RÈGLEMENT (UE) 2018/683 DE LA COMMISSION

du 4 mai 2018

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2016 relatif à la défense contre les importations qui font l'objet d'un dumping de la part de pays non membres de l'Union européenne ([1]), et notamment son article 7, paragraphe 4,

après consultation des États membres,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

1.1. Ouverture

(1) Le 30 juin 2017, la coalition contre les importations non équitables de pneumatiques (ci-après le «plaignant») a déposé une plainte au nom de producteurs représentant plus de 45 % de la production totale de pneumatiques neufs et rechapés pour autobus ou camions réalisée dans l'Union. La plainte contenait des éléments de preuve suffisants indiquant l'existence de pratiques de dumping et d'un préjudice en résultant.

(2) Le 11 août 2017, la Commission européenne (ci-après la «Commission») a ouvert une enquête antidumping sur les importations dans l'Union de certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121 (ci-après les «pneumatiques neufs et rechapés» ou le «produit concerné»), originaires de la République populaire de Chine (ci-après le «pays concerné» ou la «RPC») sur la base de l'article 5 du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil (ci-après le «règlement de base»). Elle a publié un avis d'ouverture au *Journal officiel de l'Union européenne* ([2]) (ci-après l'«avis d'ouverture»).

(3) Le 21 octobre, la Commission a publié un rectificatif à l'avis d'ouverture, dans lequel elle a clarifié la définition du produit concerné ([3]).

(4) Le 14 octobre 2017, la Commission a ouvert une enquête antisubventions concernant les importations dans l'Union de pneumatiques neufs et rechapés pour autobus ou camions originaires de la RPC et a entamé une enquête distincte. Elle a publié un avis d'ouverture au *Journal officiel de l'Union européenne* ([4]).

1.2. Enregistrement des importations

(5) Le 30 août 2016, le plaignant a introduit une demande d'enregistrement des importations du produit concerné originaires de la RPC au titre de l'article 14, paragraphe 5, du règlement de base.

(6) Le 4 octobre 2017, l'Association de l'industrie du caoutchouc en Chine (ci-après la «CRIA») et la Chambre de commerce chinoise des importateurs et exportateurs de métaux, de minéraux et de produits chimiques (ci-après

([1]) JO L 176 du 30.6.2016, p. 21.
([2]) Avis d'ouverture d'une procédure antidumping concernant les importations de pneumatiques neufs et rechapés pour autobus ou camions originaires de la République populaire de Chine (JO C 264 du 11.8.2017, p. 14).
([3]) JO C 356 du 21.10.2017, p. 24.
([4]) Avis d'ouverture d'une procédure antisubventions concernant les importations de pneumatiques neufs et rechapés pour autobus ou camions originaires de la République populaire de Chine (JO C 346 du 14.10.2017, p. 9).

la «CCCMC») ont présenté des observations sur la demande d'enregistrement. Selon elles, la demande ne respectait pas la norme applicable en matière d'éléments de preuve, puisque rien ne prouvait que le produit ait fait l'objet, par le passé, de pratiques de dumping, que les importations aient connu une augmentation substantielle ou que les importations soient susceptibles de compromettre gravement les effets correctifs du droit. Le 19 octobre 2017, la Commission a organisé une audition à la demande de la CRIA, à l'occasion de laquelle cette dernière a répété ses observations antérieures.

(7) Le 2 février 2018, la Commission a publié le règlement d'exécution (UE) 2018/163 ([1]) (ci-après le «règlement soumettant à enregistrement les importations») qui a soumis à enregistrement les importations du produit concerné originaire de la RPC à partir du 3 février 2018. Dans ce règlement, la Commission a examiné les observations formulées par les parties intéressées.

(8) Après l'entrée en vigueur de l'enregistrement, le groupe Hankook ([2]) a affirmé que ses droits de la défense avaient été violés, dans la mesure où aucune information sur l'intention de la Commission de soumettre à enregistrement les importations du produit concerné ne lui avait été communiquée avant l'entrée en vigueur de ce règlement. C'est la raison pour laquelle le groupe Hankook a fait valoir qu'il y avait violation de l'article 41 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne.

(9) La Commission a fait observer qu'au titre de l'article 20, paragraphe 2, du règlement de base, une information préalable est obligatoire avant l'institution de mesures définitives. Il n'en va pas de même d'une décision d'enregistrement prise en vertu de l'article 14, paragraphe 5, du règlement de base. Cet article ne prévoit que l'information préalable des États membres en temps voulu. Par ailleurs, le droit d'être entendu établi par l'article 41, paragraphe 2, point a), de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne ne s'applique qu'aux mesures individuelles défavorables. En l'espèce, la Commission a seulement invité les autorités douanières de l'Union à enregistrer les importations. Le règlement soumettant à enregistrement les importations ne constitue pas une mesure individuelle affectant défavorablement le groupe Hankook. Il n'a pas été adressé au groupe Hankook et n'a pas produit d'effets négatifs individuels pour celui-ci. Dès lors, ni les droits de la défense du groupe Hankook, ni l'article 41 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne n'ont été violés.

1.3. **Période d'enquête et période considérée**

(10) L'enquête relative au dumping et au préjudice a porté sur la période comprise entre le 1er juillet 2016 et le 30 juin 2017 (ci-après la «période d'enquête»). L'examen des tendances utiles pour l'évaluation du préjudice a couvert la période comprise entre le 1er janvier 2014 et la fin de la période d'enquête (ci-après la «période considérée»).

1.4. **Parties intéressées**

(11) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a invité les parties intéressées à prendre contact avec elle en vue de participer à l'enquête. De plus, la Commission a expressément informé le plaignant, d'autres producteurs de l'Union connus, les producteurs-exportateurs connus, les autorités de la République populaire de Chine, les importateurs, fournisseurs et utilisateurs connus, les négociants, ainsi que les associations notoirement concernées par l'ouverture de l'enquête et les a invités à y participer.

(12) Les parties intéressées ont eu l'occasion de présenter des observations concernant l'ouverture de l'enquête et de demander à être entendues par la Commission ou par le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales.

(13) Craignant des mesures de rétorsion de la part de clients ou concurrents concernés par cette enquête, deux producteurs de l'Union, représentés par le plaignant, ont saisi cette opportunité pour demander à la Commission que leurs noms soient tenus confidentiels, conformément à l'article 19, paragraphe 1, du règlement de base. Deux producteurs de l'Union ayant coopéré ont également demandé ce statut par la suite.

(14) La Commission a examiné individuellement le bien-fondé de chacune de ces demandes de traitement confidentiel. Elle a établi qu'il existait effectivement des éléments de preuve d'un risque important de représailles dans chaque cas et a accepté de ne pas divulguer les noms de ces sociétés.

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

([2]) Le groupe Hankook est constitué des sociétés liées suivantes: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd, Chongqing Hankook Tire Co., Ltd et Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

(15) Deux producteurs-exportateurs, le groupe Giti ([1]) et le groupe Aeolus ([2]), ont affirmé que l'anonymat de deux producteurs de l'Union représentés par le plaignant risquait de compromettre sérieusement les droits de la défense des parties, compte tenu de l'impossibilité de vérifier que le plaignant représente réellement plus de 25 % de la production totale de l'Union. En outre, l'anonymat ne permet pas aux parties intéressées de savoir dans quelle catégorie ([3]) le plaignant est présent et, partant, de formuler des observations utiles sur le préjudice matériel que celui-ci pourrait subir en raison des exportations chinoises du produit concerné vers l'Union. En outre, le groupe Giti a fait valoir que, selon le plaignant, la production de l'Union dans la catégorie 3 ne représentait que 16 % de la production totale de l'Union. Par conséquent, il a affirmé que l'ouverture de la procédure constituait une violation de l'article 5, paragraphe 4, du règlement de base. Enfin, le groupe Giti et le groupe Aeolus ont fait valoir que la confidentialité empêchait les parties intéressées de savoir si les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon étaient liés à des producteurs-exportateurs chinois.

(16) L'article 19 du règlement de base dispose que la Commission s'abstient de révéler toute information confidentielle sans l'autorisation spécifique de la personne qui a fourni l'information. La Commission a considéré que la version ouverte de la plainte permettait aux parties intéressées d'apprécier les conditions de représentativité. Par ailleurs, la représentativité du plaignant doit être appréciée globalement, sur la base de l'industrie qui aurait été touchée et non pour chaque segment du marché. Enfin, la Commission n'a pas été convaincue par l'argument selon lequel le fait de ne pas avoir connaissance de liens potentiels entre des plaignants anonymes et des producteurs-exportateurs chinois entraverait les droits de la défense des parties intéressées. Les allégations formulées à l'encontre de l'octroi de la confidentialité ont donc été rejetées.

