûts plus élevés sur la base des informations fournies par les sociétés de l'industrie de l'Union retenues dans l'échantillon. Les principaux problèmes à l'origine de l'augmentation des coûts ont été signalés au considérant 1078 du règlement provisoire, bien que l'évolution des coûts unitaires des VEB soit rendue plus complexe par les modifications de l'assortiment de produits et la transition des véhicules ICE vers les VEB. Le coût des matières premières et des composants (y compris les batteries) et de l'énergie a atteint un niveau record en 2022, et, par la suite, le coût de la plupart des matières premières identiques et des batteries a en réalité diminué au cours de la période d'enquête. Par conséquent, il n'a pas été démontré en quoi l'évolution de ces coûts aurait pu avoir une incidence sur la cause de la menace de préjudice.

(1213) En ce qui concerne les fermetures temporaires d'usines, il convient d'observer que le simple fait que les usines doivent parfois cesser temporairement leur activité en raison d'une pénurie inattendue de certaines matières premières ou, parfois, de problèmes mondiaux (la COVID-19, le conflit entre Israël et le Hamas, les attaques des Houthis contre des navires de transport maritime en mer Rouge, etc.) ne rend pas l'industrie de l'Union moins compétitive, mais illustre la complexité de l'environnement dans lequel elle opère.

(1214) Par conséquent, bien que l'augmentation des coûts unitaires ait été causée par de nombreux facteurs, dont des ruptures d'approvisionnement et, dans une certaine mesure, l'augmentation des coûts des matières premières et des composants, cela n'atténue pas l'incidence des importations faisant l'objet de subventions sur l'industrie de l'Union.

(1215) Il est, en outre, difficile de savoir quel est le point de droit soulevé par la CCCME et les pouvoirs publics chinois, étant donné que la Commission n'a pas conclu, dans le règlement provisoire, que l'industrie de l'Union avait subi un préjudice important au cours de la période d'enquête. Comme expliqué à la section 6.2.4 du règlement provisoire, les prétendues inefficacités de l'industrie de l'Union, telles qu'expliquées par les parties intéressées, ne constituent pas un facteur important pour l'analyse visant à déterminer ce qui a causé la menace de préjudice. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont donc pas étayé la pertinence de leurs allégations. Celles-ci ont donc été rejetées.

6.2.2.3. Importations de produits chinois par l'industrie de l'Union

(1216) À la suite de l'information provisoire, la CCCME, les pouvoirs publics chinois et la société n° 24 ont affirmé que la Commission n'avait pas correctement évalué les importations des FEO de l'Union (appelées «auto-importations») dans son analyse du lien de causalité. Ils ont également réitéré cette allégation à la suite de l'information finale. Selon eux, la Commission devrait analyser la concurrence entre ces auto-importations, d'une part, et les VEB produits dans l'Union, d'autre part, et les auto-importations devraient être examinées en tant que facteur de causalité distinct. La société n° 24 a affirmé que les exportations des sociétés liées aux producteurs FEO de l'Union ne seraient pas la «véritable cible» de la présente enquête et que la Commission aurait reconnu ce fait en fournissant une ventilation des importations par type de producteur-exportateur dans le règlement provisoire. Selon elle, la Commission n'aurait pas dû examiner si les exportations des producteurs FEO chinois indépendants des producteurs FEO de l'Union étaient susceptibles d'augmenter davantage que les importations provenant de sociétés liées à des producteurs FEO de l'Union, mais plutôt si les importations de producteurs FEO chinois indépendants des producteurs de l'Union placent l'industrie de l'Union dans une situation de «vulnérabilité» et «causeront un préjudice important pour l'industrie de l'Union dans l'hypothèse où aucune mesure de défense commerciale ne serait prise».

(1217) Enfin, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également affirmé qu'il n'existait aucune preuve que les volumes d'importations de VEB de marques chinoises avaient exercé ou pourraient exercer une pression sur les ventes de l'industrie des VEB de l'Union et que les marques de VEB chinoises avaient pris des parts de marché à l'industrie des VEB de l'Union, étant donné i) que la perte de parts de marché de l'industrie de l'Union dans l'Union coïncidait avec l'augmentation des propres importations de l'industrie de l'Union en provenance de Chine, et ii) que les ventes de l'industrie de l'Union sur le marché combinées à la part de marché des auto-importations de l'industrie de l'Union dans l'Union montraient que l'industrie de l'Union avait gagné 8,6 % de parts de marché et n'avait pas perdu de parts de marché au cours de la période considérée.

(1218) Bien que la CCCME et les pouvoirs publics chinois aient formulé cette allégation dans la section «menace de préjudice», la Commission a jugé plus approprié de la réfuter dans la présente section.

(1219) La Commission a procédé à une analyse des «auto-importations» aux considérants 1212 à 1214 du règlement provisoire et a effectivement fourni une ventilation de la part de marché des importations i) des producteurs-exportateurs chinois liés aux FEO de véhicules ICE de l'Union opérant une transition vers la production de VEB, ii) de Tesla, et iii) de toutes les autres importations en provenance de Chine dans les tableaux 12a et 12b du règlement provisoire, respectivement aux considérants 1132 et 1134. Cette analyse doit être examinée conjointement avec le tableau 13 du présent règlement. Premièrement, la norme juridique relative au lien de causalité exige que toutes les importations originaires du pays concerné fassent l'objet d'une évaluation collective. C'est, en effet, ce que la Commission a fait à la section 6.1 du règlement provisoire. En outre, comme indiqué ci-dessus, la Commission a ventilé les importations en provenance de Chine, en utilisant, entre autres, les tableaux 12a et 12b du règlement provisoire et le tableau 13 ci-dessus, afin de déterminer l'évolution de la situation des importations en provenance de Chine. La Commission a conclu que les importations de marques chinoises prenaient de l'importance et que les ventes sur le marché de l'Union devraient augmenter en raison de la disponibilité des stocks et des annonces faites concernant l'augmentation des importations sur le marché de l'Union après la période d'enquête et dans les années à venir. Cette conclusion a également été confirmée par les données postérieures à la période d'enquête, qui ont montré que les importations de marques chinoises avaient sensiblement augmenté pour atteindre 14,1 % au deuxième trimestre de 2024, tandis que toutes les importations en provenance de Chine avaient diminué, comme le montre le tableau 10 du présent règlement. La Commission a donc dûment procédé à une analyse des «auto-importations» et a conclu que ces importations n'étaient pas susceptibles de contribuer à la menace de préjudice important.

(1220) En ce qui concerne l'allégation spécifique de la société n° 24, la Commission a répété que le champ de la présente enquête couvrait l'ensemble des VEB originaires de Chine et que, par conséquent, l'affirmation selon laquelle l'enquête ne ciblait pas les importations en provenance de sociétés liées aux producteurs de VEB de l'Union était erronée. Il est également faux d'affirmer que la ventilation présentée dans les tableaux 12a et 12b du règlement provisoire confirmerait cette hypothèse. Comme indiqué au considérant 1131 du règlement provisoire, cette ventilation répondait à une allégation spécifique formulée par la CCCME à ce sujet, comme expliqué au considérant 1130 du règlement provisoire. Cet argument a donc été rejeté.

(1221) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que les producteurs de l'industrie des VEB de l'Union continuaient de déplacer leur production en Chine, de sorte qu'il ne pouvait être exclu que les auto-importations puissent augmenter ou augmentent. Ils ont fait référence à un article de presse du 30 juillet 2024 selon lequel Stellantis avait annoncé que Leapmotor International, une entreprise commune entre Stellantis et le producteur chinois Leapmotor, avaient expédié le premier lot de véhicules électriques Leapmotor de la Chine vers l'Europe ([157]).

(1222) La Commission a fait remarquer que cet article faisait référence à l'exportation depuis la Chine du modèle de SUV C10 et du modèle de voiture T03, qui sont des marques de Leapmotor et donc des marques chinoises, et que par conséquent, il n'y avait eu aucun transfert de production de l'Union vers la Chine comme la CCCME le laissait entendre. Cela ne fait que démontrer que les importations de VEB en provenance de Chine augmenteront dans un avenir proche.

(1223) Toutes les allégations selon lesquelles les importations de l'industrie de l'Union n'avaient pas été correctement considérées comme une cause de la menace de préjudice ont donc été rejetées.

6.2.2.4. Concurrence au sein de l'industrie de l'Union

(1224) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir qu'il existait une forte concurrence au sein de l'industrie de l'Union, susceptible d'avoir eu une incidence négative sur les producteurs de VEB de l'Union, accentuée par des incitations telles que le bonus écologique français pour les véhicules électriques et ayant empêché l'industrie de l'Union d'augmenter ses prix. Selon eux, la Commission aurait dû évaluer ce facteur. Les seuls éléments de preuve avancés par la CCCME et les pouvoirs publics chinois en ce sens étaient plusieurs articles de presse traitant de la concurrence normale propre à tout marché sur lequel opèrent plusieurs producteurs ([158]).

(1225) La Commission a considéré que cette concurrence était fondée sur les principes d'un commerce équitable et n'atténuait pas l'effet de la concurrence subventionnée des importations en provenance de Chine à des prix sous-cotant largement ceux des producteurs de VEB de l'Union. Cet argument a donc été rejeté.

(1226) À la suite de l'information finale, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont affirmé que le dossier ne contenait aucun élément indiquant que la Commission avait tenu compte du moindre élément de preuve pour formuler sa conclusion sur la concurrence équitable entre les producteurs de l'Union.

(1227) La Commission a souligné que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient présenté aucun élément de preuve supplémentaire quant à la manière dont la concurrence au sein de l'industrie de l'Union avait ou pourrait avoir un effet négatif sur les producteurs de l'Union. En toute hypothèse, l'objectif de l'enquête est de déterminer si les importations de VEB en provenance de Chine font l'objet de subventions et menacent l'industrie de l'Union et s'il est dans l'intérêt de l'Union d'instituer des mesures compensatoires si les conditions juridiques sont remplies. L'enquête a révélé que, pour l'industrie de l'Union, la détérioration de sa situation est la conséquence de la concurrence extérieure déloyale des importations en provenance de Chine faisant l'objet de subventions, qui la menaçaient d'un préjudice important. La présente enquête n'évalue pas la concurrence entre les producteurs de l'Union sur le marché de l'Union, étant donné que les conclusions concernent l'industrie de l'Union dans son ensemble. La CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont présenté aucun élément de preuve démontrant que la concurrence au sein de l'industrie de l'Union atténuait le lien entre les importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine et la menace de préjudice. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

6.2.2.5. Réglementation excessive

(1228) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également fait valoir que la charge réglementaire dans l'Union avait eu une incidence négative sur l'industrie des VEB de l'Union, notamment parce que la mise en conformité nécessitait des ressources financières considérables. La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont cité plusieurs déclarations de dirigeants de l'Union à l'appui de leur allégation. La CCCME a également réitéré cette allégation à la suite de l'information finale.

([157]) https://www.stellantis.com/en/news/press-releases/2024/july/leapmotor-international-ships-the-first-batch-of-leapmotor-electric-vehicles-from-china-to-europe-this-month.

([158]) https://europe.autonews.com/automakers/bmw-ev-sales-surge-while-mercedes-and-audi-struggle et https://electrek.co/2024/07/10/bmw-outpaces-luxury-rivals-porsche-audi-ev-sales-spike-q2/.

(1229) Cette allégation était très générale. La Commission a considéré que toute augmentation des coûts due à des problèmes réglementaires aurait affecté les décisions d'investissement de l'industrie de l'Union par le passé. Aucun élément n'a été avancé qui prouverait que ce problème constituerait une menace de préjudice pour l'industrie de l'Union au cours des années suivant la période d'enquête. Si la transition vers l'électrification répond à une obligation légale, cela ne constitue pas, en soi, une menace pour l'industrie de l'Union au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base: comme n'importe quelle industrie, les producteurs de VEB doivent s'adapter au cadre réglementaire existant. De fait, le cadre réglementaire constitue le cadre dans lequel est effectuée l'évaluation de la menace de préjudice au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base. En outre, bien que le respect des diverses réglementations se poursuive après la période d'enquête, la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'ont mentionné aucun nouveau règlement important menaçant de porter préjudice à l'industrie de l'Union au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base. Au contraire, la Commission a établi que ce sont les importations faisant l'objet de subventions qui menacent la viabilité de l'industrie des VEB de l'Union. Sans des conditions de marché équitables, les producteurs de l'Union ne seront pas en mesure de réaliser les économies d'échelle nécessaires. Dès lors, cette allégation n'a pas été étayée et a été rejetée.

6.2.2.6. Industrie en transition

(1230) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont en outre affirmé que la Commission n'avait pas correctement évalué l'incidence de la transition des véhicules ICE vers les VEB sur la menace de préjudice. Selon elle, cette transition aura une incidence sur les producteurs de l'Union dans un avenir proche.

(1231) La CCCME et les pouvoirs publics chinois ont également soutenu que la Commission avait écarté les tendances à la hausse observées pour la plupart des indicateurs de préjudice, tout en accusant les importations de VEB en provenance de Chine de la situation de l'industrie de l'Union sans avoir procédé à la moindre évaluation appropriée de la transition en question. En outre, la Commission s'est contentée d'évoquer la transition sans examiner objectivement son incidence sur les coûts et bénéfices de l'industrie de l'Union et sa capacité à augmenter les prix. Par conséquent, cette transition n'a été considérée que comme un facteur favorisant l'industrie de l'Union, mais elle n'a pas été prise en considération lors de l'évaluation de l'incidence des importations de VEB en provenance de Chine. Cette allégation a également été réitérée par la CCCME et les pouvoirs publics chinois à la suite de l'information finale.

(1232) Ces observations ignorent et déforment l'analyse de la situation de l'industrie de l'Union effectuée par la Commission à la section 4 du règlement provisoire. Dans cette analyse, la Commission a reconnu que certains indicateurs étaient positifs au cours de la période d'enquête. Par conséquent, ces indicateurs n'ont pas été «écartés». Plus précisément, ils ont été replacés dans leur contexte adéquat, celui de la transition des véhicules ICE vers les VEB, et ils ont été pris en considération, avec tous les autres facteurs pertinents, tels que la situation déficitaire et la pression exercée sur les prix par les volumes croissants d'importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine, en particulier pendant la période d'enquête, et l'augmentation potentielle prévisible de certains indicateurs par la suite.

(1233) La transition des véhicules ICE vers les VEB constitue un élément de contexte essentiel pour l'ensemble de l'analyse de la menace de préjudice, du lien de causalité et de l'intérêt de l'Union. Cette transition est en cours et devrait se poursuivre jusqu'en 2035. Elle constitue un élément essentiel du pacte vert de la Commission en vue d'atteindre les objectifs en matière d'émissions de CO_2. Les producteurs de l'Union ont élaboré des stratégies détaillées, prévoyant la mise en œuvre de plans d'investissement massifs, afin de se conformer à la législation applicable destinée à atteindre ces objectifs. La transition est donc essentielle à l'avenir de l'industrie de l'Union.

(1234) En outre, la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB fait partie du cadre réglementaire de l'industrie automobile dans l'Union. Les producteurs de véhicules de l'Union doivent se conformer à ce cadre réglementaire ainsi qu'à d'autres législations. Un tel cadre réglementaire ne saurait être considéré comme entraînant une menace de préjudice au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base. Au contraire, il constitue le cadre dans lequel est effectuée l'évaluation de la menace de préjudice au sens de l'article 8, paragraphe 8, du règlement de base. De fait, la menace imminente pour l'industrie de l'Union n'est pas la transition elle-même, mais les importations faisant l'objet de subventions en provenance de Chine, qui menacent la réalisation du processus de transition. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

6.2.2.7. Surcapacités de l'industrie de l'Union

(1235) À la suite de l'information provisoire, la CCCME et les pouvoirs publics chinois ont fait valoir que l'industrie de l'Union était confrontée à une surcapacité en se fondant sur les chiffres établis dans le tableau 4 du règlement provisoire. Ils ont réitéré cette allégation à la suite de l'information finale en soutenant en outre que la Commission n'avait avancé aucun élément de preuve à l'appui de son point de vue selon lequel des capacités inutilisées étaient disponibles pour la production de véhicules ICE.

(1236) Comme indiqué au considérant 842 de ce règlement, la Commission a fait observer que les données relatives aux capacités de production ont été estimées sur la base des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et a souligné que, sur un marché en expansion, les capacités devaient être installées avant que des augmentations de production puissent être réalisées. Les capacités inutilisées disponibles sont en grande partie théoriques en raison de la transition des véhicules ICE vers les VEB, ce qui signifie que les capacités qui n'auraient pas été utilisées pour la production de VEB comme prévu seraient disponibles pour produire des véhicules ICE, au lieu de rester inutilisées. En outre, comme indiqué au considérant 1058 du règlement provisoire, certains producteurs de l'Union produisaient des VEB dans leurs usines d'assemblage parallèlement aux véhicules ICE en utilisant essentiellement le même procédé de production afin de mettre à profit leurs actifs, procédés et compétences existants et de bénéficier d'une flexibilité de volume. La Commission a discuté du calcul des capacités avec les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon lors des visites de vérification sur place. En outre, comme déjà exposé au considérant 844 du présent règlement, les importantes capacités inutilisées de l'industrie de l'Union correspondent à la transition du marché de l'Union des véhicules ICE vers les VEB. Cet argument a donc été rejeté.

6.2.2.8. Décisions d'investissement de l'industrie des VEB de l'Union

(1237) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé que la Commission n'avait pas tenu compte du fait que les producteurs chinois avaient innové pendant des années et étaient désormais très efficaces, contrairement aux producteurs de l'Union, qui, malgré leur transition tardive vers les VEB, recevaient des subventions de l'Union et de ses États membres. Bien que cette allégation ait été formulée dans la section «intérêt de l'Union» de leurs observations, la Commission a jugé plus approprié de la réfuter dans la présente section. De même, NIO a soutenu que l'industrie des VEB de l'Union avait pris de mauvaises décisions d'investissement par le passé, n'ayant entamé que récemment sa transition vers la technologie des véhicules électriques, et qu'elle avait donc fait preuve d'un manque de planification à long terme, contrairement à l'industrie chinoise des VEB, ce qui a eu une incidence négative sur sa situation.

(1238) La Commission n'a pas compris l'intérêt de cette comparaison. Le fait que les producteurs chinois aient pu innover ou être efficaces n'invalide pas les conclusions relatives à l'existence d'une menace de préjudice ni celles relatives au lien de causalité. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

6.3. **Conclusion**

(1239) Eu égard aux conclusions finales susmentionnées, la conclusion formulée au considérant 1218 du règlement provisoire a été confirmée.