(17) La Commission a également informé les producteurs en République de Corée (ci-après la «Corée»), au Japon, en République de l'Inde (ci-après l'«Inde»), en République d'Afrique du Sud (ci-après l'«Afrique du Sud»), en République de Turquie (ci-après la «Turquie»), au Royaume de Thaïlande (ci-après la «Thaïlande») et en République fédérative du Brésil (ci-après le «Brésil») de l'ouverture de l'enquête et les a invités à y participer. Dans l'avis d'ouverture, la Commission a informé les parties intéressées qu'elle envisageait d'utiliser les États-Unis d'Amérique (ci-après les «États-Unis») comme pays tiers à économie de marché (ci-après le «pays analogue») au sens de l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base. Les parties intéressées ont eu la possibilité de formuler des observations à cet égard, ce qu'elles ont fait (voir la section 3.1.2 ci-après).

1.5. **Échantillonnage**

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

a) *Échantillonnage des producteurs de l'Union*

(19) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a annoncé qu'elle avait sélectionné un échantillon provisoire de producteurs de l'Union. Elle a sélectionné cet échantillon sur la base des volumes de production et de ventes représentatifs les plus élevés tout en garantissant une répartition géographique. La Commission a invité les parties intéressées à lui faire part de leurs observations sur l'échantillon provisoire.

(20) Quatre parties intéressées ont présenté des observations sur l'échantillon provisoire (le groupe Aeolus, le groupe Giti, la CRIA et la CCCMC). Elles ont notamment considéré que la segmentation du marché en trois catégories n'était pas dûment prise en compte dans l'échantillon provisoire et que celui-ci devrait refléter le plus fidèlement possible le pourcentage de la production et des ventes de produits des catégories 1, 2 et 3 par rapport à la production et aux ventes totales de l'Union.

(21) À la suite de cette observation, le 25 septembre 2017, la Commission a demandé aux producteurs de l'Union de lui fournir des informations supplémentaires sur les catégories afin d'établir un échantillon révisé de producteurs de l'Union.

(22) Les producteurs de l'Union ayant coopéré qui ont répondu au questionnaire d'échantillonnage incluent des grandes entreprises et des petites et moyennes entreprises (PME) ([4]) et représentent plus de 50 % de la production et des ventes totales estimées de l'Union.

([1]) Giti Tire (China) Investment Co., Ltd et ses filiales: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd et Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd.

([2]) Aeolus Tyre Group Co., Ltd, y compris Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd et Pirelli Tyre Co., Ltd.

([3]) Les informations collectées et reçues par la Commission montrent que le marché de l'Union des pneumatiques pour autobus et camions est segmenté en trois catégories. Les pneumatiques de la catégorie 1 correspondent aux pneumatiques neufs haut de gamme portant la marque phare des principaux fabricants. La catégorie 2 couvre la plupart des pneumatiques autres que haut de gamme, à la fois neufs et rechapés, dont les prix — et les performances en matière de kilométrage — correspondent à environ 65 à 80 % du prix des pneumatiques de la catégorie 1. Les pneumatiques de la catégorie 3 sont des pneumatiques neufs et rechapés ayant des performances inférieures en matière de kilométrage et une rechapabilité très limitée.

([4]) Voir la recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro-, petites et moyennes entreprises (2003/361/CE).

(23) Pour établir l'échantillon définitif, la Commission a pris en considération la fragmentation du secteur des pneumatiques en différentes catégories, en veillant à ce que les trois catégories soient couvertes par les sociétés retenues dans l'échantillon. En outre, pour garantir que la situation des PME se reflète correctement dans l'analyse du préjudice, puisque celles-ci représentent quelque 15 % du volume total des ventes dans l'Union réalisées par les producteurs de l'Union, la Commission a considéré que les PME devraient également être représentées dans l'échantillon.

(24) Onze producteurs de l'Union ont été retenus dans l'échantillon sur la base des éléments suivants:

— la représentativité globale en termes de volume de production et de ventes du produit concerné au cours de l'année 2016,

— la représentativité des catégories en termes de volume de production du produit concerné au cours de l'année 2016,

— la répartition géographique et

— la représentativité des producteurs de l'Union en termes de taille, à savoir entre les PME et les grandes entreprises.

(25) Parmi les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon figurent à la fois des grandes entreprises et des PME. Les producteurs de l'Union sélectionnés sont établis dans six États membres (Italie, Espagne, Pologne, Portugal, Allemagne et France) et représentaient ensemble plus de 36 % de la production de l'Union et des ventes déclarées par les producteurs de l'Union ayant coopéré.

(26) Le 22 décembre 2017, un des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, à savoir le producteur polonais Geyer&Hosaja, a informé la Commission qu'il avait décidé d'arrêter de coopérer à l'enquête. Les pourcentages mentionnés au considérant 25 ne sont pas affectés par le retrait de ce producteur car sa production représente moins de 0,1 % de la production totale de l'Union. La Commission a dès lors conclu que l'échantillon final était représentatif de l'industrie de l'Union.

(27) Enfin, le groupe Giti a affirmé que la Commission aurait dû mettre immédiatement fin à la présente enquête en raison de la présélection erronée, sur le plan procédural, de l'échantillon de producteurs de l'Union. La Commission a rappelé que la sélection provisoire d'un échantillon de producteurs de l'Union était légalement possible et contribuait à une enquête efficace dans des délais serrés. Comme démontré aux considérants 21 à 25, l'échantillon provisoire a été modifié à la suite des observations des parties intéressées. Par conséquent, cet argument a été rejeté.

b) *Sélection d'un échantillon d'importateurs*

(28) Afin de se prononcer sur la nécessité de recourir à l'échantillonnage et, dans l'affirmative, de sélectionner un échantillon, la Commission a invité les importateurs indépendants à lui communiquer les informations demandées dans l'avis d'ouverture. Cinq importateurs, important environ 430 000 unités en provenance de la RPC, se sont fait connaître. Deux sociétés, représentant [70-90 %] des importateurs ayant transmis un formulaire d'échantillonnage, ont été incluses dans l'échantillon.

c) *Échantillonnage des producteurs-exportateurs en RPC*

(29) Afin de se prononcer sur la nécessité de recourir à l'échantillonnage et, dans l'affirmative, de sélectionner un échantillon, la Commission a invité tous les producteurs-exportateurs en RPC à lui communiquer les informations demandées dans l'avis d'ouverture. En outre, la Commission a demandé à la mission de la République populaire de Chine auprès de l'Union d'identifier et/ou de contacter d'éventuels autres producteurs-exportateurs susceptibles de souhaiter participer à l'enquête.

(30) Quarante-neuf producteurs-exportateurs ont fourni les informations demandées et ont accepté d'être inclus dans l'échantillon. Conformément à l'article 17, paragraphe 1, du règlement de base, la Commission a retenu un échantillon constitué des quatre producteurs ci-après sur la base du plus grand volume représentatif d'exportations vers l'Union sur lequel l'enquête pouvait raisonnablement porter compte tenu du temps disponible:

— Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd et Pirelli Tyre Co, Ltd (ci-après le «groupe Aeolus»),

— Xingyuan Tire Group Ltd, Co. et Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (ci-après le «groupe Xingyuan»),

— Giti Tire (China) Investment Co., Ltd; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd et Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd (ci-après le «groupe Giti»),

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd et Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (ci-après le «groupe Hankook»).

(31) Conformément à l'article 17, paragraphe 2, du règlement de base, tous les producteurs-exportateurs connus concernés et les autorités du pays concerné ont été consultés pour la constitution de l'échantillon. La Commission a reçu des observations émanant: 1) du plaignant, 2) de la CRIA et de la CCCMC et 3) d'un producteur-exportateur, le groupe Giti.

(32) Le plaignant a déclaré que l'échantillon proposé n'était pas suffisamment représentatif, vu qu'il ne tenait pas suffisamment compte des différents segments de prix, appelés ci-après «catégories», qui existent sur le marché des pneumatiques de l'Union. Selon le plaignant, le segment intermédiaire (catégorie 2) était surreprésenté dans l'échantillon alors que l'écrasante majorité des exportateurs chinois opéraient dans le segment inférieur (catégorie 3) qui était sous-représenté. Il a donc fait valoir que les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon ne refléteraient pas de manière adéquate le prix moyen à l'importation dans l'Union. Le plaignant a demandé que les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon pour la catégorie 2 soient remplacés par des producteurs-exportateurs de la catégorie 3.

(33) La CRIA, la CCCMC et le groupe Giti ont accepté, sur le principe, l'échantillon sélectionné provisoirement, mais ont considéré que compte tenu du nombre important de producteurs-exportateurs, la représentativité de l'échantillon pourrait être encore améliorée en ajoutant des sociétés.

(34) La Commission a considéré que l'échantillon proposé se composait de producteurs-exportateurs issus à la fois des catégories intermédiaire et inférieure représentant plus de 50 % des importations totales dans l'Union en provenance de la RPC. Remplacer les plus grands producteurs-exportateurs de la catégorie 2 par des producteurs-exportateurs plus petits de la catégorie 3 ferait perdre à l'échantillon sa représentativité, vu qu'une grande partie des exportations totales ont été effectuées, selon les données disponibles, dans la catégorie intermédiaire.

(35) La Commission a donc décidé de retenir l'échantillon sélectionné provisoirement et en a informé l'ensemble des parties intéressées le 19 octobre 2017.

(36) Par la suite, l'Association européenne du rechapage et l'Association européenne des fabricants de pneumatiques et de caoutchouc (ci-après l'«ETRMA») ont déclaré que l'échantillon finalement retenu risquait d'entraîner un grave déséquilibre de l'assortiment de produits entre les pneumatiques de la catégorie 2 et ceux de la catégorie 3. Selon elles, les prix moyens à l'importation pourraient ne pas refléter de manière fiable la part des volumes d'importation les plus préjudiciables à l'industrie de l'Union. Elles ont dès lors invité instamment la Commission à réévaluer et modifier l'échantillon et, au moins, à ajouter un producteur-exportateur affichant d'importants volumes d'exportation de produits de la catégorie 3.

(37) La Commission a réévalué la faisabilité technique d'un nouvel élargissement de l'échantillon. Elle a souligné que les groupes de producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon comprenaient: 1) treize entités juridiques intervenant dans la production et les ventes intérieures du produit concerné, 2) deux exportateurs liés établis en dehors de l'Union et 3) plus de dix importateurs liés établis dans l'Union. Les données communiquées par chacune de ces entités ont dû être traitées et vérifiées. Par conséquent, la Commission a considéré que l'enquête ne pouvait pas raisonnablement porter sur davantage de producteurs-exportateurs compte tenu du temps disponible.

(38) La Commission n'a donc pas modifié l'échantillon finalement retenu et communiqué antérieurement aux parties intéressées.

(39) Outre les quatre producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, dix producteurs-exportateurs ont déclaré que, au cas où ils ne seraient pas inclus dans l'échantillon, ils souhaitaient recevoir un questionnaire ou tout autre formulaire à remplir pour demander un examen individuel au titre de l'article 17, paragraphe 3, du règlement de base.

(40) La Commission a envoyé des questionnaires antidumping aux quatre producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon, aux dix producteurs-exportateurs ayant demandé à recevoir le questionnaire ou tout autre formulaire à remplir, comme indiqué plus haut, ainsi qu'aux producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(41) Des réponses aux questionnaires ont été reçues des quatre producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon et des dix producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Aucun des producteurs-exportateurs non retenus dans l'échantillon n'a répondu aux questionnaires.

1.6. **Formulaires de demande de statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché**

(42) La Commission a envoyé des formulaires de demande de statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché aux deux producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, le groupe Hankook et le groupe Giti, qui avaient demandé à bénéficier de ce statut conformément à l'article 2, paragraphe 7, point b), du règlement de base. Elle a également envoyé ces formulaires aux producteurs-exportateurs ayant coopéré non retenus dans l'échantillon qui l'avaient demandé. La Commission n'a reçu des réponses aux formulaires de demande de statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché que des deux sociétés retenues dans l'échantillon.

1.7. **Visites de vérification**

(43) La Commission a recherché et vérifié toutes les informations jugées nécessaires aux fins de la détermination provisoire du dumping, du préjudice en résultant et de l'intérêt de l'Union. Conformément à l'article 16 du règlement de base, des visites de vérification ont été effectuées dans les locaux des sociétés suivantes:

Producteurs de l'Union:

— Good Year Firma Oponiarska, Pologne,

— Wetest, République tchèque,

— B.R.P. Pneumatici, Italie,

— Banden plant, Pays-Bas,

— Marangoni Spa Ltd Italie,

— quatre producteurs de l'Union ayant demandé un traitement confidentiel.

Producteurs-exportateurs en RPC:

— Aeolus Tyre Co., Ltd (Jiaozuo); Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd (Taiyuan) et Pirelli Tyre Co, Ltd (Jining),

— Xingyuan Tire Group Ltd, Co. et Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying),

— Giti Tire (China) Investment Co. (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd (Hualin) et un exportateur lié à Singapour,

— Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd (Jiangsu) et un exportateur lié à Séoul, Corée.

Producteurs dans un pays analogue:

— producteur anonyme du pays analogue, au Brésil.

Importateurs liés dans l'Union:

— Giti UK, Cheshire, Royaume-Uni,

— Hankook UK, Northamptonshire, Royaume-Uni, et Hankook Germany, Neu-Isenburg, Allemagne.

2. PRODUIT CONCERNÉ ET PRODUIT SIMILAIRE

2.1. **Produit concerné**

(44) Le produit concerné correspond à certains pneumatiques neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121, originaires de la RPC, relevant actuellement des codes NC 4011 20 90 et ex 4012 12 00 (code TARIC 4012 12 00 10). Ces codes NC et TARIC sont mentionnés à titre purement indicatif.

(45) Le produit concerné couvre à la fois les pneumatiques neufs et rechapés pour autobus ou camions, lesquels présentent les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles.

(46) Les deux types du produit concerné sont fabriqués à partir des mêmes intrants (même si la technologie utilisée peut être différente) et présentent une structure similaire. La variation des matières premières et de la structure confère des caractéristiques de performance différentes.

2.1.1. *Procédé de fabrication*

2.1.1.1. Pneumatiques neufs

(47) Le procédé de fabrication des pneumatiques neufs pour autobus et camions implique: 1) le mélangeage et le mixage du caoutchouc, 2) la préparation des composants du pneumatique, 3) la confection (écologique) du pneumatique, 4) la cuisson (vulcanisation) et 5) le contrôle final. Tous les pneumatiques pour autobus et camions sont fabriqués à partir des mêmes matières premières de base, à savoir le caoutchouc naturel, le caoutchouc synthétique, l'acier, le noir de carbone, d'autres substances chimiques et huiles ainsi que des matières textiles, et sont constitués des mêmes composants, à savoir une bande de roulement, des flancs, une enveloppe intérieure, des nappes métalliques, des ceintures en acier et des câblés d'enveloppe, même si l'on constate une certaine variation entre les différents fabricants du produit.

(48) Il a également été établi que le procédé de fabrication des pneus neufs pour camions et autobus faisait intervenir diverses technologies, ce qui, néanmoins, n'a pas eu d'incidence sur les conclusions générales en ce qui concerne l'interchangeabilité.

2.1.1.2. Pneumatiques rechapés

(49) Le rechapage est essentiellement un processus de recyclage consistant à restaurer des pneumatiques usagés en remplaçant la bande de roulement sur une ancienne carcasse. La carcasse constitue le principal élément du processus de rechapage et, dès lors, l'activité du rechapeur consiste en grande partie à sélectionner et à acheter des carcasses pouvant servir à un rechapage. La carcasse représente par conséquent le principal intrant du processus de production et constitue, selon sa qualité, soit un véritable produit «semi-fini», soit un déchet.

(50) De nouveau, ce processus peut faire intervenir diverses technologies, sans incidence sur les conclusions de la Commission relatives à l'interchangeabilité.

2.1.2. *Utilisations et types de pneumatiques*

(51) Les pneumatiques pour autobus et camions sont produits dans une grande variété de types et de tailles que l'on retrouve sur divers véhicules commerciaux, allant des camions de livraison locale et des autobus utilisés dans un cadre urbain ou régional aux camions et autobus longue distance, en fonction de leur taille et des spécifications de leur indice de charge. Ils ne sont pas adaptés à une utilisation sur des véhicules de tourisme ni sur d'autres véhicules utilitaires légers, ni sur des véhicules entièrement hors-route, comme les tracteurs agricoles.