7. **INTÉRÊT DE L'UNION**

(1240) À la suite de l'information provisoire, des observations sur l'intérêt de l'Union ont été reçues de la part des pouvoirs publics chinois, de la CCCME, de l'ACCA, du groupe SAIC, du groupe Geely, de NIO, de la société n° 18, de la société n° 24, de la société n° 27 et de la VDA.

(1241) À la suite de l'information finale, des observations sur l'intérêt de l'Union ont été reçues de la part des pouvoirs publics chinois, de la CCCME, de l'ACCA, du groupe Geely, de la société n° 22, de la société n° 24, de la société n° 27, de Polestar, de la VDA et d'Eurofer.

7.1. **Intérêt de l'industrie de l'Union**

(1242) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé que la Commission n'avait pas abordé plusieurs déclarations publiques émanant, entre autres, de producteurs de l'Union, de leurs associations et de plusieurs États membres démontrant les résultats positifs des producteurs de l'Union et leur opposition aux mesures compensatoires. Ils ont notamment attiré l'attention sur le lancement de nouveaux modèles par les producteurs de l'Union, qui prouverait que les producteurs de l'Union étaient en mesure de réaliser les investissements requis, et sur les investissements réalisés par l'industrie de l'Union dans la production sur les marchés de pays tiers, qui prouverait que les producteurs de l'Union seront en mesure de suivre la transition du marché de l'Union de la production de véhicules ICE à la production de VEB.

(1243) À titre liminaire, la Commission a fait observer qu'elle avait fondé ses conclusions sur les éléments de preuve factuels recueillis au cours de la présente enquête. Elle n'a répondu qu'aux allégations formulées dans le cadre de la présente enquête. En outre, la Commission a elle-même fait observer au considérant 1047 du règlement provisoire que les producteurs de l'Union étendaient chaque année la gamme de VEB qu'ils proposaient en effectuant de nouveaux lancements et a rappelé au considérant 1092 du règlement provisoire certains des investissements prévus par les producteurs de l'Union. Toutefois, bien que ces lancements et investissements aient été annoncés, ils seraient fortement menacés si les mesures n'étaient pas instituées, comme expliqué au considérant 1228 du règlement provisoire, et l'industrie de l'Union pourrait ne pas être en mesure de réaliser ces projets à l'avenir tels qu'ils ont été annoncés. Enfin, l'analyse de l'intérêt de l'Union comprend une évaluation de l'incidence des mesures sur, entre autres, les producteurs de l'Union sur le marché de l'Union et n'analyse pas les résultats de l'industrie de l'Union sur les marchés de pays tiers. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1244) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont réitéré leurs déclarations publiques en y ajoutant de nouvelles, sans avancer d'arguments supplémentaires.

(1245) La Commission a donc considéré qu'il n'était pas nécessaire de les examiner plus avant.

(1246) À la suite de l'information finale, la VDA a considéré que le risque pour les investissements de l'industrie de l'Union en l'absence de l'institution de mesures était moins important que d'autres risques existants, tels que la perte de l'accès à d'importants marchés étrangers comme celui de la Chine ou d'autres marchés qui augmentaient également les droits institués sur les VEB. La VDA a également fait valoir que les investissements réalisés dans le développement de la mobilité électrique et de la production de batteries étaient soutenus par des investisseurs chinois et que l'industrie de l'Union avait toujours besoin de matières premières chinoises.

(1247) La Commission a examiné l'importance de l'accès de l'industrie de l'Union aux marchés d'exportation dans le contexte de l'enquête au considérant 1310 du présent règlement et le besoin de matières premières provenant de Chine au considérant 1293 du présent règlement. Le même raisonnement pourrait être appliqué concernant le soutien des investisseurs chinois dans l'Union, étant donné que les mesures ne sont pas censées entraver les flux d'investissements en provenance de Chine. Dans l'ensemble, la VDA a comparé des risques sur lesquels l'institution des mesures n'a aucune incidence directe avec le seul risque — à savoir la perte des investissements déjà réalisés et planifiés dans l'Union — que les mesures compensatoires peuvent directement atténuer. La Commission a donc contesté la conclusion de la mise en balance effectuée par la VDA et a rejeté cette allégation.

(1248) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont également fait référence aux arguments avancés par la société n° 24 pour s'opposer aux mesures, que la Commission a, selon eux, rejetés sans les avoir dûment examinés.

(1249) La Commission a fait observer qu'elle avait répondu aux arguments de la société n° 24 concernant l'intérêt de l'Union aux considérants 1250, 1251, 1255 à 1258, 1266 et 1267 du règlement provisoire, et que la société n° 24 elle-même, dans ses observations sur l'information provisoire, n'avait pas soutenu que ses arguments relatifs à l'intérêt de l'Union n'avaient pas été dûment examinés par la Commission. Cette allégation a donc été rejetée.

(1250) En outre, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé que l'institution des mesures ne profitera pas à l'industrie de l'Union, car la majorité des VEB chinois, en termes de volume, sont importés par les producteurs de l'Union et, d'après les annonces publiques, cette situation ne devrait pas changer. Les pouvoirs publics chinois et la CCCME faisaient spécifiquement référence à des informations publiques indiquant l'intention de BMW d'importer des VEB Mini en provenance de Chine à partir de 2024, à des accords conclus entre Volkswagen et le groupe SAIC en vue de développer ensemble des véhicules électriques ainsi qu'à une entreprise commune entre Stellantis et Leapmotor destinée à vendre les VEB de Leapmotor dans l'Union. Selon eux, la Commission n'a pas tenu compte de cet aspect, notamment en omettant d'examiner les importations de Tesla et en déclarant, au considérant 1136 du règlement provisoire, que les importations des FEO de l'Union n'augmenteront pas.

(1251) La Commission a fait observer que, contrairement à ce qui a été affirmé, elle avait bien examiné les importations de Tesla au considérant 1137 du règlement provisoire, en concluant qu'elles ne devraient pas augmenter de manière significative à l'avenir étant donné que leurs capacités inutilisées étaient très faibles, voire inexistantes. De même, dans le tableau 12b et au considérant 1135 du règlement provisoire, la Commission a indiqué qu'au dernier trimestre de la période d'enquête, les importations de marques chinoises étaient supérieures aux importations des FEO de l'Union. Cette dernière évolution contraste fortement avec les annonces publiques effectuées par les producteurs-exportateurs chinois selon lesquelles les FEO de l'Union effectuaient des

importations considérables. En outre, les FEO de l'Union n'ont annoncé aucun plan majeur d'importer des VEB en provenance de Chine, comme indiqué au considérant 1136 du règlement provisoire. Les déclarations publiques communiquées par les pouvoirs publics chinois et la CCCME n'ont pas contredit ces conclusions. Les importations de BMW sous la marque Mini avaient donc déjà été examinées au considérant 1136 du règlement provisoire. En outre, rien n'indiquait que l'accord entre Volkswagen et SAIC était destiné à des exportations vers l'Union et la source sur laquelle la CCCME et les pouvoirs publics chinois se sont appuyés concernant la vente de VEB de Leapmotor par Stellantis indiquait que «Stellantis et Leapmotor, une start-up produisant des véhicules électriques, n'ont fourni aucun détail quant au lieu où les véhicules électriques seraient produits» ([159]). Cette tendance est également confirmée par la ventilation des importations au cours de la période postérieure à la période d'enquête présentée dans le tableau 13, qui montre que les importations de marques chinoises ont sensiblement augmenté pour atteindre 14 % au deuxième trimestre 2024, tandis que toutes les autres importations ont diminué. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1252) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé que le fait que les importations de marques chinoises aient été supérieures aux importations de l'industrie de l'Union au dernier trimestre de la période d'enquête ne changeait rien au fait que les auto-importations de l'industrie de l'Union restaient significatives et ont été considérables pendant la période considérée, puisqu'elles représentaient la majorité des importations en provenance de Chine au cours de la période postérieure à la période d'enquête. Ils ont également fourni des éléments de preuve supplémentaires démontrant que l'entreprise commune entre Stellantis et Leapmotor exportait vers l'Union et ont rappelé que Volkswagen (Anhui) avait aussi commencé à exporter au cours de la période postérieure à la période d'enquête, contredisant ainsi la conclusion de la Commission selon laquelle les FEO de l'Union n'importeraient pas de manière significative en provenance de Chine à l'avenir.

(1253) La Commission a observé que la tendance des importations de marques chinoises décrite au considérant 1251 du présent règlement n'était pas contredite par les remarques des pouvoirs publics chinois et de la CCCME et qu'elle n'était pas seulement fondée sur la conclusion selon laquelle les importations de marques chinoises ont été supérieures aux importations des FEO de l'Union au dernier trimestre de la période d'enquête. De fait, la Commission a souligné au considérant 1251 du présent règlement que, tout au long de la période postérieure à la période d'enquête, les importations de marques chinoises ont été la seule catégorie d'importations à avoir constamment augmenté, contrairement aux importations des FEO de l'Union et de Tesla, qui, elles, ont constamment diminué. En outre, comme le montre le tableau 13 du présent règlement, au dernier trimestre de la période postérieure à la période d'enquête, les importations de marques chinoises ont constitué la majorité des importations en provenance de Chine. De surcroît, comme indiqué au considérant 1222 du présent règlement, les importations de Stellantis en provenance de Leapmotor sont des importations de la marque chinoise Leapmotor, et non de marques européennes. Il a été rappelé que l'institution des mesures compensatoires n'avait pas pour but d'empêcher les importations de VEB par les FEO de l'Union ou par un quelconque autre exportateur en provenance de Chine, mais d'assurer des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union. Les importations réalisées par les FEO de l'Union se poursuivront, mais compte tenu de leur importance réduite dans les importations totales en provenance de Chine, les mesures ne sauraient être considérées comme contraires à l'intérêt des producteurs de l'Union au seul motif qu'elles affectent une part mineure des importations totales, concernant les importations des FEO de l'Union, qui est destinée à diminuer encore davantage. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1254) À la suite de l'information provisoire, la société n° 18 et la VDA ont fait valoir i) que certains producteurs de l'Union, par l'intermédiaire d'entreprises communes avec des producteurs chinois, importaient des VEB en provenance de Chine et devront donc payer des droits compensateurs sur ces importations, ii) que, dans certains cas, ces droits étaient plus élevés que les droits visant les marques chinoises, et iii) que ces coûts plus élevés signifieraient moins d'investissements dans la transition vers l'électrification dans l'Union.

(1255) La Commission a fait observer que l'enquête couvrait tous les VEB originaires de Chine, indépendamment de la propriété de la marque. Si certains FEO de l'Union importaient des modèles spécifiques de VEB en provenance de Chine, comme expliqué aux considérants 998 et 1136 du règlement provisoire, ces importations ne représentaient qu'un faible volume par rapport à la consommation totale de l'Union au cours de l'enquête. Cette allégation a donc été rejetée.

(1256) À la suite de l'information finale, la VDA a répondu que la réfutation de la Commission était insuffisante étant donné que les mesures envisagées affectaient un important secteur d'activité de l'industrie de l'Union.

([159]) https://www.euronews.com/business/2024/05/15/stellantis-and-leapmotor-to-sell-electric-cars-in-europe-from-september.

(1257) La Commission a reconnu l'importance du secteur des VEB dans l'industrie de l'Union. Toutefois, dans le même temps, le règlement de base dispose que l'évaluation de la menace de préjudice causée par les importations en provenance de Chine doit être réalisée en tenant compte de l'ensemble des importations, lesquelles incluent –sans s'y limiter – les importations effectuées par les FEO de l'Union. En outre, la VDA n'a pas contesté l'appréciation selon laquelle ces importations représentent un faible volume par rapport à la consommation totale de l'Union. Enfin, comme le montre le tableau 13 du présent règlement, les importations réalisées par les FEO de l'Union ont constamment diminué tout au long de la période postérieure à la période d'enquête, alors que les importations de marques chinoises prennent de plus en plus d'importance. Cette allégation a donc été rejetée.

(1258) À la suite de l'information provisoire, la société n° 24 a affirmé que de nombreux producteurs de l'Union, voire la totalité d'entre eux, étaient opposés à l'institution des mesures. Dans un contexte où le rythme de la transition électrique est dicté par les règlements du pacte vert, la société n° 24 a affirmé que les producteurs de VEB de l'Union en général craignaient un ralentissement de la demande des consommateurs dû à l'augmentation des prix des VEB.

(1259) La Commission a fait observer que, contrairement à ce qu'affirmait la société n° 24, à la suite de l'information provisoire, seules les sociétés n° 24 et n° 18 avaient pris position contre l'institution des mesures. Toutefois, cette opposition doit être considérée à la lumière du risque de mesures de rétorsion de la part de la Chine ([160]) et, comme il a été conclu aux considérants 1255 à 1258 du règlement provisoire et aux considérants 1309 à 1313 du présent règlement, le risque allégué de mesures de rétorsion ne constituait pas un élément qui s'opposerait à l'institution de mesures compensatoires. L'idée — sous-entendue par la société n° 24 dans son allégation — selon laquelle les mesures feront augmenter les prix des VEB dans l'Union et restreindraient l'accès des consommateurs a également été avancée par d'autres parties et a été examinée aux considérants 1280 et 1286 du présent règlement. Ces allégations ont donc été rejetées.

(1260) À la suite de l'information finale, la société n° 24 a réitéré son opposition à l'institution des mesures compensatoires, tandis que les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont indiqué que la société n° 22, la société n° 27, la VDA et l'Association européenne des fournisseurs automobiles (ci-après la «CLEPA») avaient également fait part de leur opposition.

(1261) Les pouvoirs publics chinois et la CCCME n'ayant mentionné aucune observation spécifique de ces parties, la Commission a observé que, dans la réfutation qu'elle effectue au considérant 1259 du présent règlement, elle avait fait référence aux observations relatives à l'information provisoire, et non à l'ensemble des observations présentées tout au long de l'enquête. En outre, la CLEPA est une association de fournisseurs, alors que l'observation initiale de la société n° 24 concernait les producteurs de l'Union. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1262) À la suite de l'information finale, la VDA a déclaré qu'elle exprimait la position des FEO allemands ainsi que des fournisseurs, et que dès lors, la société n° 24 et la société n° 18 n'étaient pas les seules à exprimer leur opposition aux mesures.

(1263) La Commission a reconnu qu'effectivement, la VDA avait elle aussi fait part de son opposition à l'enquête, mais elle a observé que, à sa connaissance, tous les producteurs de l'Union agissaient à titre individuel dans le cadre de l'enquête, de sorte que la VDA exprimait sa position dans le cadre de l'enquête en tant qu'association et non au nom des producteurs de l'Union. Dans son observation, la Commission s'est bornée à indiquer les points de vue présentés par les producteurs de l'Union dans leurs observations sur les mesures provisoires. Cette allégation a donc été rejetée.

(1264) En outre, à la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé que la Commission avait minimisé l'opposition des producteurs de l'Union en l'expliquant par la crainte de représailles, alors que les pouvoirs publics chinois et la CCCME avaient fait part d'autres arguments provenant de déclarations publiques et que la société n° 24, dans ses observations initiales, avait souligné que les mesures ralentiraient la demande déjà faible de VEB — ce qui aurait des conséquences sur les lancements et les investissements prévus par l'industrie de l'Union — et qu'elles risquaient de décourager l'innovation, en affaiblissant ainsi la compétitivité de l'industrie de l'Union.

(1265) La Commission a fait remarquer qu'elle avait déjà rejeté les déclarations publiques mentionnées par les pouvoirs publics chinois au considérant 1243 du présent règlement. Elle a également replacé dans son contexte une éventuelle augmentation modérée des prix pour les consommateurs — et ses effets sur la demande de VEB — aux considérants 1280 et 1286 du présent règlement et rejeté l'allégation selon laquelle les mesures réduiraient la pression concurrentielle sur les producteurs de l'Union — et donc leur incitation à innover — au considérant 1284 du présent règlement.

([160]) Voir notamment sections III.2 et III.3 des observations de la société n° 18 et point 70 des observations de la société n° 24.

(1266) Enfin, à la suite de l'information finale, la société nº 27 a invité la Commission à effectuer une pondération et une mise en balance adéquates et plus complètes, dans sa détermination finale, des effets des droits compensateurs sur les producteurs de VEB de l'Union, des utilisateurs, des importateurs et des consommateurs ainsi que sur les intérêts politiques.

(1267) La société nº 27 n'a pas fourni de plus amples détails ou explications à l'appui de cette allégation, notamment sur les aspects précis de l'analyse de l'intérêt de l'Union qui devraient faire l'objet d'un nouvel examen plus approfondi, ou sur les intérêts qui n'ont pas été dûment pris en considération ou pondérés. La Commission n'est donc pas en mesure de fournir une appréciation supplémentaire à cet égard et a rejeté cette allégation générale.

(1268) À la suite de l'information finale, la société nº 27 s'est plainte de la réfutation effectuée par la Commission au considérant 1267 du présent règlement, étant donné que, dans la version confidentielle de ses observations, elle avait fourni des arguments et des éléments de preuve détaillés sur la question de savoir si l'institution des mesures était dans l'intérêt de l'Union. Elle a également soutenu qu'elle avait été empêchée de les inclure dans la version publique de ses observations, en raison des contraintes liées à la nécessité d'en garantir l'anonymat. La société nº 27 a donc demandé à la Commission une information sensible examinant la version confidentielle de ses observations.

(1269) La Commission a tenu compte des observations de la société nº 27 et lui a communiqué une information sensible examinant la version confidentielle de ses observations.

(1270) En l'absence d'autres observations concernant l'intérêt des producteurs de l'Union à la suite de l'information provisoire, la Commission a confirmé ses conclusions énoncées aux considérants 1221 à 1234 du règlement provisoire.

7.2. **Intérêt des importateurs indépendants**

(1271) En l'absence de toute observation concernant l'intérêt des importateurs indépendants à la suite de l'information provisoire, la Commission a confirmé ses conclusions exposées au considérant 1235 du règlement provisoire.

7.3. **Intérêt des utilisateurs**

(1272) En l'absence de toute observation concernant l'intérêt des utilisateurs à la suite de l'information provisoire, la Commission a confirmé ses conclusions énoncées aux considérants 1236 à 1243 du règlement provisoire.

7.4. **Intérêt des fournisseurs**

(1273) À la suite de l'information provisoire, la VDA a répété que la Chine était le plus grand marché d'exportation des fournisseurs automobiles allemands et a fait part de ses préoccupations quant au fait qu'un conflit commercial avec la Chine affecterait certainement aussi les fournisseurs allemands et de l'Union, par exemple en restreignant l'accès au marché chinois.

(1274) L'intérêt des fournisseurs et constructeurs automobiles a été examiné aux considérants 1244 à 1249 du règlement provisoire. En particulier, sur la base des raisons exposées au considérant 1245 du règlement provisoire, la Commission a rejeté l'argument selon lequel les mesures causeraient un préjudice disproportionné aux fournisseurs en raison d'éventuelles mesures de rétorsion de la part de la Chine et a rejeté cette allégation. Étant donné qu'aucune des parties susmentionnées n'a fourni d'informations ou d'éléments de preuve supplémentaires à cet égard, la Commission a rejeté les arguments avancés à ce sujet.

(1275) À la suite de l'information finale, la VDA a remis en cause l'absence d'analyse des effets qu'auraient d'éventuelles contre-mesures adoptées par la Chine sur les fournisseurs et a réitéré ses allégations, que la Commission a déjà examinées au considérant ci-dessus. La VDA a également souligné que sa position avait été partagée par la CLEPA dans ses observations qui ont été examinées au considérant 1245 du règlement provisoire.

(1276) À la suite de l'information finale, Eurofer a réaffirmé son soutien à l'institution des mesures. En particulier, elle a fait valoir, en premier lieu, que l'industrie automobile de l'Union, y compris les producteurs de VEB, constituait une industrie en aval importante pour le secteur sidérurgique de l'Union, puisqu'elle représentait un cinquième de la consommation d'acier de l'Union et obtenait la quasi-totalité de son approvisionnement en acier auprès des

producteurs d'acier de l'Union. Tout effet préjudiciable des importations en provenance de Chine sur le secteur automobile de l'Union aurait donc des répercussions sur les producteurs d'acier en amont. Deuxièmement, Eurofer a considéré que l'institution des mesures était nécessaire pour garantir la bonne santé de l'industrie automobile de l'Union. Troisièmement, elle a souligné que la demande de produits en aciers spéciaux du secteur automobile stimulait la R & D et les investissements dans le secteur sidérurgique de l'Union, comme le montrent différents investissements récemment effectués par les producteurs d'acier de l'Union pour répondre à des besoins spécifiques des constructeurs automobiles de l'Union, y compris pour les VEB. Quatrièmement, Eurofer a souligné qu'il était important que l'Union agisse afin d'éviter que les subventions de pays tiers (surtout lorsqu'elles sont aussi conséquentes que celles constatées dans la présente enquête) n'affectent négativement les industries de l'Union et, partant, les emplois de l'Union.

(1277) La Commission a pris bonne note du soutien d'Eurofer à l'institution des mesures et de ses raisons.

(1278) En l'absence d'autres observations concernant l'intérêt des fournisseurs à la suite de l'information provisoire, la Commission a confirmé ses conclusions énoncées aux considérants 1244 à 1249 du règlement provisoire.

7.5. **Incidence sur les consommateurs**

(1279) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois, la CCCME, le groupe Geely et la VDA ont affirmé que l'institution des mesures entraînerait sans aucun doute une augmentation des prix pour les consommateurs. À cet égard, selon eux, la Commission aurait comparé à tort cette augmentation certaine des prix avec le risque, seulement potentiel, d'une disparition de l'industrie de l'Union. Les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont estimé que les mesures compensatoires rendraient les VEB encore moins abordables et disponibles sur le marché de l'Union. En particulier, ils ont fait valoir que, d'un côté, l'abandon progressif des véhicules ICE d'ici à 2035 priverait les consommateurs de la possibilité de disposer de véhicules ICE moins cher, tandis que, de l'autre côté, les VEB resteraient plus longtemps trop chers en raison des mesures compensatoires. Les mesures limiteraient la gamme de modèles de VEB disponibles sur le marché de l'Union et rendraient plus coûteuses les importations de VEB en provenance de Chine, ce qui limiterait le choix des consommateurs. La CCCME a de nouveau fait référence à l'analyse économique réalisée par deux professeurs de la Katholieke Universiteit Leuven et du Centre of Economic Policy Research mentionnée au considérant 1252 du règlement provisoire, en affirmant que les producteurs de l'Union n'offraient pas une gamme complète de modèles de VEB, qu'ils n'avaient pas la capacité de proposer des modèles dans tous les segments et que le chevauchement entre les modèles produits par les producteurs de l'Union et ceux produits par les producteurs chinois était très limité.

(1280) La Commission a précisé qu'elle n'avait pas conclu, au considérant 1251 du règlement provisoire, qu'il n'y aurait pas d'augmentation des prix pour les consommateurs, mais qu'une telle augmentation de prix serait probablement limitée et ne ferait que compenser l'avantage indu des producteurs-exportateurs chinois. Toute augmentation des prix de détail pour les consommateurs dépendra, en outre, de la structure des canaux de vente des producteurs-exportateurs ainsi que de la décision commerciale des différents groupes d'exportateurs quant à la manière dont les droits seront finalement répercutés sur leurs prix aux consommateurs. En ce qui concerne l'allégation selon laquelle les consommateurs ne disposeront plus de véhicules ICE moins chers à partir de 2035, la CCCME n'a pas expliqué dans quelle mesure ce fait était pertinent pour apprécier l'intérêt des utilisateurs dans le cadre de l'actuelle enquête relative aux VEB. En ce qui concerne la disponibilité de VEB abordables produits dans l'Union, la Commission a rappelé que, comme souligné au considérant 1078 du règlement provisoire, l'industrie des VEB était une industrie à forte intensité de capital qui avait encore besoin de temps pour réaliser des économies d'échelle afin de couvrir ses coûts fixes élevés. Les sociétés chinoises ont déjà réalisé des économies d'échelle grâce aux montants considérables de subventions accordées par les pouvoirs publics chinois. Les mesures compensatoires permettront à l'industrie de l'Union de réaliser de telles économies d'échelle et donc de diminuer son coût de production unitaire, ce qui lui permettra d'éventuellement réduire ses prix de vente. Si la Commission n'imposait pas de mesures compensatoires, l'industrie de l'Union ne serait pas en mesure de produire et de vendre suffisamment de VEB pour réaliser de telles économies d'échelle et baisser les prix à l'avenir. De même, des économies d'échelle permettront également aux producteurs de l'Union, en raison de la transition vers l'électrification, de lancer de nouveaux modèles, y compris des modèles abordables, ce qui devrait permettre de mettre à disposition une large gamme de modèles de VEB dans l'Union, contrairement à ce qu'ont prétendu les pouvoirs publics chinois et la CCCME. Dans ce scénario, l'industrie de l'Union serait même en mesure de couvrir toute la gamme des VEB. On s'attend également à ce que les importations en provenance de Chine se poursuivent, mais à des niveaux de prix équitables et dans des conditions de concurrence équitables. Enfin, la Commission a constaté aux considérants 1031 et 1044 à 1048 du règlement provisoire que la correspondance entre les NCP chinois et les NCP de l'Union était supérieure à 90 % pour chacun des producteurs-exportateurs et qu'il existait donc un chevauchement considérable entre la production de l'Union et les importations en provenance de Chine. Ces allégations ont donc été rejetées.

(1281) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont contesté la conclusion de la Commission selon laquelle les droits compensateurs permettront à l'industrie de l'Union de réaliser des économies d'échelle, car cela suppose que les producteurs de l'Union soient disposés à réaliser la transition vers les VEB le plus rapidement possible. La CCCME a également soutenu que les producteurs de l'Union avaient continué d'investir dans les véhicules ICE et les véhicules hybrides (Porsche a abandonné son objectif de parvenir à 80 % de ventes de VEB d'ici à 2030 ([161]) et Stellantis a annoncé qu'il allait cesser la production de la Fiat 500 électrique et investir plutôt davantage dans les véhicules hybrides) ([162]). Séparément, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont partagé l'appréciation de la Commission selon laquelle la baisse des prix de vente de l'industrie de l'Union était potentielle, étant donné que, par le passé, les producteurs de l'Union avaient privilégié la vente de voitures haut de gamme à la vente de modèles destinés au marché de la grande série. La CCCME a également réitéré l'importance de la disparition de la solution moins chère que représentaient les véhicules ICE, le choix des consommateurs ayant ainsi été réduit aux VEB plus chers.

(1282) La Commission a souligné que la transition vers l'électrification dans l'Union était soumise à l'échéance de 2035, date à laquelle tous les nouveaux véhicules vendus dans l'Union seront des véhicules à émission nulle, notamment des VEB (à l'exception des véhicules qui roulent exclusivement aux carburants de synthèse). Dès lors, indépendamment des stratégies définies par certains producteurs de l'Union, ceux-ci restent liés par les objectifs intermédiaires et finaux en matière d'émissions énoncés dans le règlement (UE) 2019/631, ultérieurement modifié par le règlement (UE) 2023/851. En outre, la préférence manifestée par le passé pour une stratégie axée sur les voitures haut de gamme ne concerne pas l'ensemble de l'industrie de l'Union, qui se compose à la fois de producteurs haut de gamme et de producteurs pour le marché de la grande série. En outre, les importations en provenance de Chine pourraient avoir eu une influence sur ce choix stratégique, alors que les mesures compensatoires offriront aux producteurs la possibilité de venir renforcer ou s'ajouter à l'offre sur le marché de la grande série. La Commission a par ailleurs observé que les producteurs de l'Union étaient d'ores et déjà en train d'annoncer la production de VEB d'entrée de gamme dans l'Union, comme cela a été le cas de Volkswagen, qui a annoncé un VEB à 20 000 EUR, et de Renault, qui lancera en 2026 un VEB Twingo de nouvelle génération dont le prix cible sera inférieur à 20 000 EUR ([163]). Enfin, en ce qui concerne la disparition des véhicules ICE meilleur marché à partir de 2035, la Commission a fait remarquer que celle-ci était la conséquence non pas de l'institution des mesures compensatoires, mais de l'échéance de 2035. Toutefois, comme indiqué au considérant 1280 du présent règlement, les mesures permettront à l'industrie de l'Union de réaliser de telles économies d'échelle et donc de diminuer son coût de production unitaire, ce qui lui permettra d'éventuellement réduire ses prix de vente. Sans conditions de marché équitables, les producteurs de l'Union seraient lésés dans ce processus. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1283) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont affirmé que les VEB dans l'Union resteraient plus chers pendant plus longtemps également parce que les droits décourageront l'industrie de l'Union d'être compétitive et de fournir des VEB à bas prix. À cet égard, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont fait valoir que, lors de précédentes enquêtes ([164]), la Commission avait évalué l'incidence des mesures sur la concurrence sur le marché de l'Union, en cherchant à savoir si une pression concurrentielle suffisante serait maintenue. Ils ont également affirmé que l'industrie de l'Union se concentrait sur les modèles de VEB haut de gamme et que ce choix constituait la preuve que l'industrie était protégée d'une véritable concurrence.

(1284) La Commission a fait observer que, comme indiqué au considérant 995 du règlement provisoire, le marché des VEB de l'Union comptait environ 10 groupes de producteurs de l'Union qui se livraient mutuellement concurrence. En outre, selon le tableau 17a du règlement provisoire, les importations en provenance de tous les pays à l'exception de la RPC détenaient une part de marché de 15,1 % au cours de la période d'enquête. Par ailleurs, comme déjà rappelé au considérant 1251 du règlement provisoire, les mesures compensatoires ne mettront pas un terme aux importations en provenance de Chine, qui continueront d'exister. La Commission a donc considéré qu'il existait une forte pression concurrentielle dans l'Union qui se poursuivra également après l'institution des mesures compensatoires. Elle a également considéré que l'allégation selon laquelle les producteurs de l'Union se concentraient sur les modèles de VEB haut de gamme était infirmée par le niveau élevé de

([161]) https://europe.autonews.com/automakers/porsche-waters-down-ev-ambitions-says-transition-will-take-years.

([162]) https://europe.autonews.com/automakers/stellantis-boosts-gearbox-output-hybrids-ev-sales-slow.

([163]) https://europe.autonews.com/automakers/vw-plans-entry-level-bev-despite-collapsed-renault-talks.

([164]) Règlement d'exécution (UE) 2017/336 de la Commission du 27 février 2017 instituant un droit antidumping définitif et portant perception définitive du droit provisoire institué sur les importations de certaines tôles fortes en aciers non alliés ou en autres aciers alliés originaires de la République populaire de Chine (JO L 50 du 28.2.2017, p. 18), considérant 163; règlement d'exécution (UE) 2016/388 de la Commission du 17 mars 2016 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de tubes et de tuyaux en fonte ductile (également dénommée «fonte à graphite sphéroïdal») originaires de l'Inde (JO L 73 du 18.3.2016, p. 53), considérants 145 et 149; et règlement (CE) n° 348/2000 du Conseil du 14 février 2000 instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certains tubes et tuyaux sans soudure, en fer ou en acier non allié, originaires de Croatie et d'Ukraine et portant perception définitive du droit provisoire (JO L 45 du 17.2.2000, p. 1), considérants 30 et 39.

correspondance, comme expliqué aux considérants 1031 et 1044 à 1048 du règlement provisoire, et que, même si cette allégation était vraie, elle ne démontrerait pas que les producteurs de l'Union étaient protégés de la concurrence chinoise. Les parties susmentionnées n'ont produit aucun élément de preuve à l'appui de leur allégation. Les affaires antérieures citées doivent être considérées en fonction de leurs caractéristiques et les faits de ces affaires n'étaient pas comparables à ceux de la présente affaire, dans laquelle aucun élément de preuve n'a été produit faisant état d'un abus de position dominante ou de tout autre comportement anticoncurrentiel de la part des producteurs de l'Union comme c'était le cas dans les affaires antérieures mentionnées par la CCCME et les pouvoirs publics chinois. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1285) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont également fait valoir que l'appréciation de la Commission selon laquelle l'augmentation potentielle des prix serait limitée et devrait être au moins partiellement absorbée par les importateurs n'était pas étayée par des éléments de preuve, étant donné que la Commission n'avait pas évalué la situation des importateurs ni l'incidence des droits sur les intérêts des consommateurs. À cet égard, la société n° 18 a également fait valoir que les droits ne seraient pas entièrement absorbés par les sociétés (bien que ses observations ne précisent pas clairement si les sociétés en question étaient les producteurs ou les importateurs), mais seraient payés, en définitive, par les clients de l'Union. À titre de preuve, la société n° 18 a fait valoir que Tesla avait augmenté le prix de son VEB Model 3 de 1 500 EUR sur les marchés de certains États membres, en réaction à l'institution des droits compensateurs provisoires, et que d'autres marques telles que MG et NIO envisageaient de prendre des mesures similaires. La CCCME a également fait référence à une déclaration, dans l'analyse économique mentionnée au considérant 1252 du règlement provisoire et au considérant 1279 du présent règlement, selon laquelle le fait de limiter les importations de VEB engendrerait une réduction de la concurrence et une pression à la hausse sur les prix.

(1286) La Commission a fait observer que, conformément à l'article 12, paragraphe 2, du règlement de base, les droits compensateurs provisoires doivent être couverts par une garantie, et non payés à proprement parler. En outre, la perception de la garantie constituée est possible, mais pas certaine, car elle est soumise à une appréciation au stade définitif, qui peut déboucher sur la libération de la garantie constituée, comme c'est le cas en l'espèce. Par conséquent, en principe, les augmentations de prix décidées par les sociétés en question n'auraient pas dû être liées à l'institution de droits compensateurs provisoires en tant que tels. Ensuite, la Commission a rappelé qu'aucun importateur indépendant ni aucune organisation représentative des consommateurs n'avaient coopéré à l'enquête et que, par conséquent, elle avait dû fonder son appréciation sur les données disponibles. Toutefois, à la suite de la notification préalable, le Bureau européen des unions de consommateurs (BEUC) a publié un communiqué de presse soulignant que des mesures compensatoires étaient nécessaires pour créer des conditions de marché plus équitables et que la concurrence loyale demeurait le moyen le plus efficace d'accroître le choix et l'innovation ([165]). Ainsi, sur la base des informations disponibles dans le dossier de l'enquête, il peut raisonnablement être conclu que les hausses de prix pour les consommateurs seraient limitées, et ce pour les raisons suivantes: i) toute augmentation de prix serait justifiée et limitée aux subventions déloyales constatées; ii) les mesures compensatoires définitives sont calculées sur la base du prix CIF à l'importation, qui est inférieur au prix au consommateur final, et par conséquent, le montant absolu du droit payé est limité aux droits payés au niveau CIF; iii) si les droits peuvent ne pas être entièrement absorbés par les importateurs, on peut raisonnablement supposer qu'au moins une partie de l'augmentation de prix le soit. Il s'agit du résultat économique typique d'un canal de vente qui comprend, entre le producteur-exportateur et le consommateur, un réseau d'exportateurs, de négociants, d'importateurs, de distributeurs et de concessionnaires. Plus il y a de niveaux, plus il est probable que l'augmentation de prix soit au moins en partie diluée à chaque étape, même si ces acteurs sont liés, notamment au niveau des importateurs, puisque le droit est appliqué sur la valeur CIF du VEB importé. Au contraire, dans un modèle commercial où le consommateur est plus proche du producteur-exportateur, par exemple lorsque le consommateur achète le VEB en ligne sur la plateforme web du producteur, comme c'est le cas pour certains producteurs-exportateurs, dont Tesla (voir considérants 1027, 1166 et 1231 du règlement provisoire), il est davantage probable que le producteur soit en mesure de répercuter directement l'augmentation de prix sur le prix de détail. Néanmoins, excepté pour Tesla, le canal de vente en ligne n'est toujours qu'un canal de vente parmi d'autres; iv) en tout état de cause, toute augmentation de prix garantirait que l'Union et les producteurs chinois se livrent une concurrence équitable et empêcherait la concrétisation d'un préjudice pour les producteurs de l'Union. Les droits compensateurs ne feront que compenser les subventions faussant la concurrence; v) comme indiqué au considérant 1280 du présent règlement, les droits, bien qu'ayant pour effet initial de faire augmenter les prix, devraient permettre aux producteurs de l'Union de réaliser des économies d'échelle et de réduire ainsi leur coût de production unitaire au fil du temps, grâce à un effet de réduction des prix; et vi) comme également mentionné au considérant 1280 du présent règlement, l'industrie de l'Union produira une plus vaste gamme de modèles qui se livreront une concurrence accrue, ce qui aura également pour effet de faire baisser les prix sur le marché. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

([165]) https://www.beuc.eu/press-releases/eu-tariffs-chinese-electric-cars-must-ultimately-lead-more-competitive-and.