(52) Les pneumatiques pour autobus ou camions sont vendus en deux types et pour quatre applications (positions de montage). Le pneumatique à chambre à air est l'option plus traditionnelle: il dispose d'une chambre à air, qui a sa propre valve, placée à l'intérieur du pneumatique. Dans un pneumatique sans chambre à air, le pneumatique et la jante de la roue forment un ensemble étanche à l'air, la valve étant montée directement sur la jante. Une majorité écrasante de pneumatiques pour camions ou autobus vendus dans l'Union sont des pneumatiques sans chambre à air. Les quatre applications (positions de montage) des pneumatiques pour camions ou autobus sont les suivantes: montage sur «essieu directeur», sur «essieu moteur», sur «essieu porteur» et «toutes positions». Les pneumatiques pour essieu directeur sont conçus pour être utilisés sur l'essieu avant afin de faciliter la conduite, mais peuvent être montés à toutes les positions sur le camion ou l'autobus en fonction de l'utilisation du véhicule. Les pneumatiques pour essieu moteur sont conçus pour le train d'entraînement et offrent une meilleure adhérence. Les pneumatiques pour essieu porteur sont conçus pour être montés sur les remorques, alors que les pneumatiques «toutes positions» sont destinés à être utilisés à toutes les positions sur un véhicule, en fonction de son utilisation.

(53) Les pneumatiques, neufs ou rechapés, sont soumis aux mêmes exigences de sécurité sur le marché de l'Union que celles définies dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]).

2.2. **Segmentation en trois catégories du marché de l'Union des pneumatiques**

(54) Les informations collectées et reçues par la Commission montrent que le marché de l'Union des pneumatiques pour autobus et camions est segmenté en trois catégories ou segments. Bien qu'il n'existe pas de délimitation nette entre les différentes catégories, on constate un consensus général parmi les parties intéressées et avec les conclusions de la Commission sur la catégorisation qui suit.

(55) Les pneumatiques de la catégorie 1 correspondent aux pneumatiques neufs haut de gamme portant la marque phare des principaux fabricants. La notoriété de la marque représente un facteur clé pour les pneumatiques de cette catégorie et justifie des prix sensiblement plus élevés pour les performances élevées attendues, ainsi que des investissements marketing particulièrement importants. Les pneumatiques des fabricants d'équipements d'origine pour camions ou autobus appartiennent principalement à cette catégorie. La qualité des pneumatiques de la

([1]) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

catégorie 1 assure un niveau élevé de rechapabilité de ces pneumatiques conçus pour avoir «plusieurs vies», ce qui augmente encore le kilométrage déjà considérablement supérieur du produit d'origine (jusqu'à trois rechapages pour une utilisation normale). Les pneumatiques de la catégorie 1 sont également associés à un niveau de sécurité plus élevé et s'accompagnent souvent d'un bon niveau de service après-vente.

(56) La catégorie 2 couvre la plupart des pneumatiques autres que haut de gamme, à la fois neufs et rechapés, dont les prix correspondent à environ 65 à 80 % du prix des pneumatiques de la catégorie 1. Les pneumatiques des fabricants d'équipements d'origine pour remorques peuvent être inclus dans cette catégorie. La notoriété de la marque demeure un facteur important dans cette catégorie et les marques sont généralement bien connues des acheteurs, qui sont également en mesure d'identifier les fabricants. Ces pneumatiques sont généralement rechapables au moins une fois et, bien que plus limités que les pneumatiques de la catégorie 1, ils offrent de bonnes performances en termes de kilométrage.

(57) Les pneumatiques de la catégorie 3 sont des pneumatiques neufs et rechapés ayant des performances inférieures en termes de kilométrage et une rechapabilité très limitée, voire nulle. Leurs prix — et leurs performances en termes de kilométrage — sont généralement inférieurs à 65 % de ceux des pneumatiques de la catégorie 1. Pour cette catégorie, la notoriété de la marque est quasiment inexistante et le prix devient le facteur déterminant dans la décision d'achat du client. Aucun service après-vente n'est généralement fourni.

(58) Les pneumatiques rechapés peuvent être classés dans la catégorie 2 ou 3. Même si certains pneumatiques chinois sont rechapables, il existe très peu de rechapage effectué en RPC. Le rechapage est toutefois relativement répandu dans l'Union ainsi que sur d'autres marchés comme, par exemple, le Brésil. L'activité de rechapage dans l'Union est effectuée par:

— des rechapeurs intégrés qui opèrent sous le nom, la marque ou le mandat d'un producteur de pneumatiques neufs. Ces rechapeurs sont considérés comme le prolongement des marques qui vendent les pneumatiques neufs. Cette activité correspond aux pneumatiques de la catégorie 2,

— des rechapeurs indépendants qui couvrent généralement des marchés géographiques et des volumes bien moindres. Ils vendent des pneumatiques sous leur propre nom ou leur propre marque et s'appuient sur leur propre expertise. La plupart d'entre eux sont des PME (au moins 380 sociétés dans l'Union). Cette activité correspond aux pneumatiques de la catégorie 3.

(59) La Commission a établi la «cartographie» des pneumatiques neufs et rechapés, par marque, sur la base des informations fournies par le plaignant; cette cartographie a été mise à la disposition de toutes les parties intéressées le 27 octobre 2017.

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

(60) Comme indiqué au considérant 58, les parties intéressées ont généralement accepté le principe de la segmentation du marché en trois catégories.

(61) La cartographie du marché des marques de pneus, telle qu'exposée par catégorie dans la note au dossier du 27 octobre 2017, a été globalement approuvée par les parties intéressées, à l'exception des demandes suivantes de reclassement de certaines marques dans des catégories différentes, présentées par les parties intéressées. Plus précisément, le groupe Aeolus considérait que sa marque Aeolus appartenait à la catégorie 3 (et non à la catégorie 2); deux importateurs de la marque Double Coin ont demandé que celle-ci soit classée dans la catégorie 2 (au lieu de la catégorie 3); le groupe Hankook considérait que sa marque Aurora appartenait à la catégorie 2 (et non à la catégorie 3); le groupe Giti considérait dans sa réponse au questionnaire que ses marques Primewell et GT Radial appartenaient à la catégorie 2 (plutôt qu'à la catégorie 3) et un importateur indépendant a fait valoir que la marque Sailun devait être classée dans la catégorie 2 (au lieu de la catégorie 3).

(62) La Commission a examiné ces demandes sur la base des éléments de preuve présentés par les parties intéressées ainsi que des informations recueillies d'office au cours de l'enquête. Conformément aux caractéristiques visées au considérant 49, elle a analysé dans quelle mesure les pneumatiques des marques spécifiques sont 1) rechapables, 2) utilisés comme équipement d'origine pour les autobus et camions et 3) commercialisés dans une certaine catégorie en fonction de la propre appréciation de chaque société.

(63) En ce qui concerne le groupe Hankook, la Commission a accepté de classer la marque Aurora dans la catégorie 2, comme demandé. Cependant, elle a considéré également que la marque Hankook devait être classée dans la catégorie 1. Pour la marque Hankook, il existe en effet une garantie juridique que ses pneumatiques peuvent être rechapés au moins une fois. Par ailleurs, ce groupe opère comme fournisseur d'équipements d'origine pour camions ou autobus pour des entreprises européennes telles que Scania, MAN et Mercedes-Benz. Le site web du groupe Hankook présente sa marque Hankook comme «premium» et un document interne émanant d'un importateur lié, remis lors de la vérification, indique que cette marque est passée dans la catégorie 1.

(64) En ce qui concerne le groupe Giti, la Commission a accepté de classer les marques Primewell et GT Radial dans la catégorie 2, comme demandé. La Commission a également établi que les pneumatiques Giti sont rechapables. Toutefois, les activités de première monte du groupe Giti ne concernent pas les camions et autobus, mais uniquement les véhicules de tourisme. En outre, le groupe Giti considère que ses marques appartiennent à la catégorie 2. Par conséquent, les marques du groupe ont été classées dans la catégorie 2.

(65) Pour le groupe Aeolus, la Commission a provisoirement accepté de classer sa marque Aeolus dans la catégorie 3, comme demandé par la société, sur la base des arguments selon lesquels ses pneumatiques ne sont généralement pas rechapables et ne sont pas vendus sur le marché de la première monte.