(1287) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont réitéré l'allégation formulée par la société n° 18 sur les prix de Tesla, de MG et de NIO, à laquelle la Commission a déjà répondu au considérant 1286 du présent règlement. Ils ont également affirmé que les augmentations des prix étaient plus que vraisemblablement liées à l'institution des droits compensateurs provisoires, étant donné que les sociétés doivent anticiper la possibilité que ces droits soient perçus. Enfin, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont soutenu que la Commission n'avait pas indiqué sur quoi elle s'était fondée pour conclure que les augmentations des prix pour les consommateurs seraient limitées.

(1288) La Commission a observé que, dans son annonce publique sur la communication de ses conclusions finales, elle avait également fait part de son intention de ne pas percevoir les droits compensateurs provisoires ([166]); c'est donc à juste titre qu'elle a indiqué, au considérant 1286 du présent règlement, que leur perception était possible, mais pas certaine. Dès lors, si une augmentation réelle ou envisagée des prix avait été liée aux droits compensateurs provisoires, elle n'aurait pas été justifiée. Si cela s'applique aux droits compensateurs provisoires, en ce qui concerne les droits définitifs, la Commission a mené la présente enquête dans le plein respect des règles de l'OMC et de l'Union, de sorte qu'aucun effet sur une augmentation réelle ou potentielle des prix ne saurait être imputé aux mesures définitives avant même leur institution. Enfin, la Commission a également souligné qu'elle avait longuement expliqué au considérant 1286 du présent règlement les raisons pour lesquelles elle avait conclu que toute augmentation des prix pour les consommateurs serait limitée. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1289) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont fait valoir que la Commission devrait clore l'enquête, comme elle l'avait fait dans une précédente affaire ([167]), en raison de la pénurie d'approvisionnement dans certains segments du produit soumis à l'enquête, c'est-à-dire ceux des VEB abordables et de petite taille, et de la capacité insuffisante de l'industrie de l'Union pour approvisionner tous les segments du marché.

(1290) La Commission a renvoyé aux considérants 1060 et 1208 du règlement provisoire, selon lesquels l'enquête a révélé que l'industrie de l'Union disposait d'une capacité suffisante pour construire des VEB et répondre à la demande sur le marché de l'Union. En outre, comme indiqué au considérant 1280 du présent règlement, les mesures compensatoires permettront à l'industrie de l'Union de réaliser les économies d'échelle appropriées et donc de diminuer son coût de production unitaire, ce qui lui permettra d'éventuellement réduire ses prix de vente et d'augmenter considérablement sa production de VEB abordables. Cette allégation a donc été rejetée.

(1291) En l'absence d'autres observations concernant l'incidence sur les consommateurs à la suite de l'information provisoire, la Commission a confirmé ses conclusions énoncées aux considérants 1250 et 1251 du règlement provisoire.

7.6. **Effets sur les objectifs climatiques**

(1292) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois, la CCCME, le groupe Geely et la société n° 18 ont affirmé que les mesures auraient une incidence négative sur les objectifs climatiques de l'Union, étant donné que les VEB deviendraient moins abordables, puisque les producteurs-exportateurs répercuteraient au moins une partie des droits sur les consommateurs de l'Union. Ils ont également déclaré que des VEB abordables étaient essentiels à la transition de l'Union vers la mobilité électrique et que l'industrie de l'Union n'avait pas la capacité de répondre à la demande nécessaire pour atteindre les objectifs de décarbonation d'ici à 2035. À cet égard, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont soutenu que les conclusions relatives aux capacités de l'industrie de l'Union figurant dans le tableau 4 du règlement provisoire n'étaient pas étayées par des éléments de preuve

([166]) https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda_24_4302.

([167]) Décision de la Commission du 19 juin 2007 clôturant la procédure antidumping concernant les importations de fibres synthétiques discontinues de polyesters (PSF) originaires de Malaisie et de Taïwan et libérant les montants déposés au titre du droit provisoire institué (JO L 160 du 21.6.2007, p. 30), considérants 15 à 29 et 40.

vérifiables et que la Commission n'avait pas évalué si l'industrie de l'Union disposait de capacités suffisantes pour répondre à la demande nécessaire pour atteindre l'objectif de 2035. Les pouvoirs publics chinois et la CCCME allèguent qu'un rapport de la Cour des comptes européenne et des déclarations publiques d'un de ses membres conforteraient le point de vue selon lequel ce n'était pas le cas ([168]). Selon eux, et de l'avis de la société n° 24, la Commission n'a pas tenu compte, dans son évaluation des capacités de l'industrie de l'Union, des éléments suivants: i) les goulets d'étranglement au niveau de la chaîne d'approvisionnement, notamment la dépendance de l'industrie de l'Union à l'égard des importations de batteries (un aspect également souligné par la VDA) et de matières premières et la capacité limitée de production de batteries dans l'Union, et, selon les pouvoirs publics chinois et la CCCME uniquement, ii) le fait que la capacité relative aux véhicules ICE ne serait pas entièrement transférée aux VEB dans l'Union, puisque d'autres marchés non soumis à l'interdiction de 2035 afficheraient toujours une très forte demande de véhicules ICE dans un avenir proche et que la réorientation de la capacité de production de véhicules ICE vers la production de VEB pourrait rencontrer des obstacles qui compliqueraient et ralentiraient le processus. Selon la société n° 24, la Commission n'a pas tenu compte iii) du manque d'infrastructures de charge dans l'Union.

(1293) En réponse à ces allégations, la Commission a renvoyé aux considérants 1280 et 1286 du présent règlement concernant la répercussion des droits sur les consommateurs et la disponibilité permanente de VEB chinois et a rappelé que, comme indiqué au considérant 1280 du présent règlement, les mesures compensatoires permettront à l'industrie de l'Union de réaliser les économies d'échelle appropriées et donc de diminuer son coût de production unitaire, ce qui lui permettra d'éventuellement réduire ses prix de vente. La transition de l'Union vers la mobilité électrique pourrait ainsi s'appuyer sur des VEB abordables produits par l'industrie de l'Union. En outre, comme expliqué au considérant 1057 du règlement provisoire, en l'absence de toute autre donnée plus fiable, la Commission a vérifié le taux d'utilisation des capacités des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, sur la base duquel elle a calculé la capacité de production de l'industrie de l'Union, qui a été considérée être une estimation raisonnable. Aucune des parties intéressées n'a présenté d'autre élément de preuve plus approprié du taux d'utilisation des capacités de l'industrie de l'Union. Enfin, les droits compensateurs ne contrebalanceront que les subventions constatées et les importations se poursuivront. Par conséquent, le rapport de la Cour des comptes, étant donné qu'il vise à évaluer l'efficacité des politiques de l'Union pour atteindre l'objectif de 2035, n'est pas directement pertinent pour déterminer si l'institution des mesures n'est pas contraire à l'intérêt de l'Union. En outre, ce rapport ne tient pas compte de l'institution de droits compensateurs sur les VEB, qui devrait faciliter la transition et aider l'industrie de l'Union à accroître ses capacités. Il en va de même pour les déclarations publiques du membre de la Cour des comptes. De surcroît, contrairement à ce qui a été affirmé, la Commission a tenu compte des goulets d'étranglement au considérant 1225 du règlement provisoire, dans le contexte de l'analyse de l'intérêt de l'Union, et a réfuté une allégation similaire relative à la capacité de production de batteries au considérant 1267 du règlement provisoire. S'il est vrai que l'industrie de l'Union dépendait des importations de batteries, elle a engagé d'importants investissements dans la capacité de production de batteries dans l'Union, comme expliqué également au considérant 1092 du règlement provisoire. En tout état de cause, l'objectif de la présente enquête est uniquement de rétablir des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union. L'institution de mesures compensatoires n'exclut pas la possibilité que l'Union prenne d'autres initiatives stratégiques afin de traiter les différents problèmes auxquels est confrontée l'industrie de l'Union. En ce qui concerne le fait que la capacité de production de véhicules ICE ne sera pas transférée dans sa totalité vers les VEB, la Commission a fait observer que, si la conversion des lignes de production, ou leur flexibilité, était un élément souligné au considérant 1058 du règlement provisoire, elle n'avait jamais supposé que la capacité de production de véhicules ICE de l'Union serait entièrement transférée vers la capacité de production de VEB et elle a souligné que son calcul de la capacité de production était fondé sur la production de VEB ainsi que sur le taux d'utilisation vérifié des capacités des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon pour les VEB. Par conséquent, le calcul de la capacité n'a pas été affecté par cette considération, mais n'a tenu compte que de la capacité de production au cours de la période considérée. Enfin, en ce qui concerne le prétendu manque d'infrastructures de charge, la Commission a renvoyé à ses conclusions aux considérants 1191 et 1192 du règlement provisoire, qui montraient que des progrès rapides étaient accomplis en ce qui concerne le traitement des goulets d'étranglement relatifs aux infrastructures de charge, de sorte que cet aspect ne saurait constituer un obstacle à la capacité de production de l'industrie de l'Union. Ces allégations ont donc été rejetées.

(1294) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont réaffirmé que la Commission n'avait pas tenu compte des goulets d'étranglement au niveau de la production, notamment des difficultés d'expansion des entreprises et des pénuries de matières premières, et que l'industrie de l'Union était donc en train de revenir sur ses objectifs annoncés et de demander un délai supplémentaire et davantage de flexibilité en ce qui concerne l'abandon progressif des véhicules ICE neufs d'ici à 2035. Ils ont mentionné en ce sens un certain nombre de communiqués de presse de producteurs de l'Union. Ils ont de surcroît réitéré que les objectifs

([168]) Cour des comptes européenne, *Rapport spécial 15/2023: La politique industrielle de l'UE en matière de batteries — Un nouvel élan stratégique est nécessaire*, 2023, disponible à l'adresse suivante: https://www.eca.europa.eu/fr/publications?ref=sr-2023-15.

climatiques de l'Union dépendaient des importations en provenance de Chine, en se fondant sur des articles de presse et sur les observations de la société nº 24. Ils ont par ailleurs contesté l'évaluation par la Commission des investissements significatifs engagés en faveur de la capacité de production de batteries dans l'Union, en se fondant sur un article de presse et en affirmant que certains projets de batteries étaient actuellement annulés et reportés [ACC a annoncé la mise en suspens des plans prévus pour ses installations allemandes et italiennes ([169]), Northvolt a fait savoir qu'il allait ralentir ses projets de batteries en raison de difficultés d'expansion ([170]), Mercedes-Benz a fait part de son intention de ralentir ses plans de construction d'usines de batteries ([171]) et LG Energy Solution a annoncé qu'il envisageait de passer à la construction d'installations de stockage d'énergie ([172])]. Enfin, ils ont affirmé que les projets de batteries dans l'Union feraient l'objet de protestations et d'oppositions en raison de préoccupations environnementales et que l'expansion de la production de batteries était rendue compliquée par des problèmes de sécurité, notamment des incendies causés par les batteries.

(1295) La Commission a fait remarquer qu'elle avait abordé les goulets d'étranglement au niveau de la production au considérant 1293 du présent règlement. Elle a également souligné que la CCCME et les pouvoirs publics chinois n'avaient pas quantité l'effet des goulets d'étranglement allégués sur les capacités de production de l'industrie de l'Union. En outre, l'existence de tels goulets d'étranglement n'appuyait pas la conclusion selon laquelle l'institution des mesures compensatoires n'était pas dans l'intérêt de l'Union. Ainsi qu'il a été rappelé dans le présent règlement, l'objectif de l'institution des mesures compensatoires est d'assurer des conditions de concurrence équitables. En outre, malgré les annonces effectuées par certains producteurs de l'Union, ceux-ci restent liés par les objectifs en matière d'émissions énoncés dans le règlement (UE) 2019/631, ultérieurement modifié par le règlement (UE) 2023/851. Par ailleurs, la Commission, tout en observant que les mesures devraient faciliter la transition et aider l'industrie de l'Union à accroître ses capacités, a fait remarquer que les mesures n'avaient pas pour but de développer la production de VEB dans l'Union de sorte qu'elle remplace complètement les importations en provenance de Chine prétendument nécessaires à la réalisation de l'objectif fixé pour 2035. L'objectif de la présente enquête est uniquement de rétablir des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union. Les importations se poursuivront. En outre, en ce qui concerne les annonces relatives à l'annulation ou au retardement de projets de batteries dans l'Union, la Commission a réitéré le point de vue déjà exprimé au considérant 851 du présent règlement selon lequel l'industrie des VEB de l'Union, bien qu'actuellement très dépendante des importations de batteries chinoises, ne sera pas non plus contrainte de n'utiliser que des batteries produites dans l'Union et continuera donc à importer en provenance de Chine et d'autres sources après l'institution des mesures. Enfin, la Commission a considéré que les préoccupations environnementales liées à la production de batteries et les préoccupations de sécurité liées à l'utilisation des batteries existaient indépendamment du pays de production des batteries et ne s'appliquaient donc pas uniquement à la production de batteries dans l'Union. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1296) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont également affirmé que, dans l'évaluation exposée au considérant 1060 du règlement provisoire, selon laquelle l'industrie de l'Union avait la capacité de répondre à la demande dans un scénario postérieur à l'institution des mesures, la Commission n'avait pas tenu compte des exportations de l'industrie de l'Union, non seulement de VEB, mais aussi de véhicules ICE, qui continueront d'occuper une partie de la capacité de l'industrie de l'Union, étant donné que les pays tiers n'ont pas le même objectif de décarbonation d'ici à 2035 que l'Union.

(1297) La Commission a fait observer qu'elle avait tenu compte des exportations de VEB de l'industrie de l'Union aux considérants 1183 à 1186 du règlement provisoire, dans le cadre de l'analyse du lien de causalité. Compte tenu de l'attrait du marché des VEB de l'Union décrit aux considérants 1119 à 1123 du règlement provisoire et du fait que la taille du marché et, en particulier, la feuille de route clairement établie en vue de l'électrification sont également valables pour les producteurs de l'Union, ceux-ci se concentreront sur le marché de l'Union, étant donné l'augmentation attendue de la demande. De fait, les exportations des producteurs de l'Union se concernent essentiellement des véhicules ICE. Enfin, comme indiqué au considérant 1293 du présent règlement, le calcul de la capacité effectué dans le tableau 4 du règlement provisoire n'était pas fondé sur la capacité des véhicules ICE, de sorte que l'argument selon lequel la Commission n'a pas tenu compte des exportations de l'industrie de l'Union, y compris des exportations de véhicules ICE, n'est pas valable. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1298) Dans le même ordre d'idées, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont soutenu que, lors de l'examen de la capacité de production des producteurs de l'Union et de leur capacité à approvisionner le marché de l'Union, la Commission n'avait pas tenu compte des récentes fermetures de sites de production par l'industrie des VEB et les fournisseurs de batteries de l'Union, en faisant notamment référence à la faillite de Fisker, à la réduction par Volkswagen de sa production de VEB et au retard pris par Jaguar et Land Rover dans le lancement de nouveaux modèles, parmi d'autres exemples.

([169]) https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/.
([170]) https://europe.autonews.com/suppliers/northvolt-may-slow-growth-plan-evs-sales-stumble.
([171]) https://europe.autonews.com/automakers/mercedes-cautious-battery-expansion-plans-ev-demand-slumps.
([172]) https://www.businesstimes.com.sg/companies-markets/europes-biggest-electric-car-battery-maker-mulls-new-products-demand-wanes.

(1299) Pour ce qui est de la procédure de faillite concernant le producteur de l'Union Fisker, comme expliqué au considérant 675 du présent règlement, Fisker n'a pas été considéré comme un producteur de l'Union dans la liste des 10 producteurs de l'Union mentionnée par la Commission au considérant 674 du présent règlement. La réduction par Volkswagen de sa production de VEB et le retard pris par Jaguar et Land Rover dans le lancement de nouveaux modèles n'ont pas d'incidence sur les calculs de la capacité. Il en va de même pour le retard dans la production de VEB d'Ineos, qui n'avait même pas commencé à produire, selon la source invoquée par les pouvoirs publics chinois et la CCCME ([173]). La modification des plans de Northvolt et de SVOLT Europe n'a pas non plus eu d'incidence sur l'estimation des investissements figurant au considérant 1092 du règlement provisoire, qui incluait uniquement les investissements des producteurs de VEB de l'Union, et non également ceux des fournisseurs de batteries. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1300) Enfin, selon les pouvoirs publics chinois et la CCCME, la Commission n'a pas examiné la segmentation du marché dans l'Union ni la question de savoir si l'industrie de l'Union serait en mesure d'approvisionner tous les segments du marché. De même, il a été allégué que la Commission n'avait pas tenu compte des différences significatives d'assortiment de produits entre les importations en provenance de Chine et la production de l'Union. Ces parties ont affirmé, compte tenu de ces éléments, que l'industrie de l'Union ne serait pas en mesure de contribuer suffisamment à l'électrification du marché de l'Union.

(1301) Pour les raisons exposées au considérant 1042 du règlement provisoire, la Commission a jugé que la segmentation du marché n'était pas appropriée en l'espèce. Ni les pouvoirs publics chinois ni la CCCME n'ont fourni d'informations ou d'éléments de preuve supplémentaires à cet égard qui auraient été susceptibles d'infirmer cette conclusion. En ce qui concerne les différences dans l'assortiment de produits entre les importations en provenance de Chine et la production de l'Union, la Commission a constaté aux considérants 1031 et 1044 à 1048 du règlement provisoire que la correspondance entre les NCP chinois et les NCP de l'Union était supérieure à 90 % pour chacun des producteurs-exportateurs. Enfin, comme expliqué au considérant 1280 du présent règlement, la Commission a conclu que l'industrie de l'Union pourrait être en mesure d'accroître sa gamme une fois qu'elle aura réalisé des économies d'échelle suffisantes et réduit son coût de production unitaire, ce qui lui permettrait de produire des VEB plus abordables. Ces allégations ont donc été rejetées.

(1302) Le groupe Geely, quant à lui, a contesté la conclusion de la Commission selon laquelle les efforts visant à lutter contre le changement climatique ne peuvent être fondés sur une concurrence déloyale exercée par des VEB à bas prix subventionnés. Selon lui, la Commission faisait fausse route, car il s'était engagé à encourager l'innovation et la croissance dans l'industrie des VEB de l'Union et l'institution des mesures serait contreproductive pour la transition écologique de l'Union.

(1303) La Commission a fondé ses conclusions sur le fait que les importations à prix inéquitables en provenance de Chine vers l'Union gagnaient en ce moment des parts de marché considérables et constituaient une menace pour l'industrie de l'Union, comme expliqué en détail à la section 5 du règlement provisoire et du présent règlement. Le groupe Geely n'a pas contesté ces chiffres en tant que tels et, par conséquent, il est inapproprié d'affirmer que la Commission faisait fausse route. La déclaration du groupe Geely selon laquelle il s'est engagé à encourager l'innovation et la croissance dans l'Union n'est étayée par aucun élément de preuve et cette déclaration est invérifiable et risque de remettre en cause les conclusions formulées par la Commission. Cette allégation a donc dû être rejetée.

(1304) À la suite de l'information finale, le groupe Geely a étayé son allégation selon laquelle il jouait un rôle de premier plan dans la transition vers les VEB en rappelant que Volvo, qui fait partie du groupe Geely, faisait partie des premières marques à vendre des VEB dans l'Union même avant 2012 et avait acquis Polestar, qui a été repositionné en tant que constructeur de VEB à partir de 2017; que le groupe Geely et Volvo formaient ensemble l'entreprise commune Lynk & Co., établie en Suède, qui est une marque censée représenter une rupture avec l'industrie traditionnelle des véhicules ICE; que le groupe Geely et Daimler forment l'entreprise commune Smart, qui opère actuellement une transition de la marque vers une offre entièrement électrique; et que Volvo s'est engagé à électrifier totalement son offre d'ici à 2030 et était la première marque de véhicules ICE à annoncer l'électrification prochaine de tous ses modèles. Sur cette base, le groupe Geely a fait valoir qu'il était engagé en faveur de la transition climatique et en faveur de la transition vers la production de VEB dans l'Union.

([173]) https://www.theguardian.com/environment/article/2024/jul/03/jim-ratcliffes-ineos-pulls-launch-of-fusilier-electric-suv.

(1305) La Commission a reconnu les éléments avancés par le groupe Geely et a admis que celui-ci était effectivement engagé en faveur de la transition vers la production de VEB dans l'Union. En dépit de cela, les conclusions relatives à la menace de préjudice causée par les importations en provenance de Chine subsistent et ne sauraient être infirmées par le positionnement du groupe Geely en faveur de la transition écologique. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1306) À la suite de l'information provisoire, la société n° 18 et la VDA ont fait valoir qu'à la suite des mesures, les producteurs-exportateurs chinois pourraient décider de ne pas offrir du tout de VEB sur le marché de l'Union, ce qui réduirait le choix et la disponibilité des produits et entraverait les objectifs climatiques de l'Union. Selon la société n° 18, le ralentissement du déploiement des véhicules électriques dans l'Union qui résulterait des mesures pourrait faire courir aux producteurs de l'Union le risque de recevoir des amendes pour non-respect des objectifs en matière d'émissions sur la route vers la décarbonation totale d'ici à 2035.

(1307) La Commission a estimé que le risque d'un arrêt pur et simple des importations n'était pas réaliste, compte tenu des conclusions relatives à l'attrait du marché de l'Union pour les producteurs-exportateurs chinois, décrites aux considérants 1119 à 1129 du règlement provisoire. En ce qui concerne d'éventuelles amendes pour non-respect des objectifs en matière d'émissions, la Commission a observé que le marché des VEB de l'Union allait voir sa taille augmenter en raison de la transition vers la mobilité électrique et que les producteurs de l'Union seraient en mesure de réaliser les économies d'échelle nécessaires pour saisir les possibilités offertes par ce marché en expansion. Ce scénario serait compromis si aucune mesure n'était imposée. Cette allégation a donc été rejetée.

(1308) En l'absence d'autres observations concernant les effets sur les objectifs climatiques à la suite de l'information provisoire, la Commission a confirmé ses conclusions énoncées aux considérants 1250 à 1254 du règlement provisoire.

7.7. **Risque de rétorsion**

(1309) À la suite de l'information provisoire, la société n° 18 et la VDA ont soutenu que l'approche de la Commission, selon laquelle l'enquête ne couvre pas l'accès des entreprises de l'Union au marché chinois et ne prend pas en considération l'incidence des mesures de rétorsion chinoises à la suite de l'institution de mesures compensatoires, ne tiendrait pas compte de la réalité du marché. Selon elles, la Chine est importante pour de nombreux producteurs de l'Union non seulement sur le plan des ventes et de la production, mais aussi pour l'innovation et la chaîne d'approvisionnement, de sorte que, selon la société n° 24, la protection de l'industrie de l'Union dans l'Union pourrait se faire au détriment de sa compétitivité partout ailleurs. Selon la société n° 18, la société n° 24 et la VDA, les mesures créeraient également de l'incertitude et des frictions dans d'autres domaines économiques, ce qui ne serait pas dans l'intérêt de l'Union, alors qu'il est dans l'intérêt de l'Union de maintenir ses capacités d'exportation. Pour la société n° 18 et la VDA, sans accès à la Chine en tant que marché d'exportation, les producteurs de l'Union auraient moins de ressources à investir dans la mobilité électrique. Enfin, la VDA a rappelé que l'Allemagne affichait un excédent important dans son commerce automobile avec la Chine.

(1310) La Commission a reconnu l'importance de la Chine en tant que marché d'exportation et source d'innovation et d'approvisionnement pour les producteurs de l'Union, mais a réaffirmé que la présente enquête ne devrait pas déboucher sur un accès moins favorable des fournisseurs et producteurs de l'Union au marché chinois. En ce qui concerne la possibilité que la Chine prenne des mesures de rétorsion à la suite de l'institution des mesures, la Commission a renvoyé aux considérants 1256 à 1258 du règlement provisoire, où elle a précisé que la Chine et les producteurs-exportateurs chinois avaient bénéficié de droits de la défense étendus, ainsi que du droit de participer à la présente enquête fondée sur des données et du droit à un contrôle juridictionnel impartial de la décision finale, sans qu'il soit besoin de recourir à des mesures de rétorsion. Partant, le risque allégué de mesures de rétorsion ne constituait pas un élément qui s'opposerait à l'institution de mesures compensatoires. Bien que la Commission reste vigilante à l'égard de toute mesure de rétorsion dans le secteur automobile ou dans d'autres secteurs, la menace d'éventuelles mesures de rétorsion ne saurait l'empêcher d'adopter des mesures compensatoires légitimes, mesurées et justifiées. Cette allégation a donc été rejetée.

(1311) À la suite de l'information finale, la société n° 24 a réitéré ses observations, auxquelles la Commission a déjà répondu, tandis que la VDA a indiqué craindre que la Commission n'ait pas examiné de manière plus approfondie la possibilité d'une riposte de la Chine et les conséquences de celle-ci.

(1312) La Commission a précisé que dans le cadre d'une enquête de défense commerciale, elle ne pouvait prendre part à des spéculations quant à des mesures de rétorsion non prévues par la procédure et les règles pertinentes de l'OMC et de l'Union qui la régissent. La Chine et les entreprises chinoises disposent de moyens légitimes d'introduire un recours contre la décision adoptée dans le cadre de la présente enquête, comme décrit au considérant 1310 ci-dessus. Cette allégation a donc été rejetée.

(1313) En l'absence d'autres observations concernant le risque de rétorsion à la suite de l'information provisoire, la Commission a confirmé ses conclusions énoncées aux considérants 1255 à 1258 du règlement provisoire.

7.8. **Incitations des pouvoirs publics dans l'Union**

(1314) À la suite de l'information provisoire, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont fait valoir que l'industrie de l'Union était déjà protégée d'une forte pression concurrentielle grâce à des subventions aux consommateurs telles que le bonus écologique en France, qui a stimulé les ventes de VEB de l'industrie de l'Union en excluant les VEB construits en Chine de la liste des véhicules éligibles.

(1315) Comme au considérant 1262 du règlement provisoire, la Commission a répété que la présente enquête ne portait pas sur les éventuelles subventions dans l'Union et que l'existence de telles subventions ne changeait rien à la conclusion selon laquelle les pouvoirs publics chinois octroyaient des subventions passibles de mesures compensatoires aux producteurs-exportateurs chinois. Conformément au règlement de base, la Commission est donc habilitée à instituer des mesures compensatoires définitives sur les importations de VEB originaires de Chine. Le fait que des subventions aux consommateurs soient octroyées dans l'Union ne changeait rien au constat selon lequel, sans mesures compensatoires, l'industrie de l'Union était exposée à la menace grave et imminente d'une augmentation substantielle des importations de VEB à bas prix au détriment de la production et des ventes de VEB de l'industrie de l'Union. En particulier, le bonus écologique en France n'exclut pas les VEB en fonction de leur pays de production, en excluant par exemple les VEB construits en Chine, comme cela est allégué, mais ses critères d'éligibilité sont fondés sur des critères environnementaux objectifs. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

(1316) En l'absence d'autres observations concernant les incitations des pouvoirs publics dans l'Union à la suite de l'information provisoire, la Commission a confirmé ses conclusions énoncées aux considérants 1261 et 1262 du règlement provisoire.

7.9. **Protectionnisme**

(1317) À la suite de l'information provisoire, l'ACCA a affirmé qu'en instituant des mesures provisoires, la Commission mettait en œuvre un protectionnisme commercial par des moyens exagérés sous couvert de conformité au droit, ce qui était préjudiciable au libre-échange et à la concurrence loyale.

(1318) La Commission a vivement contesté cette allégation. L'institution de mesures compensatoires lorsque les conditions légales sont remplies n'est pas un protectionnisme. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

(1319) L'ACCA a également fait valoir, en partant de l'hypothèse que les producteurs de VEB allemands qui n'ont pas soutenu l'enquête bénéficieraient d'avantages concurrentiels, que les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, au contraire, ne bénéficieraient pas des mêmes avantages concurrentiels et seraient donc «à la traîne». En se fondant sur cette hypothèse, l'ACCA a également fait valoir que l'Union se trouvait «contrainte» par quelques monopoles, en particulier ceux qui se trouvent dans une position concurrentielle inférieure, de protéger leurs intérêts à des coûts élevés, ce qui entravait la concurrence normale sur le marché et sacrifiait l'intérêt des consommateurs.

(1320) Les allégations de l'ACCA étaient purement spéculatives et n'étaient étayées par aucun élément de preuve. Par conséquent, ces arguments ont été rejetés.

(1321) L'ACCA a en outre affirmé que la VDA et la société n° 29 s'étaient opposées à l'enquête et que, bien qu'elle ait disposé de très peu de données sur les négociants indépendants et les utilisateurs, la Commission avait établi un lien de causalité entre les importations faisant l'objet de subventions et le préjudice subi par l'industrie de l'Union. Selon elle, une «loi objective du développement industriel» veut que, au stade initial de la transformation, les produits importés de régions pionnières jouissent d'avantages concurrentiels et d'une croissance rapide à court terme et incitent les sociétés locales à rattraper rapidement leur retard et à récupérer leur part de marché. L'ACCA a affirmé que le règlement provisoire ne tenait pas compte de cette loi industrielle et créait artificiellement une menace de préjudice.

(1322) La Commission a fait observer que la société nº 29 soutenait l'enquête, comme expliqué au considérant 1247 du règlement provisoire, contrairement à ce qui a été allégué par l'ACCA. En outre, comme expliqué aux considérants 1170 et 1218 du règlement provisoire, la Commission a évalué le lien de causalité entre les subventions et la menace de préjudice en se fondant sur l'effet des volumes d'importation et des prix des VEB chinois sur la situation de l'industrie de l'Union ainsi qu'en évaluant (et en écartant) d'autres facteurs potentiels qui auraient pu contribuer au lien de causalité établi ou atténuer celui-ci, tels que les importations en provenance d'autres pays tiers, les résultats à l'exportation des producteurs de l'Union, les facteurs liés à la demande, la compétitivité de l'industrie des VEB et d'autres facteurs recensés. Cette évaluation est fondée sur les faits recueillis au cours de l'enquête, qui ont été vérifiés à chaque fois que cela a été possible. Les informations recueillies auprès des concessionnaires et des utilisateurs servent à établir l'incidence des mesures sur leur situation et donc à déterminer s'il existe des raisons impérieuses en rapport avec l'intérêt de l'Union qui s'opposeraient à l'institution de mesures. Par conséquent, les informations fournies par les concessionnaires et les utilisateurs sont dénuées de pertinence aux fins de la détermination du lien de causalité et l'absence de coopération de ces parties n'a eu aucune incidence sur la détermination du lien de causalité. L'allégation de l'ACCA a donc été rejetée.

(1323) En ce qui concerne la loi industrielle mentionnée par l'ACCA, la Commission a fait observer que la situation de l'industrie de l'Union et la menace de préjudice, comme indiqué ci-dessus, étaient fondées sur des informations détaillées recueillies et vérifiées auprès des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, d'une part, et sur d'autres faits vérifiables recueillis au cours de l'enquête, d'autre part. L'appréciation de la Commission à cet égard est exposée en détail aux considérants 1050 et 1169 du règlement provisoire. L'allégation selon laquelle les producteurs de l'Union récupéreront rapidement leur part de marché après l'avoir perdue au profit du producteur pionnier n'est toutefois pas étayée par d'autres informations ou éléments de preuve et n'a pas pu être acceptée. Cette allégation a donc dû être rejetée.

(1324) Enfin, l'ACCA a également affirmé que l'Union devrait maintenir une concurrence ouverte, qui s'est avérée très bénéfique tant pour les producteurs chinois que pour les producteurs de l'Union par le passé. Selon elle, les progrès futurs exigent également une libre concurrence libre sur le marché et une coopération entre les entreprises chinoises et européennes.

(1325) L'Union est attachée au libre-échange et reconnaît les avantages d'une économie ouverte. Toutefois, le libre-échange doit être équitable, et si des pays tiers accordent des subventions passibles de mesures compensatoires qui causent un préjudice à l'industrie de l'Union ou menacent de le faire, l'Union est habilitée à prendre des mesures appropriées, ce qu'elle fait en l'espèce.

7.10. **Règle du droit moindre et niveau des droits**

(1326) À la suite de l'information provisoire, le groupe Geely et le groupe SAIC ont demandé à la Commission d'examiner l'application de la règle du droit moindre. À cet égard, le groupe Geely a fait valoir que, compte tenu de l'urgence du succès du secteur des VEB, il existait des raisons impérieuses de fixer les droits au niveau de la marge de préjudice, car cela apporterait une protection suffisante à l'industrie de l'Union tout en garantissant que la concurrence internationale puisse continuer de stimuler l'innovation en vue de proposer des VEB abordables. Le groupe Geely a en outre fait valoir que l'institution de droits élevés sur les importations de VEB en provenance de Chine n'était pas dans l'intérêt de l'Union. Le groupe SAIC a fait observer que la Commission n'avait pas calculé de niveau d'élimination du préjudice (c'est-à-dire le montant de la sous-cotation des prix indicatifs par producteur-exportateur retenu dans l'échantillon) comme elle aurait dû le faire, y compris dans une affaire impliquant une menace de préjudice important, et qu'elle ne pouvait donc pas clairement conclure, conformément à l'article 12, paragraphe 1, du règlement de base, qu'il était dans l'intérêt de l'Union d'instituer les droits provisoires au niveau correspondant au montant total de la subvention passible de mesures compensatoires.

(1327) Le groupe SAIC a donc demandé à la Commission de calculer une marge de sous-cotation des prix indicatifs individuelle pour chaque producteur-exportateur retenu dans l'échantillon, dans un premier temps, et, dans un deuxième temps, d'examiner si l'institution des droits au niveau d'élimination du préjudice serait contraire à l'intérêt de l'Union. À cet égard, le groupe SAIC a soutenu que la règle du droit moindre ne devrait pas être levée et NIO a affirmé qu'il serait dans l'intérêt de l'Union d'instituer les droits compensateurs sur la base de la marge de préjudice.

(1328) La société nº 24 a également fait valoir que, dans l'hypothèse où la Commission déciderait d'instituer des droits définitifs, elle devait reconnaître la nécessité de mettre en balance la nature de la menace de préjudice avec le préjudice qui sera très probablement causé à l'intérêt plus large de l'Union, en tenant compte de la nature différente des producteurs-exportateurs concernés par l'enquête, et que la Commission pourrait y parvenir en fixant les droits au niveau minimal requis pour éliminer le préjudice, par exemple sous la forme d'un taux de droit uniforme appliqué à tous les producteurs. La société nº 24 a également fait valoir que, dans le contexte d'une industrie en phase de démarrage, un tel droit ne pouvait être fondé sur la marge de sous-cotation des prix indicatifs. Selon elle, une approche plus appropriée consisterait à tenir compte de la différence de prix prévue entre les ventes des producteurs de l'Union et les importations de VEB en provenance de Chine au stade du concessionnaire, à la fin de la phase de démarrage. Étant donné que les producteurs de l'Union réduisent en permanence leurs coûts, et compte tenu des économies d'échelle croissantes résultant du nombre de plus en plus important de consommateurs qui passent aux VEB, le coût unitaire des VEB produits par l'Union devrait diminuer rapidement. Cette situation, ainsi que la pression continue à la baisse exercée sur les prix par les véhicules ICE et les modèles hybrides, devait nécessairement entraîner une baisse des prix, ce qui réduira l'écart de prix entre les modèles des FEO chinois et ceux des producteurs de l'Union.

(1329) La Commission a fait observer que le critère juridique pour la détermination du niveau des droits était défini à l'article 12, paragraphe 1, et à l'article 15, paragraphe 1, du règlement de base. Conformément à l'article 15, paragraphe 1, troisième alinéa, du règlement de base, le montant du droit compensateur ne doit pas excéder le montant total de la subvention passible de mesures compensatoires établi. Le quatrième alinéa du même article prévoit une dérogation à cette règle et devrait faire l'objet d'une interprétation restrictive. Ainsi, uniquement lorsque, compte tenu de toutes les informations qui lui ont été communiquées, la Commission peut clairement conclure qu'il n'est pas dans l'intérêt de l'Union de déterminer le montant des mesures au niveau des subventions passibles de mesures compensatoires établies, le montant du droit compensateur est inférieur si ce droit moindre suffit pour éliminer le préjudice causé à l'industrie de l'Union. En l'espèce, après examen de toutes les informations communiquées, la Commission n'a pas été en mesure de conclure clairement qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union de déterminer le montant des mesures au niveau des subventions passibles de mesures compensatoires établies. En outre, le niveau des droits, compris entre 9,0 % et 36,3 %, ne pouvait pas être considéré comme élevé. Par ailleurs, comme expliqué au considérant 1253 du règlement provisoire, l'objectif des droits compensateurs n'était pas de mettre fin aux importations de VEB en provenance de Chine, mais de rétablir des conditions de concurrence équitables sur le marché de l'Union, celles-ci ayant été faussées par les importations de produits chinois subventionnés à bas prix. L'industrie de l'Union sera donc en mesure de concurrencer dans des conditions équitables les importations de VEB en provenance de Chine sur le marché de l'Union, ce qui stimulera l'innovation. Ces arguments ont donc été rejetés.