(66) Les importateurs ayant formulé les demandes concernant les marques Double Coin et Sailun ne figuraient pas parmi les sociétés retenues dans l'échantillon, de sorte que la Commission n'a pas pu vérifier leurs arguments à ce stade. Étant donné qu'ils n'étaient pas inclus dans l'échantillon, leur classement dans les catégories 2 ou 3 n'affecte en rien l'issue de l'enquête. Par conséquent, tout en ne remettant pas en cause les éléments de preuve présentés par les importateurs au sujet de l'expérience de leurs clients avec les pneumatiques de ces marques, la Commission n'a pas pris position sur leurs demandes à ce stade.

(67) Plusieurs parties intéressées ont fait savoir que la cartographie des catégories par marque n'était applicable qu'à l'Union et que, dans d'autres marchés, elle pouvait être très différente. En particulier, la cartographie des catégories dans l'Union ne peut être transposée au marché chinois. La Commission a souligné que la cartographie par marque avait été utilisée dans le cadre de la présente enquête aux fins d'analyser la situation sur le marché de l'Union et n'avait aucune portée juridique pour d'autres marchés.

2.3.1. *Demandes d'exclusion de produits*

(68) La CRIA et la CCCMC ainsi que le groupe Aeolus ont fait valoir qu'il fallait exclure de la définition du produit concerné soit les pneumatiques neufs, soit les pneumatiques rechapés, car:

— les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés ne présentent pas les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles,

— les pneumatiques rechapés ont une durée de vie plus courte que les pneumatiques neufs,

— les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés n'ont pas les mêmes utilisations, circuits de vente et applications et ne sont pas perçus de la même manière par les consommateurs. En particulier, les pneumatiques rechapés ne sont pas utilisés sur le marché de la première monte et ne sont généralement pas placés sur l'«essieu directeur», ni sur les camions transportant des marchandises dangereuses,

— les pneumatiques neufs et les pneumatiques rechapés ne relèvent pas des mêmes codes NC.

(69) Ces parties ont également fait remarquer que, dans plusieurs affaires de concurrence, la Commission et la Cour de justice de l'Union européenne avaient conclu que les pneumatiques neufs et rechapés constituaient deux marchés pertinents différents au niveau du prix, de la structure de l'offre, de la structure de la demande, des canaux d'approvisionnement et de la substituabilité ([1]). La CRIA et la CCCMC ont en outre souligné que d'autres autorités chargées d'enquêtes antidumping avaient traité séparément les pneumatiques neufs et rechapés ([2]).

(70) La CRIA et la CCCMC ont fait valoir que la Commission avait commis une erreur, dans son évaluation, en ce qui concerne les facteurs pertinents, en ne traitant pas séparément les pneumatiques neufs et rechapés.

(71) Le groupe Giti a affirmé que les pneumatiques rechapables ou «à plusieurs vies» devraient être exclus de la définition du produit concerné puisque les pneumatiques rechapables sont plus sophistiqués que les pneumatiques non rechapables, avec des caractéristiques techniques qui les en distinguent.

(72) La Commission a conclu que le processus de rechapage préservait les principales caractéristiques, les composants et la structure du pneumatique résultant du processus de fabrication initial. En particulier, les principales spécifications techniques du pneumatique, à savoir sa taille, son indice de charge et son indice de vitesse, ne sont pas modifiées au stade du rechapage. Les pneumatiques neufs (rechapables ou non rechapables) et rechapés sont fabriqués à partir des mêmes matières premières, avec les mêmes composants, et présentent une structure similaire.

(73) La principale différence entre les caractéristiques techniques d'un pneumatique nouvellement fabriqué et celles d'un pneumatique rechapé à partir de sa carcasse est qu'un pneumatique rechapé peut effectivement avoir une durée de vie plus courte et être perçu comme une option moins sûre. Cependant, on observe exactement les mêmes différences de perception sur le plan technique, ainsi que sur le plan de la qualité et de la sécurité, entre deux pneumatiques neufs appartenant à deux catégories différentes. En particulier, les pneumatiques de catégorie inférieure présentent également un kilométrage plus faible et ne constitueront pas l'option privilégiée pour les véhicules qui doivent répondre à des normes de sécurité très élevées, à savoir ceux qui transportent des marchandises dangereuses.

(74) La Commission a donc provisoirement rejeté l'argument selon lequel les pneumatiques neufs (rechapables ou non rechapables) et rechapés ne présentent pas les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles.

([1]) Commission européenne, affaire COMP/M.4564 — BRIDGESTONE/BANDAG; affaire COMP/E-2/36.041/PO; Cour de justice, arrêt du 9 novembre 1983 dans l'affaire 322/81, Michelin/Commission, ECLI: EU:C:1983:313.

([2]) Les enquêtes citées concernaient les États-Unis, l'Inde, l'Égypte et la Commission eurasienne.

(75) La Commission a également établi que tant des pneumatiques neufs que rechapés étaient utilisés par des propriétaires de camions ou d'autobus, principalement actifs dans le secteur du transport de personnes ou de marchandises sur des distances courtes ou longues. Les pneumatiques neufs et rechapés ont donc la même utilisation finale principale. La Commission a par ailleurs établi que les pneumatiques neufs et rechapés avaient les mêmes quatre grands types d'applications (montage sur «essieu directeur», sur «essieu moteur», sur «essieu porteur» et «toutes positions») et étaient soumis aux mêmes exigences en matière de sécurité sur le marché de l'Union, établies par la législation applicable.

(76) L'argument selon lequel les pneumatiques neufs et rechapés présentent des applications différentes a donc été provisoirement rejeté.

(77) La Commission a reconnu que les pneumatiques rechapés étaient différents des pneumatiques neufs de la catégorie 1 dans la mesure où ils ne sont pas vendus sur le marché de la première monte. La Commission a également établi qu'il en allait de même pour les pneus de la catégorie 3 et, dans une large mesure, pour les marques de la catégorie 2, qui ne sont pas non plus vendus sur le marché de la première monte.

(78) La Commission a donc provisoirement rejeté l'argument selon lequel les pneumatiques neufs et rechapés ont des circuits de vente différents.

(79) En ce qui concerne les décisions de la Commission dans des affaires de concurrence et l'arrêt de la CJUE ([1]) dans lesquels les pneumatiques rechapés ont été considérés comme constituant un marché de produits distinct, cet argument n'est pas pertinent pour la définition du produit dans le cadre d'enquêtes de défense commerciale. Dans une affaire de concentration, le marché est défini principalement par la substitution du côté de la demande et du côté de l'offre ([2]). Dans une enquête antidumping, le marché est défini par les caractéristiques physiques, techniques et chimiques du produit concerné. C'est la raison pour laquelle la Commission a rejeté cet argument.

(80) En ce qui concerne l'allégation relative à la définition du produit dans des affaires antidumping dans les pays tiers, la Commission a fait observer que la définition du produit relevait de la large marge d'appréciation de l'autorité chargée de l'enquête dans les questions de défense commerciale ([3]). Par conséquent, la façon dont les autorités chargées de l'enquête dans les pays tiers ont utilisé leur pouvoir d'appréciation à cet égard ne saurait limiter la marge d'appréciation de la Commission aux fins de la présente enquête.

(81) Il a également été affirmé que le produit concerné ne devrait pas relever de plusieurs codes NC. À cet égard, la Commission a rappelé, premièrement, qu'il était très fréquent qu'un même produit concerné soit couvert par plusieurs codes NC. Cela découle naturellement de la conception de la nomenclature combinée. De plus, l'avis d'ouverture indiquait clairement que les codes NC étaient fournis à titre purement informatif. Deuxièmement, aucune preuve factuelle n'a été fournie, et la Commission n'a pas trouvé non plus d'information indiquant que le produit concerné avait été défini d'une manière telle que les pneumatiques neufs et rechapés importés ne pouvaient pas provisoirement être considérés comme des solutions de remplacement aux pneumatiques neufs et rechapés produits dans l'Union et comme étant en concurrence directe avec ceux-ci. Il en va de même pour la perception des producteurs et des consommateurs, les canaux de distribution ou d'autres facteurs comme l'existence d'une ou de plusieurs catégories de produits, par opposition à la différenciation faite entre les pneumatiques neufs et rechapés aux fins de la présente enquête.

(82) Enfin, les parties intéressées ont affirmé que, du fait de la segmentation du marché dans l'Union, les pneumatiques rechapés sont perçus comme étant de moindre qualité que les pneumatiques neufs de la catégorie 1, même s'ils sont fabriqués à partir de la carcasse d'un pneumatique de la catégorie 1.

(83) La Commission a accepté cet argument, qui est conforme à la cartographie des catégories établie aux fins de la présente enquête, et n'a pris en considération que les pneumatiques rechapés dans les catégories 2 et 3.