(1330) À la suite de l'information finale, le groupe Geely et la société nº 24 ont réitéré leurs observations, auxquelles la Commission a répondu au considérant 1329 du présent règlement. La société nº 24 a également fait valoir que le règlement de base ne prescrivait aucune règle ou méthode quant à la manière de calculer le droit moindre, la seule exigence étant que ce droit soit suffisant pour éliminer la menace de préjudice pour l'intérêt de l'Union. En outre, la société nº 24 a affirmé que rien ne justifiait l'interprétation restrictive retenue par la Commission dans le contexte de l'application de la règle du droit moindre et que la Commission ne pouvait pas considérer que l'institution de droits à un niveau supérieur à ce qui est nécessaire pour éliminer la menace de préjudice perçue était dans l'intérêt de l'Union.

(1331) La Commission a observé que l'interprétation restrictive de la règle du droit moindre découlait de son caractère exceptionnel et a rappelé qu'en toute hypothèse, en l'espèce, elle ne pouvait pas clairement conclure qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union de déterminer le montant des mesures au niveau des subventions passibles de mesures compensatoires établies.

(1332) À la suite de l'information finale, Polestar a fait valoir que l'appréciation visant à savoir s'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union d'avoir recours à la règle du droit moindre au moment de déterminer le niveau des droits n'avait aucune incidence sur l'acceptation d'un engagement de prix. Selon Polestar, rien, dans le règlement de base, ne permet de mettre en relation l'article 13, paragraphe 1, avec l'article 15, paragraphe 1, et rien ne subordonne une disposition à l'autre. Les deux articles doivent être lus séparément. Cette interprétation serait confirmée par la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la règle du droit moindre révisée dans

les enquêtes antidumping et antisubventions de l'Union ([174]). Dans ce rapport, le modèle fourni par la Commission pour la déclaration distinguait, d'une part, la règle du droit moindre dans les enquêtes antisubventions au titre de l'article 12, paragraphe 1, et de l'article 15, paragraphe 1, du règlement de base (point 3), et, d'autre part, la règle du droit moindre au titre de l'article 13, paragraphe 1, du règlement de base (point 4).

(1333) La Commission a tenu compte de l'observation de Polestar mais a considéré qu'en effet, l'analyse de l'intérêt de l'Union n'avait révélé aucune raison impérieuse pour laquelle il ne serait pas dans l'intérêt de l'Union d'instituer des droits compensateurs définitifs correspondant au montant total des subventions passibles de mesures compensatoires.

7.11. **Autres solutions**

(1334) À la suite de l'information provisoire, la VDA a fait valoir que, sans instituer de mesures, l'Union pourrait protéger ses intérêts légitimes et aborder les problèmes dans le cadre de discussions avec la Chine, ce qui est autorisé par les règles antisubventions et est conforme aux règles de l'OMC. La VDA a formulé une allégation similaire à la suite de l'information finale.

(1335) La Commission a fait observer que l'institution de mesures compensatoires — qui est également conforme aux règles de l'OMC — et les discussions avec le pays exportateur ne s'excluaient pas mutuellement. Cette allégation a donc été rejetée.

(1336) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois et la CCCME ont considéré que l'institution de mesures compensatoires n'était pas justifiée en l'espèce et que l'engagement offert par la CCCME au nom de ses membres devrait être accepté, la CCCME ayant expliqué en détail que cet engagement était réaliste, qu'il pouvait être aisément surveillé, qu'il était gérable et qu'il était concrètement applicable. Le groupe Geely a également demandé à la Commission de mieux équilibrer les mesures proposées en acceptant l'engagement offert. En outre, Polestar a exhorté la Commission à accepter l'engagement de prix présenté par le groupe Geely, qui était une offre extrêmement raisonnable et qui était dans l'intérêt de l'Union.

(1337) La Commission a examiné les offres d'engagement à la section 8.4 du présent règlement.

7.12. **Conclusion sur l'intérêt de l'Union**

(1338) À la lumière de ce qui précède, les conclusions formulées au considérant 1268 du règlement provisoire ont été confirmées.

8. **MESURES COMPENSATOIRES DÉFINITIVES**

8.1. **Mesures définitives**

(1339) À la suite de l'information provisoire, plusieurs producteurs ayant coopéré ont demandé que d'autres producteurs liés soient inclus dans le dispositif. La Commission a analysé des paramètres tels que l'existence d'un lien avec un producteur ayant coopéré, la production de VEB ou des preuves étayées de plans et d'investissements relatifs à la production de VEB au cours de la période d'enquête, ainsi que des exportations imminentes vers l'Union. Après un examen détaillé des circonstances propres aux entités mentionnées dans les demandes, lors duquel rien n'a indiqué que leurs niveaux de subvention étaient différents de ceux de leurs sociétés liées, la Commission a conclu qu'elle pouvait inclure plusieurs de ces sociétés dans le dispositif, ce qu'elle a dûment fait. De même, la Commission a rejeté l'une de ces demandes au motif qu'elle n'était pas suffisamment étayée pour justifier l'inclusion sollicitée.

([174]) Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la règle du droit moindre révisée dans les enquêtes antidumping et antisubventions de l'UE — Réexamen et évaluation de l'application de l'article 7, paragraphe 2 *bis*, de l'article 8, paragraphe 1, et de l'article 9, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 et de l'article 12, paragraphe 1, troisième et quatrième alinéas, de l'article 13, paragraphe 1, troisième et quatrième alinéas, et de l'article 15, paragraphe 1, troisième et quatrième alinéas, du règlement (UE) 2016/1037 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016, COM(2023) 294 final, disponible à l'adresse suivante: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0294.

(1340) À la suite de l'information finale, Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd. a demandé un code additionnel TARIC distinct de celui d'Anhui JiangHuai Automobile Group Corp., Ltd (ci-après le «groupe JAC»). Il a fait valoir que ces sociétés agissaient de manière indépendante et qu'il n'existait aucune influence en fait.

La Commission a observé que l'enquête avait établi l'existence de liens entre la société et le groupe JAC. En particulier, JAC a contribué à une augmentation récente du capital de Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd., sa part représentant 25 % du capital total ([175]). Un tel lien par l'intermédiaire d'une participation est également confirmé par Volkswagen Group China ([176]). Toutefois, compte tenu de la possibilité d'accepter des offres d'engagement après l'institution de mesures définitives comme indiqué au considérant 1422, la Commission a décidé d'identifier chaque producteur-exportateur par un code additionnel TARIC spécifique dans le dispositif et à l'annexe du présent règlement. En outre, les codes additionnels TARIC spéciaux permettront à la Commission de surveiller les importations du produit concerné pour chaque producteur-exportateur.

(1341) À la suite de l'information finale, le groupe Geely a demandé qu'un autre producteur lié soit inclus dans le dispositif.

(1342) La Commission a rejeté la demande au motif qu'elle n'était pas suffisamment étayée pour justifier l'inclusion sollicitée.

(1343) Eu égard aux conclusions énoncées concernant l'octroi de subventions, le préjudice, le lien de causalité et l'intérêt de l'Union, et conformément à l'article 15 du règlement de base, il convient d'instituer des mesures compensatoires définitives afin d'empêcher l'aggravation du préjudice causé à l'industrie de l'Union par les importations du produit concerné faisant l'objet de subventions.

(1344) Eu égard à ce qui précède, il convient que les taux du droit compensateur définitif, exprimés en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, s'établissent comme suit:

Société	Droit compensateur définitif
Groupe BYD: — BYD Auto Company Limited — BYD Auto Industry Company Limited — Changsha BYD Auto Company Limited — Changsha Xingchao Auto Company Limited — Changzhou BYD Auto Company Limited — Fuzhou BYD Industrial Company Limited — Hefei BYD Auto Company Limited — Jinan BYD Auto Company Limited	17,0 %
Groupe Geely: — Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited — Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd. — Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd. — Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd. — Zhejiang Geely Automobile Company Limited — Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited — Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.	18,8 %
Groupe SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation — SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. — SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd. — SAIC General Motors Co., Ltd.	35,3 %

([175]) https://autonews.gasgoo.com/m/70031853.html.
([176]) https://volkswagengroupchina.com.cn/en/partner/volkswagenanhui.

Société	Droit compensateur définitif
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	7,8 %
Autres sociétés ayant coopéré (annexe)	20,7 %
Toutes les autres sociétés	35,3 %

(1345) Les taux individuels de droit compensateur mentionnés dans le présent règlement ont été établis sur la base des conclusions de l'enquête. Elles 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 fabriqué par les entités juridiques citées. Il convient que les importations du produit concerné fabriqué 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 sociétés». Ces importations ne devraient pas être soumises à l'un des taux de droit compensateur individuels.

(1346) Les sociétés changeant ultérieurement de raison sociale peuvent solliciter l'application de ces taux individuels de droit compensateur. La demande doit être adressée à la Commission ([177]). 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 de droit qui lui est applicable. Si le changement de nom de la société n'a pas d'effet sur le droit de celle-ci à bénéficier du taux de droit qui lui est applicable, un règlement relatif au changement de raison sociale sera publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.

(1347) Afin de minimiser les risques de contournement liés à la différence entre les taux de droit, des mesures spéciales sont jugées nécessaires afin de garantir l'application adéquate des droits compensateurs individuels. Les sociétés soumises à des droits compensateurs individuels doivent présenter une facture commerciale en bonne et due forme aux autorités douanières des États membres. Cette facture doit être conforme aux exigences énoncées à l'article 1er, paragraphe 3, du présent règlement. Les importations non accompagnées de cette facture devraient être soumises au droit compensateur applicable à «toutes les autres sociétés».

(1348) Bien que la présentation de cette facture soit nécessaire pour que les autorités douanières des États membres appliquent aux importations les taux individuels de droit compensateur, elle 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 1er, paragraphe 3, du présent règlement, les autorités douanières des États membres devraient effectuer leurs contrôles habituels 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 est justifiée, conformément à la législation douanière.

(1349) Si le volume des exportations de l'une des sociétés bénéficiant de taux de droit individuels plus faibles devait augmenter de façon significative, en particulier 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 23, paragraphe 1, du règlement de base. Dans de telles circonstances, une enquête anticontournement pourra être ouverte, pour autant que les conditions requises à cet effet soient remplies. 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.

(1350) Afin d'assurer l'application correcte des droits compensateurs, le droit compensateur applicable à toutes les autres sociétés doit s'appliquer non seulement aux producteurs-exportateurs n'ayant pas coopéré à cette enquête, mais également aux producteurs qui n'ont effectué aucune exportation vers l'Union au cours de la période d'enquête.

(1351) À la suite de l'information provisoire, une société, Dfsk Motor Co. Ltd, a demandé un changement de dénomination afin d'être appelée Seres Auto (Hubei) Co., Ltd. Cette demande a été acceptée et le nouveau nom de cette société a été inclus dans l'annexe.

([177]) Commission européenne, direction générale du commerce, direction G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgique.

8.2. **Libération des droits provisoires**

(1352) L'article 16, paragraphe 2, du règlement de base dispose qu'il appartient à la Commission de décider dans quelle mesure le droit provisoire doit être définitivement perçu.

(1353) L'article 16, paragraphe 2, dispose en outre qu'en cas de menace de préjudice important, les droits provisoires ne doivent pas être perçus, sauf s'il est établi que cette menace se serait transformée en préjudice important si des mesures provisoires n'avaient pas été appliquées.

(1354) À la lumière des conclusions formulées en l'espèce et compte tenu de l'impossibilité d'établir positivement qu'en l'absence de mesures provisoires, la menace de préjudice se serait transformée en préjudice important, la Commission a considéré que, conformément à l'article 16, paragraphe 2, du règlement de base, les montants déposés au titre du droit compensateur provisoire institué par le règlement provisoire devraient être libérés et non perçus.

(1355) À la suite de l'information provisoire, NIO a soutenu que les droits provisoires ne devraient pas être définitivement perçus étant donné que la Commission n'a pas respecté la période de notification préalable de quatre semaines. Le groupe SAIC a également fait valoir que les droits provisoires ne devraient pas être perçus en raison de la publication tardive du règlement provisoire. Polestar a lui aussi affirmé que la Commission ne devrait pas percevoir les droits provisoires, car elle n'avait pas établi l'existence d'un préjudice important.

(1356) Compte tenu de la conclusion figurant au considérant 1353 du présent règlement, ces allégations ont été jugées sans objet.

8.3. **Institution rétroactive de droits compensateurs**

(1357) Comme indiqué au considérant 8 du présent règlement, la Commission a soumis à enregistrement les importations du produit soumis à l'enquête, conformément au règlement soumettant à enregistrement les importations, en vue d'une éventuelle application rétroactive de mesures compensatoires au titre de l'article 24, paragraphe 5, du règlement de base.

(1358) Conformément à l'article 16, paragraphe 4, du règlement de base, les droits peuvent être perçus rétroactivement «sur des produits déclarés pour la mise à la consommation quatre-vingt-dix jours au plus avant la date d'application des mesures provisoires».

(1359) À la lumière des conclusions formulées en l'espèce et compte tenu de l'impossibilité d'établir positivement que le préjudice, qui serait difficile à réparer, a commencé à se matérialiser avant la fin de l'enquête, la Commission a considéré que l'une des conditions juridiques prévues à l'article 16, paragraphe 4, du règlement de base n'était pas remplie et que, par conséquent, les droits ne devraient pas être perçus rétroactivement sur les importations enregistrées.

8.4. **Engagements**

(1360) À la suite de l'information finale, la CCCME a présenté, au nom des 12 producteurs-exportateurs suivants, une offre d'engagement de prix dans le délai précisé à l'article 13, paragraphe 2, du règlement de base:

— SAIC Motor Corporation Limited,

— Zhejiang Geely Automobile Company Limited,

— BYD Auto Industry Company Limited,

— BMW Brilliance Automotive Ltd.,

— Great Wall Motor Company Limited,

— NIO Holding Co., Ltd,

— Chery Automobile Co., Ltd,

— China FAW Corporation Limited,

— Dongfeng Motor Group Co., Ltd.,

— XPeng Inc.,

— Seres Auto Co., Ltd.,

— Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd. [n'incluant pas Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd].

(1361) En outre, trois producteurs-exportateurs (dont deux appartenant au groupe Geely) ont offert d'autres engagements de prix dans le cas où celui présenté avec la CCCME ne serait pas accepté. Ces autres engagements ont été offerts par les producteurs-exportateurs suivants:

— groupe SAIC,

— Smart Automobile Co., Ltd. (ci-après «Smart») (groupe Geely),

— Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (groupe Geely).

(1362) Conformément à l'article 13 du règlement de base, une offre d'engagement de prix doit être suffisante pour éliminer l'effet préjudiciable des subventions et son acceptation ne doit pas être jugée irréaliste. La Commission a évalué les offres au regard de ces critères et a estimé qu'elles n'étaient pas suffisantes et que leur acceptation serait irréaliste pour les raisons exposées ci-dessous.

8.4.1. *CCCME*

(1363) La Commission a observé que l'offre proposée n'était pas suffisante en ce qui concerne le prix minimal à l'importation (ci-après le «PMI») suggéré. En effet, la CCCME a proposé un PMI unique pour une grande variété de modèles de produits, couvrant tous les NCP et les produits de producteurs-exportateurs soumis à des taux de droit différents. Ce PMI reflétait un taux de droit de 21,3 % et ne tenait pas compte du fait que le groupe SAIC serait soumis à un taux de droit plus élevé.

(1364) En outre, la CCCME a proposé une indexation du PMI, fondée sur les cours de l'indice de prix des batteries lithium-ion. L'indexation suggérée n'a pas été jugée suffisante, non seulement parce que la part considérable restante des coûts de production est exposée à la volatilité des prix, mais aussi en raison de l'absence de références et d'outils de surveillance utilisables pour ces coûts.

(1365) La CCCME a également suggéré la possibilité de vendre à un prix inférieur au PMI sans être soumis à un taux de droit inférieur au niveau de subvention préjudiciable établi lors de l'enquête. En particulier, elle a proposé d'appliquer un contingent annuel pour la période de trois ans initiale, pendant laquelle les importations effectuées dans la limite de ce contingent pourraient être vendues à un prix inférieur au PMI et bénéficieraient d'un taux de droit réduit. La Commission a donc considéré que cet arrangement ne suffirait pas à éliminer l'effet préjudiciable des subventions.

(1366) La Commission a également conclu que l'acceptation d'un tel engagement serait irréaliste au sens de l'article 13 du règlement de base, pour les raisons exposées ci-dessous.

(1367) Un VEB est un produit hautement sophistiqué, qui se présente sous différents modèles ayant de multiples configurations, ce qui donne lieu à d'importantes variations de prix d'un type ou d'un modèle de produit à l'autre, compte tenu également des options sélectionnées. Du fait de leur nombre élevé, il existe un risque important de compensation croisée entre les différents types de produits.

(1368) En outre, la plupart des producteurs-exportateurs chinois soumis à l'offre d'engagement ont des structures organisationnelles extrêmement complexes, avec des centaines de sociétés composant chaque groupe et de multiples canaux de vente en Chine, dans l'Union et dans le reste du monde. Cette complexité, qui s'ajoute au fait que plusieurs producteurs-exportateurs inclus dans l'offre produisent et vendent divers autres produits (voitures à combustion, véhicules hybrides, etc.) et services par l'intermédiaire des mêmes nombreux canaux de vente et aux mêmes clients, entraîne un risque élevé de compensation croisée. Cela rend l'engagement inapplicable et donc irréaliste au sens de l'article 13 du règlement de base, compte tenu également du fait que certains membres n'ont pas pleinement coopéré à l'enquête.

8.4.2. *Autres offres d'engagement*

(1369) Étant donné que l'engagement offert par la CCCME au nom de 12 producteurs-exportateurs n'était pas suffisant et était irréaliste et qu'il ne pouvait donc être accepté, la Commission a évalué les engagements présentés à titre subsidiaire par quatre producteurs-exportateurs.

8.4.2.1. Groupe SAIC

(1370) Le groupe SAIC a offert un autre engagement, très semblable à celui qu'il a présenté avec la CCCME. Toutefois, contrairement à la CCCME, le groupe SAIC a proposé plusieurs PMI pour différents NCP qui ne couvrent pas tous les modèles vendus par le groupe. Comme déjà mentionné au considérant 1367 ci-dessus, la complexité du produit concerné et le grand nombre de types de produits entraînent un risque de compensation croisée. L'engagement offert par le groupe SAIC ne contenait aucun engagement à éliminer ce risque. L'offre comprenait un ajustement du PMI sur la base du prix des batteries. Toutefois, les prix des VEB sont influencés par d'importants autres éléments de coût aux prix instables dont ne tenait pas compte l'offre, et celle-ci ne prévoyait pas de références et de moyens pour surveiller ces éléments.