2.4. **Produit similaire**

(84) L'enquête a révélé que les produits suivants présentaient les mêmes caractéristiques physiques essentielles et étaient destinés aux mêmes usages essentiels:

— le produit concerné,

— le produit fabriqué et vendu sur le marché intérieur du Brésil, lequel a provisoirement servi de pays analogue, et

— le produit fabriqué et vendu dans l'Union par l'industrie de l'Union.

([1]) Commission européenne, affaire COMP/M.4564 — BRIDGESTONE/BANDAG; affaire COMP/E-2/36.041/PO; Cour de justice, arrêt du 9 novembre 1983 dans l'affaire 322/81, Michelin/Commission, ECLI: EU:C:1983:313.
([2]) Commission européenne, affaire COMP/M.4564 — BRIDGESTONE/BANDAG, p. 4.
([3]) Cour de justice, arrêt du 17 mars 2016 dans l'affaire C-232/14, Portmeirion Group, ECLI:EU:C:2016:180, points 47 et suivants.

(85) La Commission a décidé à ce stade que ces produits constituaient donc des produits similaires au sens de l'article 1er, paragraphe 4, du règlement de base.

3. **DUMPING**

3.1. **Valeur normale**

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

(86) Conformément à l'article 2, paragraphe 7, points a) et b), du règlement de base, la Commission doit déterminer la valeur normale sur la base du prix ou de la valeur construite dans un pays tiers à économie de marché lorsque les importations proviennent de pays n'ayant pas une économie de marché, à moins que l'exportateur puisse prouver qu'il opère dans les conditions d'une économie de marché.

(87) La CCCMC et la CRIA ont affirmé que depuis l'expiration, le 11 décembre 2016, de la section 15, point a) ii), du protocole d'accession de la RPC à l'OMC, les règles générales pour la détermination de la valeur normale devraient s'appliquer aux exportateurs chinois. Elles ont indiqué à cet égard que l'utilisation d'une méthodologie applicable aux pays n'ayant pas une économie de marché pour procéder à une détermination après le 11 décembre 2016 était contraire aux obligations de l'Union dans le cadre de l'OMC. Selon elles, la valeur normale ne peut pas être basée sur un pays analogue, mais devrait être fondée sur les données relatives aux ventes et aux coûts chinois.

(88) L'avis d'ouverture a été publié le 11 août 2017. Par conséquent, la législation pertinente applicable à la présente procédure est le règlement de base, dans sa version en vigueur au moment de l'ouverture de la procédure. La valeur normale doit donc être établie sur la base de l'article 2, paragraphe 7, points a) et b), du règlement de base, dans sa version applicable à la date de l'ouverture de la présente enquête en août 2017. Les arguments avancés par la CCCMC et la CRIA sont donc rejetés.

(89) Brièvement, et dans un souci de clarté uniquement, les critères pour l'obtention du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché sont les suivants:

— les décisions des entreprises sont arrêtées en tenant compte des signaux du marché et sans intervention significative de l'État, et les coûts reflètent les valeurs du marché,

— les entreprises utilisent un seul jeu de documents comptables de base, qui font l'objet d'un audit indépendant conforme aux normes internationales et qui sont utilisés à toutes fins,

— il n'existe aucune distorsion importante induite par l'ancien système d'économie planifiée,

— la sécurité juridique et la stabilité sont garanties par des lois concernant la faillite et la propriété et

— les opérations de change sont exécutées aux taux du marché.

(90) Afin de déterminer si les critères de l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base sont remplis, la Commission a cherché à obtenir les informations nécessaires en demandant aux producteurs-exportateurs de compléter un formulaire de demande de statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché. Deux des quatre sociétés ayant coopéré retenues dans l'échantillon, le groupe Giti et le groupe Hankook, ont demandé le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché et ont répondu dans le délai imparti. La détermination du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché a donc été faite pour ces deux groupes de sociétés.

(91) La Commission a recherché toutes les informations jugées nécessaires et a vérifié toutes les informations soumises dans les demandes de statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché dans les locaux des principales entités juridiques des deux groupes.

(92) Dans le cas de sociétés liées, la Commission a examiné si le groupe de sociétés liées dans son ensemble remplissait les conditions pour être considéré comme opérant dans les conditions d'une économie de marché. Par conséquent, lorsqu'une filiale ou une autre société liée au demandeur établi en RPC intervenait, directement ou indirectement, dans la production ou la vente du produit concerné, l'examen a été réalisé individuellement pour chaque société ainsi que pour le groupe de sociétés dans son ensemble.

(93) Les deux groupes ayant demandé le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché n'ont pas pu démontrer de manière satisfaisante qu'ils remplissaient tous les critères énoncés à l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base.

(94) Plus précisément, les deux groupes n'ont pas pu démontrer, à titre individuel ou en tant que groupe, qu'ils disposaient d'un jeu clair et unique de documents comptables ayant fait l'objet d'un audit indépendant conforme aux normes comptables internationales, raison pour laquelle ils ne respectaient pas le deuxième critère d'octroi du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché.

(95) Par ailleurs, aucun des deux groupes n'est parvenu à démontrer qu'il ne faisait pas l'objet de distorsions importantes induites par l'ancien système d'économie planifiée. De ce fait, ces sociétés ou groupes de sociétés ne respectaient pas le troisième critère d'octroi du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché. Plus précisément, les deux groupes de producteurs-exportateurs bénéficiaient de régimes fiscaux préférentiels.

(96) En outre, le groupe Hankook n'a pas pu démontrer l'absence d'une intervention significative de l'État et n'a pas pu prouver que les coûts des principaux intrants reflétaient en grande partie les valeurs du marché. Ainsi, ce groupe n'a pas non plus prouvé qu'il répondait au premier critère.

(97) La Commission a communiqué ses conclusions aux deux producteurs-exportateurs concernés, aux autorités du pays concerné ainsi qu'à l'industrie de l'Union. Les parties intéressées ont présenté des observations concernant ces conclusions. Le groupe Hankook a affirmé que les interventions de l'État établies au titre du premier critère n'étaient pas significatives. Les deux groupes ont considéré que les lacunes observées dans leurs systèmes comptables respectifs n'étaient pas importantes. Ils ont également réaffirmé que le régime fiscal préférentiel mis en avant pour le troisième critère ne constituait pas une distorsion importante.

(98) Ces observations ne remettaient pas en question les constatations factuelles, mais exprimaient simplement une autre qualification juridique. Toutefois, étant donné l'ampleur et la gravité des problèmes constatés pour les trois critères, ces observations n'étaient pas de nature à modifier les conclusions de la Commission.

(99) Après avoir consulté les États membres conformément à l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base, la Commission a informé, le 9 avril 2017, tous les demandeurs individuellement et officiellement de sa décision finale relative à leur demande de statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché.

(100) En conséquence, ni le groupe Giti ni le groupe Hankook n'ont pu démontrer qu'ils remplissaient l'ensemble des critères énoncés à l'article 2, paragraphe 7, point c), du règlement de base et n'ont donc pas pu bénéficier du statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché.

3.1.2. *Pays analogue*

(101) Conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base, la valeur normale a été déterminée sur la base du prix ou de la valeur construite dans un pays tiers à économie de marché pour l'ensemble des producteurs-exportateurs. À cette fin, un pays tiers à économie de marché a dû être choisi (ci-après le «pays analogue»).

(102) Dans l'avis d'ouverture, la Commission a informé les parties intéressées qu'elle envisageait d'utiliser les États-Unis comme pays analogue approprié et a invité les parties intéressées à faire part de leurs observations.

(103) La Commission a reçu de trois parties intéressées des observations au sujet du choix du pays analogue:

— la CRIA/CCCMC,

— le groupe Giti,

— le plaignant.

(104) La CRIA/CCCMC et le groupe Giti ont contesté le choix des États-Unis comme pays analogue. Ils ont également considéré que le Japon et la Corée (bien que dans une moindre mesure) n'étaient pas des pays appropriés, tandis que la Thaïlande serait le pays analogue le plus approprié. Le groupe Giti a également fait valoir que la Turquie ne serait pas un pays approprié, compte tenu de la présence de restrictions commerciales et des différences en matière d'accès aux matières premières. La CRIA/CCCMC a invité la Commission à contacter des producteurs de pays analogues potentiels en Turquie, en Thaïlande, au Brésil et en République arabe d'Égypte.