(1371) En outre, l'application et la surveillance des engagements nécessitent une coopération étroite et une grande transparence entre la Commission et le producteur-exportateur. À cet égard, et comme décrit à la section 3.3.2, le groupe SAIC n'a pas pleinement coopéré avec la Commission pendant l'enquête. Ce manque de coopération suscite de sérieux doutes quant à la future capacité du groupe SAIC à fournir les informations nécessaires qui permettraient à la Commission de surveiller et d'appliquer correctement l'engagement. Dès lors, tout engagement offert par cette société risque de n'être ni réaliste ni applicable.

(1372) Les observations formulées concernant l'engagement offert par la CCCME aux considérants 1364 à 1368 du présent règlement s'appliquaient également à l'engagement offert par SAIC.

(1373) Eu égard à ce qui précède, la Commission a conclu que l'offre présentée par le groupe SAIC n'était pas suffisante et qu'elle était irréaliste.

8.4.2.2. SMART

(1374) L'engagement offert par Smart consiste en un PMI pour chacun des types de produits (NCP) fabriqués et vendus pendant la période d'enquête. Les PMI ont été calculés sur la base du prix CIF moyen des types de produits au cours de la période d'enquête, ajusté à la baisse en déduisant les coûts postérieurs à l'importation, et d'une diminution des coûts des matières premières. Par conséquent, le niveau de ces PMI n'entraînait pas une augmentation suffisante du niveau de prix pour éliminer l'effet préjudiciable des subventions.

(1375) En outre, le groupe Geely, auquel appartient le producteur-exportateur, n'a pas pleinement coopéré (voir section 3.3.3 du présent règlement) avec la Commission: dès lors, les conclusions du considérant 1371 du présent règlement sont également applicables.

(1376) Enfin, comme déjà exposé ci-dessus au considérant 1367 du présent règlement en ce qui concerne d'autres offres, la complexité du produit concerné, les nombreux types de produits et de modèles (même au sein d'un même NCP pour lequel un même PMI était proposé) et la complexité de la structure de la société et de ses canaux de vente entraînent un risque élevé de compensation croisée.

(1377) Eu égard à ce qui précède, la Commission a conclu que l'offre présentée par Smart n'était pas suffisante et était irréaliste.

8.4.2.3. Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

(1378) Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. a présenté deux offres, qui concernaient chacune une marque spécifique.

8.4.2.3.1. Offre nº 1: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

(1379) Cette offre comportait deux possibilités d'engagement de prix pour une marque spécifique: l'option A incluait des PMI correspondant à tous les NCP pertinents proposés au niveau du prix CIF établi pour le groupe Geely pendant la période d'enquête. L'option B était elle aussi basée sur le niveau des prix CIF, auquel était ajoutée la marge de subvention déterminée lors de l'enquête pour le groupe Geely. Les engagements restants étaient similaires dans les deux variantes proposées pour l'engagement.

(1380) Il a été proposé de limiter l'application de l'engagement à une période de 26 mois et à un volume donné.

(1381) La Commission a observé que les PMI proposés étaient au même niveau que le prix établi pendant l'enquête et n'éliminaient donc pas l'effet préjudiciable des subventions.

(1382) La Commission a ensuite analysé l'option B, proposant des PMI au niveau CIF majorés du taux de subvention déterminé pour le groupe Geely. Toutefois, les options A et B contenaient toutes deux un ajustement à la baisse de la valeur CIF dû à la réduction des prix des batteries. En outre, les propositions prévoyaient une indexation des PMI sur la base du prix des batteries, qui n'a pas été jugée suffisante, non seulement parce que la part considérable restante des coûts de production est exposée à la volatilité des prix, mais aussi en raison de l'absence de références fiables et d'outils de surveillance efficaces pour ces coûts. La Commission a également conclu que l'engagement n'était pas suffisant pour les mêmes raisons que celles déjà mentionnées aux considérants 1375 et 1376 du présent règlement.

(1383) Par ailleurs, l'offre contenait une proposition visant à ce que la conformité avec le PMI soit évaluée non pas pour chaque transaction de vente individuelle, mais sur la base des prix moyens trimestriels, étant donné qu'un même NCP comportait plusieurs modèles avec différentes fourchettes de prix. Ce mécanisme permettrait toutefois au producteur-exportateur d'exporter vers l'Union certains produits à un prix inférieur au PMI et d'autres produits à un prix supérieur au PMI, ce qui va à l'encontre du principal objectif du PMI et de l'engagement, à savoir augmenter le prix à un niveau éliminant l'effet préjudiciable des subventions. Non seulement le mécanisme proposé entraînait un risque de compensation croisée, mais il légalisait celle-ci.

(1384) En outre, le groupe Geely, auquel appartient le producteur-exportateur, n'a pas pleinement coopéré (voir section 3.3.3 du présent règlement) avec la Commission: dès lors, les conclusions déjà mentionnées au considérant 1371 du présent règlement sont également applicables.

(1385) Eu égard à ce qui précède, la Commission a conclu que l'offre présentée par Polestar n'était pas suffisante et était irréaliste.

8.4.2.3.2. Offre nº 2: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

(1386) Le deuxième engagement de prix, l'«offre nº 2», était limité à une autre marque spécifique et semblable à l'«offre nº 1» décrite ci-dessus, et comportait également deux options, limitées cependant à un délai encore plus court (jusqu'à la fin de 2025).

(1387) L'option A n'a pas pu être acceptée, pour les mêmes raisons que celles décrites au considérant 1381 du présent règlement.

(1388) Dans cette offre, il était proposé d'évaluer la conformité des prix de vente avec le PMI sur la base des prix moyens trimestriels, étant donné qu'un même NCP comportait plusieurs modèles avec différentes fourchettes de prix. Ce mécanisme permettrait toutefois à la société d'exporter vers l'Union certains produits à un prix inférieur au PMI et d'autres produits à un prix supérieur au PMI, ce qui va à l'encontre du principal objectif de l'engagement de prix, à savoir augmenter le prix à un niveau éliminant l'effet préjudiciable des subventions. Non seulement le mécanisme proposé entraînait un risque de compensation croisée, mais il légalisait plutôt celle-ci.

(1389) L'option A proposait un PMI fixé au niveau du prix CIF pendant la période d'enquête. Le PMI proposé n'éliminait aucun niveau de subvention. Au contraire, un ajustement à la baisse de la valeur CIF établie pour le groupe Geely a été proposé en raison d'une diminution des prix des batteries, ainsi qu'en raison de différences techniques entre les modèles vendus et les autres modèles vendus par Geely. L'offre contenait également plusieurs PMI pour différents NCP couverts par un même modèle. Toutefois, elle ne couvrait pas tous les NCP vendus par le groupe, ni tous les NCP censés être vendus pour le modèle en question.

(1390) Dans l'option B, la marge de subvention a été ajoutée à la valeur CIF ajustée (en incluant un ajustement à la baisse en raison d'une diminution des prix des batteries et de différences techniques entre les modèles vendus et les autres modèles vendus par Geely); toutefois, l'offre d'engagement ne couvrait qu'un seul NCP et un nombre limité de produits exportés vers l'Union. Cela engendrait donc un risque élevé de compensation croisée.

(1391) Aucune option ne tenait compte de tous les modèles vendus par le groupe Geely relevant des NCP inclus dans l'offre. En général, un VEB est un produit hautement sophistiqué, qui se présente sous différents modèles ayant de multiples configurations, ce qui donne lieu à d'importantes variations de prix d'un type ou d'un modèle de produit à l'autre, compte tenu également des options sélectionnées. Du fait de leur nombre élevé, il existe un risque important de compensation croisée entre les différents types de produits.

(1392) En outre, le groupe Geely possède une structure organisationnelle extrêmement complexe, avec des centaines de sociétés liées et de multiples canaux de vente en Chine, dans l'Union et dans le reste du monde. Cette complexité, qui s'ajoute au fait que le groupe Geely produit et vend divers autres produits (voitures à combustion, véhicules hybrides, etc.) et services par l'intermédiaire des mêmes nombreux canaux de vente et aux mêmes clients, entraînait un risque élevé de compensation croisée.

(1393) En outre, le groupe Geely, auquel appartient le producteur-exportateur, n'a pas pleinement coopéré (voir section 3.3.3 du présent règlement) avec la Commission: dès lors, les conclusions déjà mentionnées au considérant 1371 du présent règlement sont également applicables. Eu égard à ce qui précède, la Commission a conclu que l'offre présentée par Volvo n'était pas suffisante et était irréaliste.

(1394) La Commission a adressé un courrier à toutes les sociétés ayant demandé l'acceptation d'une offre d'engagement, dans lequel elle exposait les raisons, susmentionnées, pour lesquelles elle avait rejeté leur offre. Toutes les sociétés ayant demandé l'acceptation d'une telle offre, ainsi que le groupe Geely, ont transmis des observations sur ce courrier. Ces observations ont été mises à la disposition des parties intéressées dans le dossier de l'affaire.

CCCME

(1395) En ce qui concerne la proposition de PMI et l'appréciation de la Commission selon laquelle cette proposition n'était pas suffisante vu qu'elle offrait un seul PMI pour différents types et modèles de VEB, la CCCME a affirmé que son approche était conforme aux pratiques antérieures de l'Union et visait à simplifier l'application de l'engagement de prix. La CCCME a toutefois présenté une proposition révisée, qui comprenait un PMI pour chaque NCP ainsi qu'un contingent annuel de ventes réalisées aux PMI.

(1396) En ce qui concerne la compensation croisée, la CCCME a soutenu que les craintes de la Commission concernant une compensation croisée entre les VEB étaient non fondées, puisque la nouvelle proposition contenait un PMI pour chaque NCP et remédiait dès lors au problème. Elle a également fait valoir que la transparence du marché des VEB de l'Union et le nombre limité de producteurs-exportateurs renommés sur ce marché atténuaient encore davantage ce risque. La CCCME a proposé d'inclure dans son engagement une clause exigeant que les producteurs-exportateurs inclus dans l'engagement offrent de communiquer les données relatives à leurs exportations totales vers l'Union, y compris leurs exportations de VEB, de véhicules hybrides et de véhicules à essence, à des fins de vérification.

(1397) En ce qui concerne la surveillance et le respect de l'engagement, la CCCME a affirmé que la Commission avait la capacité de surveiller les ventes et les prix de VEB au moyen de diverses bases de données, en assurant ainsi le respect de l'engagement tout en dissuadant les compensations croisées.

(1398) En ce qui concerne l'insuffisance d'une indexation du PMI basée uniquement sur les prix des batteries, la CCCME a soutenu que sa proposition était motivée par le fait que les batteries représentaient l'élément de coût le plus important d'un VEB. De même, elle a fait valoir qu'il existait des précédents, étant donné que dans d'autres affaires, l'indexation du PMI avait été liée à la principale matière première ou au principal élément de coût du produit soumis à l'enquête.

(1399) En ce qui concerne le contenu de l'engagement relatif aux volumes, la CCCME a fait part de sa volonté de discuter et d'ajuster le taux de droit compensateur réduit en ce qui concerne les volumes. La CCCME a souligné que la Commission avait constaté une menace de préjudice, et non un préjudice réel, pour l'industrie de l'Union et que le PMI proposé reflétait les subventions alléguées et avait pour but de les compenser conformément à l'évaluation effectuée par la Commission. De même, elle a soutenu que sa proposition incluait à la fois une composante de prix et une composante de volume, répondant ainsi aux préoccupations de la Commission. Le volume couvert par les taux de droit compensateur était inférieur à celui des exportations chinoises de VEB vers l'Union en 2022 et ne devrait donc pas causer de préjudice à l'industrie de l'Union.

(1400) La Commission a soigneusement analysé les observations formulées mais n'a trouvé aucune raison de modifier ses conclusions exposées à la section 8.4.1 ci-dessus. La CCCME a tenté de remédier à certains motifs du rejet en présentant une nouvelle offre d'engagement. Cette offre a toutefois été présentée après l'expiration du délai et pouvait déjà être rejetée pour cette raison. Néanmoins, compte tenu des spécificités de l'espèce, la Commission a analysé cette nouvelle offre et a conclu que, même si elle ne contenait plus seulement un PMI unique, mais un PMI par NCP, et était plus précise, elle ne répondait toujours pas à un certain nombre de préoccupations de la Commission quant à son caractère suffisant. En particulier, les PMI mis à jour pour chaque NCP étaient toujours basés sur le droit moyen pondéré, tandis que les niveaux de droit spécifiques, en particulier le niveau le plus élevé attribué au groupe SAIC, n'ont pas été pris en considération. Par conséquent, les PMI proposés n'élimineront pas les effets préjudiciables des subventions relatives à un grand nombre de ventes à l'exportation. En outre, la proposition contenait toujours un contingent annuel de ventes à des prix inférieurs au PMI, qui pouvaient bénéficier d'un droit inférieur à celui établi lors de l'enquête. Partant, l'offre mise à jour n'a pas non plus été jugée suffisante.

(1401) En ce qui concerne l'irréalisme de l'offre, la Commission a considéré que, même dans un scénario où tous les producteurs-exportateurs coopéreraient pleinement (ce qui n'a pas été le cas lors de l'enquête) à la surveillance et à l'application de l'engagement, celui-ci semblerait toujours irréaliste à ce stade, compte tenu du grand nombre de transactions, de la structure et des canaux de vente complexes des producteurs-exportateurs, de l'inclusion de sociétés non retenues dans l'échantillon qui n'ont pas fait l'objet d'une enquête et de la grande diversité de modèles, de types de produits et d'options à inclure.

Groupe SAIC

(1402) Le groupe SAIC a soutenu l'offre d'engagement de la CCCME et s'est montré disposé à ajuster les PMI basés sur les NCP afin d'éliminer les subventions constatées lors de l'enquête et à étudier d'autres PMI avec la Commission. Il a également proposé d'inclure une clause exigeant la communication de toutes les ventes à l'exportation vers l'Union afin de garantir la transparence et la mise en œuvre efficace de l'engagement.

(1403) Le groupe SAIC a fait valoir que le contingent annuel inclus dans son offre d'engagement était fixé à un niveau non préjudiciable, nettement inférieur au volume des exportations de VEB du groupe SAIC au cours de la période d'enquête, et n'avait donc aucun effet préjudiciable sur l'industrie de l'Union. Il a également soutenu que le mécanisme d'ajustement des PMI basé sur les prix des batteries était réaliste vu que les batteries constituent le principal élément de coût des VEB.

(1404) La Commission a examiné les arguments du groupe SAIC mais a confirmé, en l'absence d'une nouvelle proposition ou d'une proposition mise à jour, ses conclusions exposées à la section 8.4.2.1 ci-dessus. En particulier, compte tenu du fait que le groupe SAIC n'a que partiellement coopéré à l'enquête, la Commission n'était pas d'accord avec sa déclaration selon laquelle il était possible de garantir la transparence et la mise en œuvre efficace de l'engagement. En outre, le contingent annuel de ventes à un prix inférieur au PMI pouvant bénéficier d'un niveau de droit réduit signifie que l'effet préjudiciable des subventions ne serait pas entièrement éliminé.

Smart Automobile Co., Ltd. (ci-après «Smart») (groupe Geely)

(1405) Smart a demandé à la Commission de réévaluer l'offre, en tenant compte de ses arguments selon lesquels la société opère indépendamment du groupe Geely et ne devrait pas être considérée comme faisant partie de celui-ci. La société a également fait valoir qu'elle pouvait garantir une transparence complète sur ses canaux de vente et ses prix, en assurant ainsi le respect total et le réalisme de l'engagement. En outre, la société a souligné que ses prix de vente actuels sur le marché de l'Union étaient alignés sur ceux de ses concurrents directs, voire supérieurs à ceux-ci, et qu'elle était disposée à discuter de tout ajustement nécessaire du PMI.

(1406) La Commission a soigneusement examiné les arguments avancés par Smart, mais a confirmé ses conclusions exposées à la section 8.4.2.2 ci-dessus. En particulier, le niveau des PMI proposés n'entraînait pas une augmentation suffisante du niveau de prix pour éliminer l'effet préjudiciable des subventions. En outre, une offre d'engagement d'une société ne peut être évaluée indépendamment du groupe ou de la société qui détient et gère le site de production où les produits concernés sont fabriqués avant d'être exportés vers l'Union.

Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (groupe Geely)

— **Offre n° 1**

(1407) La société a fait valoir qu'il n'existait aucun risque de compensation croisée entre le groupe Geely et la marque à laquelle l'offre faisait référence, étant donné que les prix des voitures sont fixés sur la base de principes de prix de transfert établis, en assurant la transparence et la conformité avec diverses lois et réglementations. Le système comptable de la société de la marque peut suivre le prix payé par les clients pour chaque voiture, en empêchant ainsi toute compensation croisée. En outre, en tant que société cotée indépendante, la société est soumise à d'importantes obligations d'information et à de strictes normes comptables, et les transactions entre la société et ses parties liées sont régies par des lois et des politiques garantissant le respect de principes de pleine concurrence. La société dispose également de lignes directrices et de politiques internes pour éviter les compensations croisées. De même, sa structure organisationnelle et ses canaux de vente sont simples et n'impliquent pas le groupe Geely au sens large. Les documents comptables de la société permettent à la Commission de vérifier le respect de l'engagement de prix.

(1408) En ce qui concerne le caractère suffisant de l'offre d'engagement, la société a affirmé que les prix proposés dans l'option A éliminaient effectivement toute menace de préjudice conformément à l'article 13, paragraphe 1, dernier alinéa, du règlement de base. Ces prix n'ont pas pour but d'éliminer les subventions. En outre, étant donné que les prix du modèle de marque sont déjà élevés, l'inclusion de la marge de subvention (option B) calculée par la Commission dans ces prix déjà élevés entraînerait des niveaux de PMI excessifs. Les ajustements apportés aux PMI proposés étaient nécessaires, notamment pour tenir compte des différences significatives entre le prix des batteries pendant la période d'enquête et les prix actuels, et n'affecteraient pas l'élimination de la menace de préjudice.

(1409) La société a affirmé que le manque de coopération du groupe Geely était dénué de pertinence pour son offre d'engagement de prix. L'application de l'engagement de prix ne nécessite pas l'implication du groupe Geely, excepté pour la signature des factures certifiées. La société a également soutenu que la vérification du respect des conditions de l'engagement pouvait être entièrement réalisée par l'intermédiaire du siège de sa marque dans l'Union, qui a pleinement coopéré à l'enquête.