(105) Le plaignant s'est opposé au choix de la Thaïlande comme pays analogue et a réitéré son point de vue, à savoir que les États-Unis constituaient le pays analogue le plus adéquat.

(106) La Commission a obtenu les coordonnées fiables de 22 producteurs dans huit pays (États-Unis, Japon, Corée, Turquie, Inde, Thaïlande, Afrique du Sud et Brésil). Elle a contacté ces 22 sociétés en les invitant à coopérer en tant que producteurs de pays analogue et a reçu des réponses au questionnaire de quatre producteurs établis aux États-Unis, en Thaïlande, en Afrique du Sud et au Brésil (un producteur dans chacun de ces pays).

(107) La réponse au questionnaire transmise par le producteur aux États-Unis ne contenait pas d'informations conformes au questionnaire et le producteur en question n'était pas disposé à fournir les informations manquantes. Compte tenu de cette réponse incomplète, la Commission a exclu les États-Unis de son analyse.

(108) De même, la Commission a également exclu la Thaïlande des pays analogues potentiels. Dans ce cas-ci, le producteur en Thaïlande avait indiqué dans sa réponse au questionnaire que son volume de production était extrêmement faible (moins de 10 000 unités) et qu'il ne fabriquait que des pneumatiques à chambre à air. La Commission a considéré que les données fournies par ce producteur ne permettraient pas d'effectuer une comparaison valable vu leur manque de représentativité, puisque la majorité écrasante des pneumatiques vendus sur le marché de l'Union sont des pneumatiques sans chambre à air.

(109) La Commission a reçu une réponse complète au questionnaire du producteur en Afrique du Sud. La production intérieure totale en Afrique du Sud se chiffre à moins de 200 000 unités par an, soit environ 2 % seulement des exportations chinoises vers l'Union. La consommation sur le marché intérieur s'élève à 1,3 million d'unités. Les importations totales représentent 90 % de la consommation sur le marché intérieur. Bien qu'aucun droit de défense commerciale ne soit en place, le droit de douane normal est relativement élevé: 25 % pour la plupart des pays du monde et 15 % pour l'Union. Sur le plan du développement économique, l'Afrique du Sud est comparable à la RPC.

(110) Enfin, la Commission a également reçu une réponse complète au questionnaire du producteur au Brésil.

(111) Le Brésil affiche une production importante (7,1 millions d'unités), ce qui est supérieur au total des exportations chinoises vers l'Union (4,59 millions d'unités). La consommation sur le marché intérieur brésilien s'élève à près de 7 millions d'unités. Les importations totales — environ 1 million d'unités — représentent environ 15 % de la consommation brésilienne. Les exportations s'élèvent à 900 000 unités au total. Les volumes du producteur ayant coopéré (plus de 1 million d'unités) sont suffisamment représentatifs pour établir la valeur normale. Les producteurs au Brésil et en RPC disposent de conditions similaires d'accès aux principales matières premières, les deux pays étant producteurs de caoutchouc naturel. Enfin, sur le plan du développement économique, le Brésil est comparable à la RPC. Même si le Brésil a institué des droits de défense commerciale à l'égard de plusieurs pays tiers, les importations du produit concerné restent importantes, comme indiqué plus haut.

(112) La Commission a considéré que l'Afrique du Sud et le Brésil pouvaient tous deux être utilisés comme pays analogue. Étant donné que la production intérieure en Afrique du Sud était considérablement inférieure à celle du Brésil, tant en chiffres absolus qu'en chiffres relatifs, la Commission a décidé de retenir le Brésil comme pays analogue le plus approprié au titre de l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base.

3.1.3. *Valeur normale*

(113) Les informations fournies par le producteur ayant coopéré dans le pays analogue ont été utilisées aux fins de la détermination de la valeur normale pour les producteurs-exportateurs n'ayant pas obtenu le statut de société opérant dans les conditions d'une économie de marché, conformément à l'article 2, paragraphe 7, point a), du règlement de base.

(114) Certains types de produits fabriqués dans le pays analogue n'ont pu être mis en correspondance avec les types de produits exportés du pays concerné vers l'Union, car le producteur du pays analogue ne fabriquait pas toutes les dimensions et tous les types de pneumatiques exportés vers l'Union. La valeur normale des types de produits sans correspondance a donc dû être calculée, conformément à l'article 2, paragraphe 3, du règlement de base, en ajoutant aux coûts de production du producteur du pays analogue un montant raisonnable correspondant aux frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux ainsi qu'à la marge bénéficiaire.

(115) La Commission a calculé le coût de fabrication moyen par kilogramme pour chaque position de montage du pneumatique (essieu directeur, essieu moteur, essieu porteur et toutes positions) pour chaque catégorie (1, 2 ou 3) et pour chaque type de pneumatique (sans chambre à air ou à chambre à air) à partir des données vérifiées relatives au coût de production du producteur brésilien. Ce coût de fabrication moyen se situait dans une fourchette comprise entre 20,03 et 21,29 CNY/kg. La Commission a construit la valeur de chaque code produit sans correspondance exporté par les producteurs chinois en multipliant le poids par le coût de fabrication moyen pour chaque position de montage, type et catégorie de pneumatique. La Commission a ensuite ajouté un montant raisonnable pour les frais de vente, les dépenses administratives et les autres frais généraux (35-45 % du coût de fabrication), fondé sur des données réelles concernant la production et les ventes, conformément à l'article 2, paragraphe 6, du règlement de base. Enfin, elle a ajouté un bénéfice raisonnable (23-28 % du coût de fabrication) en utilisant la marge bénéficiaire moyenne des ventes de produits bénéficiaires.

3.2. **Prix à l'exportation**

(116) Les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon exportaient vers l'Union directement à des acheteurs indépendants ou par l'intermédiaire de sociétés liées ou non liées agissant en qualité d'importateurs.

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

(118) Lorsque les producteurs-exportateurs exportaient le produit concerné vers l'Union par l'intermédiaire de sociétés liées agissant en tant qu'importateurs, le prix à l'exportation était établi sur la base du prix auquel les produits importés étaient revendus pour la première fois à des acheteurs indépendants dans l'Union, conformément à l'article 2, paragraphe 9, du règlement de base. Dans ces cas, des ajustements du prix ont été opérés pour tenir compte de tous les frais intervenus entre l'importation et la revente, y compris les frais de vente, dépenses administratives et autres frais généraux, ainsi que les bénéfices.

(119) Dans le cas d'une filiale du groupe Aeolus (Pirelli Tyre Co., Ltd), la Commission n'a pas reçu dans le délai imparti les données nécessaires pour établir le prix à l'exportation. Le 23 mars 2018, la Commission a informé la société que des questionnaires transmis par ses importateurs liés étaient incomplets et l'a prié de revoir et de soumettre

de nouveau les réponses aux questionnaires. La société a été informée que si elle ne fournissait pas des informations exactes et complètes dans le délai prescrit, la Commission pouvait revenir à l'utilisation des données disponibles conformément à l'article 18 du règlement de base. Le 4 avril 2018, la société en question a fourni une version révisée de ses réponses. Toutefois, la Commission a estimé qu'elles étaient encore incomplètes et ne pouvaient donc pas être utilisées aux fins de l'analyse du dumping et du préjudice. En conséquence, la Commission a établi la marge de dumping sur la base des informations vérifiées fournies par les autres sociétés vérifiées du groupe Aeolus, à savoir Aeolus Tyre et Chonche Auto Double Happiness Tyre. Le groupe Aeolus a été invité à mettre à jour les données concernant Pirelli pour la suite de la procédure.

3.3. **Comparaison**

(120) La Commission a comparé la valeur normale et le prix à l'exportation des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon au niveau départ usine. Les marges de dumping ont été établies en comparant les prix départ usine de chacun des producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon aux prix de vente sur le marché intérieur du producteur du pays analogue ou à la valeur normale construite, selon le cas.

(121) Aux fins d'une comparaison équitable entre la valeur normale et le prix à l'exportation, il a été dûment tenu compte, sous la forme d'ajustements, des différences affectant les prix et leur comparabilité, conformément à l'article 2, paragraphe 10, du règlement de base. La Commission a procédé aux ajustements suivants du prix à l'exportation et de la valeur normale sur la base des données fournies par les exportateurs retenus dans l'échantillon et par le producteur du pays analogue dans leur réponse au questionnaire et lors de la visite de vérification: coûts liés à l'expédition du produit concerné, comme le transport routier ou maritime, l'assurance, la manutention, le chargement et les coûts accessoires (8-18 %); frais bancaires et coûts du crédit (0-1 %); garantie et rabais (2-3 %); fiscalité indirecte (4 %). Enfin, pour un producteur-exportateur, des ajustements ont été opérés pour tenir compte des commissions qu'il versait à sa société mère (2-5 %).