(1410) La Commission a soigneusement examiné ces observations, mais a confirmé sa conclusion exposée à la section 8.4.2.3 ci-dessus. En particulier, s'agissant du réalisme de l'engagement, la Commission n'était pas d'accord avec la déclaration selon laquelle l'application de l'engagement de prix ne nécessitait pas l'implication du groupe Geely. Une offre d'engagement d'une société ne peut être évaluée, surveillée et appliquée indépendamment du groupe ou de la société qui détient et gère le site de production où les produits concernés sont fabriqués avant d'être exportés vers l'Union.

(1411) En ce qui concerne le caractère suffisant de l'offre, la Commission a considéré qu'un certain nombre des modèles concernés par les PMI n'étaient pas encore exportés vers l'Union au cours de la période d'enquête, ce qui rendait déjà particulièrement compliquée la fixation d'un PMI suffisant. En outre, étant donné que les niveaux de PMI proposés dans l'option A étaient inférieurs aux prix CIF au cours de la période d'enquête sur lesquels les PMI étaient basés, la Commission a réaffirmé que cette offre n'était pas suffisante puisqu'elle n'éliminait pas l'effet préjudiciable des subventions. L'option B incluait le montant de subvention constaté au cours de la période d'enquête, mais également un ajustement à la baisse fondé sur l'évolution des prix des batteries après la période d'enquête. Cet ajustement diluait l'effet de la révision à la hausse du prix nécessaire pour éliminer l'effet préjudiciable des subventions et donnait lieu à un PMI qui n'éliminait pas entièrement le niveau de subvention constaté au cours de la période d'enquête. La Commission a en outre observé, sur la base des données disponibles ([178]), que la baisse des prix des batteries n'était pas reflétée dans les prix de vente du produit concerné aux consommateurs finaux. Par ailleurs, l'évolution des prix des intrants autres que les batteries qui ont une incidence considérable sur le coût total de production n'a pas été prise en considération. Enfin, en ce qui concerne l'argument selon lequel un PMI ne doit pas obligatoirement compenser les subventions, mais devrait être considéré comme suffisant s'il élimine toute menace de préjudice, la Commission n'était pas de cet avis et a souligné que, en règle générale, la règle du droit moindre n'était pas appliquée dans les enquêtes antisubventions. La Commission considère par conséquent que, de manière générale, l'effet préjudiciable des subventions ne peut être éliminé qu'en supprimant totalement le niveau de subvention constaté lors de l'enquête. En outre, il n'existait aucune base factuelle permettant de limiter le PMI à l'élimination de toute menace de préjudice, étant donné que la Commission n'a formulé aucune conclusion sur les niveaux de prix non préjudiciables au cours de la présente enquête.

([178]) https://ev-database.org.

Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (groupe Geely)

— **Offre n° 2**

(1412) La société a fait valoir que l'évaluation par la Commission du risque de compensation croisée était erronée. Selon elle, les prix du modèle de VEB en question sont fixés de manière transparente, sur la base de principes de prix de transfert établis, et chaque client achète un seul VEB, ce qui rend impossible une compensation croisée au niveau des clients. En tant que société cotée indépendante, la société respecte les lois interdisant la compensation croisée. Elle a insisté sur son respect de lois et de réglementations étendues. Sa culture du respect des directives et politiques internes empêche également la compensation croisée. Toutes les transactions sont méticuleusement inscrites dans les documents comptables, ce qui permet à la Commission de vérifier le respect de l'engagement.

(1413) La société a également soutenu que la portée de l'engagement était limitée, avec un PMI proche du prix du marché, ce qui réduit le risque de marges artificiellement élevées. En outre, l'engagement était d'une durée et d'un volume limités, ce qui atténue encore davantage le risque de compensation croisée. L'exclusion de certains NCP de l'engagement de prix visait à garantir le respect du PMI et la vérification de l'absence de compensations croisées entre les NCP était possible grâce aux différences physiques considérables et aux numéros de série individuels.

(1414) La société a soutenu que la Commission pouvait vérifier que le prix du modèle concerné ne variait pas entre différents types de détaillants. Malgré la complexité de la structure du groupe Geely, la structure organisationnelle et les canaux de vente de la société de la marque demeurent simples et indépendants du groupe Geely au sens large.

(1415) La société a par ailleurs affirmé que le PMI proposé dans l'option A avait pour but d'éliminer la menace de préjudice et non les subventions et que le niveau élevé de subvention constaté pour le groupe Geely s'expliquait en partie par l'utilisation des données disponibles au titre de l'article 28 du règlement de base. Le modèle concerné affichait un prix qui avait été fixé à la limite supérieure de son segment et les prix CIF utilisés pour déterminer les PMI étaient déjà très élevés. Ajouter la marge de subvention considérable calculée par la Commission à ces prix déjà élevés donnerait lieu à des niveaux de PMI excessifs. Il était nécessaire d'apporter des ajustements aux PMI pour tenir compte des différences de prix des batteries et de caractéristiques physiques entre le modèle concerné et les modèles vendus par le groupe au cours de la période d'enquête. Ces ajustements n'ont pas d'incidence sur l'élimination de la menace de préjudice.

(1416) Enfin, la société a affirmé que l'appréciation de la Commission concernant l'inapplicabilité de l'engagement de prix en raison du manque de coopération du groupe Geely était dénuée de pertinence. Selon elle, l'application de l'engagement nécessite une participation minimale du groupe Geely et son respect peut être entièrement vérifié par l'intermédiaire du siège de sa marque dans l'Union, qui a pleinement coopéré à l'enquête.

(1417) La Commission a soigneusement analysé les arguments avancés, mais a confirmé ses conclusions exposées à la section 8.4.2.4 ci-dessus. En particulier, s'agissant du réalisme de l'engagement, la Commission n'était pas d'accord avec la déclaration selon laquelle l'application de l'engagement de prix ne nécessitait pas l'implication du groupe Geely. Une offre d'engagement d'une société ne peut être évaluée, surveillée et appliquée indépendamment du groupe ou de la société qui détient et gère le site de production où le modèle concerné a été fabriqué avant d'être exporté vers l'Union.

(1418) En ce qui concerne le caractère suffisant de l'offre, la Commission a considéré que le modèle concerné n'était pas exporté vers l'Union au cours de la période d'enquête, ce qui rendait déjà particulièrement compliquée la fixation d'un PMI suffisant. En outre, étant donné que les niveaux de PMI proposés dans l'option A étaient inférieurs aux prix CIF au cours de la période d'enquête sur lesquels les PMI étaient basés, la Commission a réaffirmé que cette offre n'était pas suffisante puisqu'elle n'éliminait pas l'effet préjudiciable des subventions. L'option B incluait le montant de subvention constaté au cours de la période d'enquête, mais ajusté à la baisse, sur la base de l'évolution des prix des batteries après la période d'enquête et des différences physiques entre le modèle concerné et les modèles vendus par le groupe au cours de la période d'enquête sur la base desquels les PMI ont été établis. Ces ajustements à la baisse diluaient l'effet de la révision à la hausse du prix nécessaire pour éliminer l'effet préjudiciable des subventions constaté lors de l'enquête. En outre, comme déjà indiqué au considérant 1411 ci-dessus, la Commission a observé que la baisse des prix des batteries alléguée par la société n'était pas reflétée dans les prix de vente du produit concerné aux consommateurs finaux. En outre, l'évolution des prix des intrants autres que les batteries n'a pas été prise en considération. L'indexation proposée n'a donc pas été jugée suffisante.

(1419) Enfin, en ce qui concerne l'argument selon lequel un PMI ne doit pas obligatoirement compenser les subventions, mais peut être considéré comme suffisant s'il élimine toute menace de préjudice, la Commission n'était pas de cet avis et a souligné que, en règle générale, la règle du droit moindre n'était pas appliquée dans les enquêtes antisubventions. La Commission considère par conséquent que, de manière générale, l'effet préjudiciable des subventions ne peut être éliminé qu'en supprimant totalement le niveau de subvention constaté lors de l'enquête. En outre, il n'existait aucune base factuelle permettant de limiter le PMI à l'élimination de toute menace de préjudice, étant donné que la Commission n'a formulé aucune conclusion sur les niveaux de prix non préjudiciables au cours de la présente enquête.

Groupe Geely

(1420) Bien qu'il n'ait pas présenté d'offre en son nom, le groupe Geely a fait part de sa déception que la Commission ait jugé que les offres d'engagement n'étaient pas suffisantes. Il a réaffirmé son soutien total aux sociétés de son portefeuille et sa détermination à trouver une solution d'engagement qui satisferait la Commission. Il a fait part de son désaccord avec l'affirmation selon laquelle sa non-coopération partielle aurait une incidence négative sur l'engagement. Le groupe Geely a affirmé avoir pleinement coopéré à ce qui a été une affaire sans précédent en termes de portée, de complexité et de délais serrés.

8.4.2.4. Conclusion sur les offres d'engagement de prix

(1421) Après avoir analysé les offres à la lumière des observations des parties, la Commission a estimé qu'elles ne répondaient pas aux exigences requises quant à leur caractère suffisant, leur efficacité et leur applicabilité. Par conséquent, la Commission a conclu que les offres d'engagement de prix ne pouvaient pas être acceptées.

(1422) Toutefois, compte tenu des spécificités du marché des VEB, qui est en transition et en évolution rapide, de la complexité du produit et des circonstances exceptionnelles visées à l'article 13, paragraphe 2, du règlement de base, des consultations sont en cours en vue de trouver des engagements de prix efficaces et applicables. Une solution mutuellement convenue avec les pouvoirs publics chinois sous la forme d'un engagement avec la CCCME et/ou avec certains producteurs-exportateurs peut être dégagée et mise en œuvre même après l'institution de mesures définitives. Si une telle solution était trouvée et mise en œuvre, les droits compensateurs ne seraient pas perçus pour les producteurs-exportateurs concernés en vertu des dispositions juridiques applicables, y compris de l'article 13 du règlement de base.

8.5. **Suspension des mesures**

(1423) À la suite de l'information finale, les pouvoirs publics chinois, la CCCME, la société n° 22 et Polestar ont fait valoir que la Commission devrait suspendre les mesures, si celles-ci étaient instituées, conformément à l'article 24, paragraphe 4, du règlement de base.

(1424) Selon les pouvoirs publics chinois et la CCCME, la Commission a reconnu que le marché des VEB de l'Union se trouvait dans une phase de transition et était en constante évolution. Ils ont également considéré que les conditions du marché avaient changé en raison de la forte baisse de la demande de VEB, qui serait exacerbée par les mesures compensatoires, lesquelles entraîneraient à leur tour une hausse des prix qui restreindrait encore davantage l'offre de VEB abordables sur le marché de l'Union. Enfin, ils ont allégué que cette situation compromettait la faisabilité du plan d'abandon progressif des véhicules ICE d'ici à 2035 et que, dès lors, la suspension des mesures était dans l'intérêt de l'Union.

(1425) La Commission a conclu que la demande de suspension au titre de l'article 24, paragraphe 4, du règlement de base était générale et non étayée en ce qui concerne la forte baisse de la demande de VEB [cette allégation reposait uniquement sur un article de presse paru en juillet 2024 au sujet du marché allemand ([179])].

([179]) https://cleantechnica.com/2024/08/07/evs-at-19-1-share-in-germany-bevs-still-overpriced.

(1426) Polestar a également considéré que les conditions du marché avaient changé depuis la période d'enquête et que l'industrie des VEB se trouvait dans une spirale négative. Selon lui, cette tendance négative n'est devenue apparente qu'en 2024, de sorte qu'à ce stade, la protection interviendrait trop tôt et produirait l'inverse de l'effet escompté, en ralentissant la croissance de l'industrie de l'Union et en la rendant moins compétitive. En outre, suspendre les mesures pendant une courte période réduirait la probabilité que la menace de préjudice se concrétise en un préjudice réel. Les mesures ne pourraient offrir une respiration aux producteurs de l'Union qu'une fois rétablie la dynamique positive de la transition vers l'électrification. Polestar a précisé qu'il soutenait l'objectif de l'enquête visant à assurer la transition de l'Union vers l'électrification dans des conditions équitables, mais a demandé une suspension de neuf mois, prolongeable d'une durée maximale d'un an, étant donné qu'il avait besoin, de même que les FEO de l'Union, de plus de temps que la durée de l'enquête pour s'adapter à la nouvelle situation. Une telle suspension serait donc dans l'intérêt de l'Union.

(1427) La Commission a considéré que l'industrie de l'Union avait grandement besoin de réaliser des économies d'échelle, afin de diminuer son coût de production unitaire, ce qui lui permettra d'éventuellement réduire ses prix de vente. Si la Commission n'imposait pas de mesures compensatoires, l'industrie de l'Union ne serait pas en mesure de produire et de vendre suffisamment de VEB pour réaliser de telles économies d'échelle et baisser les prix à l'avenir. Dès lors, dans une telle situation, une suspension des mesures immédiatement après leur institution, même pour une courte période, annulerait tout effet positif de la mesure et retarderait encore plus le rétablissement de conditions de marché équitables dans l'Union afin que les producteurs de l'Union puissent bénéficier d'économies d'échelle réduisant leur coût de production unitaire. La Commission a également observé que la demande de suspension de Polestar semblait convenir à sa situation et à ses besoins spécifiques en tant qu'importateur lié. On ne pouvait toutefois en dire de même pour la totalité de l'industrie de l'Union, qui est composée à la fois de FEO de l'Union important de Chine et de FEO de l'Union n'important pas de Chine, et à la fois de FEO historiques opérant une transition vers l'électrification et de sociétés qui ont toujours construit des VEB.

(1428) De ce fait, la Commission a rejeté la demande de suspension.

8.6. **Durée des mesures**

(1429) Le groupe Geely a demandé à la Commission de mieux équilibrer les mesures proposées en limitant leur durée.

(1430) La Commission a observé que cette demande n'était pas étayée et n'expliquait pas en quoi une telle durée limitée suffirait à remédier à la menace de préjudice causée par les importations en provenance de Chine à bas prix faisant l'objet de subventions. Par conséquent, cette allégation a été rejetée.

9. **DISPOSITIONS FINALES**

(1431) Compte tenu de l'article 109 du règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil ([180]), 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 que publié au *Journal officiel de l'Union européenne*, série C, le premier jour civil de chaque mois.

(1432) Le comité établi en vertu de l'article 15, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/1036 n'a pas émis d'avis sur les mesures prévues par le présent règlement,

([180]) Règlement (UE, Euratom) 2018/1046 du Parlement européen et du Conseil du 18 juillet 2018 relatif aux règles financières applicables au budget général de l'Union, modifiant les règlements (UE) n° 1296/2013, (UE) n° 1301/2013, (UE) n° 1303/2013, (UE) n° 1304/2013, (UE) n° 1309/2013, (UE) n° 1316/2013, (UE) n° 223/2014, (UE) n° 283/2014 et la décision n° 541/2014/UE, et abrogeant le règlement (UE, Euratom) n° 966/2012 (JO L 193 du 30.7.2018, p. 1).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

1. Un droit compensateur définitif est institué sur les importations de véhicules électriques à batterie neufs principalement conçus pour le transport de neuf personnes ou moins, conducteur inclus, à l'exclusion des véhicules de catégorie L au sens du règlement (UE) nº 168/2013 et des motocycles, propulsés (quel que soit le nombre de roues mises en mouvement) uniquement par un ou plusieurs moteurs électriques, y compris ceux équipés d'un prolongateur d'autonomie à combustion interne (groupe auxiliaire de puissance), relevant actuellement du code NC ex 8703 80 10 (code TARIC 8703 80 10 10) et originaires de la République populaire de Chine.

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

Société	Droit compensateur définitif	Code additionnel TARIC définitif
Groupe BYD:	17,0 %	
BYD Auto Company Limited		89HH
BYD Auto Industry Company Limited		89HI
Changsha BYD Auto Company Limited		89HJ
Changsha Xingchao Auto Company Limited		89HK
Changzhou BYD Auto Company Limited		89HL
Fuzhou BYD Industrial Company Limited		89HM
Hefei BYD Auto Company Limited		89HN
Jinan BYD Auto Company Limited		89HO
Groupe Geely:	18,8 %	
Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited		89HP
Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd.		89HQ
Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.		89HR
Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.		89HS
Zhejiang Geely Automobile Company Limited		89HT
Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited		89HU
Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.		89HV
Groupe SAIC:	35,3 %	
SAIC MAXUS Automotive Company Limited		89HW
SAIC Motor Corporation Limited		89HX
Nanjing Automobile (Group) Corporation		89HY
SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.		89HZ
SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.		89IA
SAIC General Motors Co., Ltd.		89IB

Société	Droit compensateur définitif	Code additionnel TARIC définitif
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	7,8 %	89BZ
Autres sociétés ayant coopéré (annexe)	20,7 %	
Toutes les autres sociétés	35,3 %	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 apparaître une déclaration datée et signée par un représentant de l'entité délivrant une telle facture, identifié par son nom et sa fonction, et rédigée comme suit: «Je soussigné(e) certifie que le (volume) de véhicules électriques à batterie neufs vendu à l'exportation vers l'Union européenne et faisant l'objet de la présente facture a été fabriqué par (nom et adresse de la société) (code additionnel TARIC) en République populaire de Chine. Je déclare que les informations fournies dans la présente facture sont complètes et correctes.». À défaut de présentation d'une telle facture, le taux de droit applicable à toutes les autres sociétés s'applique.

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

Article 2

Les montants déposés au titre des droits compensateurs provisoires conformément au règlement d'exécution (UE) 2024/1866 sont définitivement libérés.

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 29 octobre 2024.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

PRODUCTEURS-EXPORTATEURS CHINOIS AYANT COOPÉRÉ NON RETENUS DANS L'ÉCHANTILLON

Producteurs-exportateurs ayant coopéré	Producteurs liés	Code additionnel TARIC définitif
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89FW
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	89FX
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89FY
	Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd	89FZ
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89GA
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	89GB
	Spotlight Automotive Ltd.	89GC
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89GD
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	89GE
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89GF
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	89GG
	China FAW Corporation Limited	89GH
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	89GI
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	89GJ
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	89GK
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89GL
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	89GM
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	89GN
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	89GO
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Seres Auto (Hubei) Co., Ltd.	89GP
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	89GQ
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	89GR
	Dongfeng Motor Company Ltd.	89GS
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	89GT
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	89GU
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	89GV
	Seres Auto Co., Ltd.	89GW
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	89GX
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited Taizhou Branch	89GY
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	89GZ
	Rizhao Weipai Automobile Co., Ltd.	89HA

Producteurs-exportateurs ayant coopéré	Producteurs liés	Code additionnel TARIC définitif
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BX
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89HB
	NIO Co., Ltd.	89HC
	NIO Technology (Anhui) Co., Ltd.	89HD
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89HE
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	89HF
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	89HG