3.4. **Marge de dumping**

(122) En ce qui concerne les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon, la Commission a comparé la valeur normale moyenne pondérée de chaque type du produit similaire au prix à l'exportation moyen pondéré du type correspondant du produit concerné, conformément à l'article 2, paragraphes 11 et 12, du règlement de base.

(123) La marge de dumping pour les producteurs-exportateurs ayant coopéré non retenus dans l'échantillon a été établie conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 6, du règlement de base. Cette marge a été calculée comme une moyenne pondérée sur la base des marges établies pour les producteurs-exportateurs retenus dans l'échantillon.

(124) En ce qui concerne tous les autres producteurs-exportateurs en RPC, la Commission a déterminé le degré de coopération dans le pays. Le degré de coopération a été mesuré en évaluant la proportion du volume des exportations vers l'Union des producteurs ayant coopéré par rapport au volume total des exportations vers l'Union du pays concerné.

(125) Le niveau de coopération était élevé. Par conséquent, la marge de dumping résiduelle applicable à tous les autres producteurs-exportateurs en RPC a été provisoirement établie au niveau correspondant à la marge de dumping la plus élevée constatée pour les producteurs-exportateurs ayant coopéré retenus dans l'échantillon.

(126) Les marges de dumping provisoires, exprimées en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, sont les suivantes:

Société	Marge de dumping provisoire (en %)
Groupe Xingyuan	166,7
Groupe Giti	98,7
Groupe Aeolus	151,2
Groupe Hankook	80,4
Autres sociétés ayant coopéré	110,3
Toutes les autres sociétés	166,7

4. **PRÉJUDICE**

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

(127) Le produit similaire a été fabriqué par plus de 380 producteurs dans l'Union au cours de la période considérée. Ces producteurs constituent l'«industrie de l'Union» au sens de l'article 4, paragraphe 1, du règlement de base.

(128) La production totale de l'Union pendant la période d'enquête a été établie à environ 20,9 millions de pneumatiques. Pour établir la production totale de l'Union, la Commission s'est basée sur les données obtenues au cours de l'enquête. Comme indiqué au considérant 24, dix producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon définitif représentent plus de 36 % de la production et des ventes de l'Union déclarées par les producteurs de l'Union du produit similaire ayant coopéré. Dès lors, les indicateurs microéconomiques ont été examinés sur la base des données tirées des réponses de ces dix producteurs de l'Union.

(129) La production de l'Union est fragmentée entre de grands groupes de sociétés et plus de 380 PME dans toute l'Union. Les grandes entreprises représentent environ 90 % de la production totale de l'Union et 85 % des ventes réalisées dans l'Union par les producteurs de l'Union. Les PME interviennent dans la production de pneumatiques rechapés et couvrent les 10 % restants de la production de l'Union et les 15 % restants des ventes réalisées dans l'Union par les producteurs de l'Union.

(130) Il a été établi que les producteurs retenus dans l'échantillon importaient le produit concerné de la RPC et le revendaient sur le marché de l'Union. Cependant, par rapport au total de leurs ventes, les importations demeurent marginales et n'affectent pas leur qualification de producteurs de l'Union.

4.2. **Consommation de l'Union**

(131) La consommation de l'Union a été établie sur la base des informations fournies par l'ETRMA, des données d'Eurostat sur les importations enregistrées pour les codes NC 4011 20 90 et 4012 12 00 et des informations reçues des fournisseurs de bandes de roulement.

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

Tableau 1

Consommation de l'Union (en unités)

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Consommation totale de l'Union	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Indice 2014 = 100	*100*	*102,6*	*105,9*	*106,6*

Source: ETRMA, base Comext d'Eurostat et fournisseurs de bandes de roulement.

(133) La consommation de l'Union a augmenté au cours de la période considérée. Globalement, au cours de la période considérée, la consommation a augmenté de 6,6 %, passant d'environ 20,2 millions de pneumatiques à environ 21,6 millions de pneumatiques au cours de la période d'enquête.

4.3. **Informations générales sur le marché de l'Union**

4.3.1. *Description générale*

(134) Le marché des pneumatiques pour autobus et camions de l'Union est un marché hautement concurrentiel, caractérisé par de nombreux producteurs et de nombreuses marques.

(135) Le marché de l'Union est divisé entre les ventes d'équipements d'origine aux constructeurs de camions ou d'autobus et le marché de la seconde monte. La demande de pneumatiques de camions et d'autobus sur le marché de la première monte est alimentée par la production de camions et d'autobus, alors que le marché de la seconde monte est influencé par de nombreux facteurs, notamment l'activité économique, les ventes, la taille, la composition et l'utilisation des camions ou des autocars et des flottes en circulation. Les ventes des importations chinoises se concentrent surtout sur le marché de la seconde monte.

(136) Environ 17 % de la consommation totale de l'Union est constituée d'équipements d'origine vendus aux constructeurs de camions et d'autobus. Le reste des pneumatiques pour camions et autobus dans l'Union est vendu comme pneumatiques de seconde monte directement ou indirectement aux propriétaires de camions ou d'autobus. Les pneumatiques de seconde monte couvrent une plus large gamme de pneumatiques et sont vendus via des canaux plus variés avec différentes stratégies de marketing. Les pneumatiques de seconde monte peuvent être vendus directement aux utilisateurs finals ou par l'intermédiaire de distributeurs liés ou indépendants qui les revendent ensuite aux utilisateurs finals.

(137) Les principaux circuits de vente sont les ventes à des distributeurs qui les revendent aux propriétaires de flottes ou les ventes directes aux propriétaires de flottes, parfois avec d'autres services (contrôle, maintenance, services).

(138) La marque a également une influence sur le prix que les clients sont disposés à payer pour les pneumatiques de camions ou d'autobus. Les marques sont souvent associées à une qualité perçue et à des services et ce, davantage pour les pneumatiques de qualité supérieure.

4.3.2. *Interdépendance entre les pneumatiques neufs et rechapés*

(139) La Commission a établi que les principaux producteurs de l'Union se concentraient dans les catégories 1 et 2, dans lesquelles les pneumatiques étaient/sont conçus pour avoir un long cycle de vie et pour être rechapables. Cela justifiait des prix (et des marges bénéficiaires) sensiblement supérieurs pour les performances élevées attendues des pneumatiques des catégories 1 et 2.

(140) L'enquête a effectivement montré que les grands producteurs de l'Union assurent une promotion active de la rechapabilité de leurs pneumatiques comme un moyen de créer une fidélité à la marque et de se distinguer des importations à bas prix des pneumatiques de la catégorie 3. De ce fait, l'enquête a révélé qu'une grande partie de la valeur attribuée aux pneumatiques des catégories 1 et 2 provient, en réalité, de l'existence de l'industrie de rechapage dans la catégorie 3.

(141) Cependant, la forte interchangeabilité des pneumatiques neufs et rechapés fait également de la catégorie 3 la catégorie la plus vulnérable aux importations chinoises à bas prix du produit concerné. Cela est vrai en particulier lorsque l'on sait que les utilisateurs sont bien conscients que, au niveau des performances, les pneumatiques rechapés et les pneumatiques neufs de faible qualité ne se distinguent pas nettement. Cette interchangeabilité fait donc du prix le facteur déterminant dans la décision du client d'acheter des pneumatiques rechapés ou des pneumatiques neufs de la catégorie 3.

(142) La Commission invite les parties intéressées à formuler des observations sur son évaluation provisoire et à fournir des informations étayant ou contredisant cette analyse, de manière à dresser un tableau aussi complet que possible au stade final de la présente enquête.

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

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

(143) La Commission a déterminé le volume des importations sur la base des données d'Eurostat. La part de marché des importations a été établie sur la base de la consommation de l'Union figurant dans le tableau 1.

(144) Les importations dans l'Union en provenance du pays concerné ont évolué comme suit:

Tableau 2

Volume des importations (en unités) et part de marché

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Volume des importations en provenance de la RPC (en unités)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Indice 2014 = 100	*100*	*110,6*	*127,3*	*132,4*
Part de marché (en %)	17,1	18,5	20,6	21,3
Indice 2014 = 100	*100*	*107,8*	*120,2*	*124,1*

Source: Base Comext d'Eurostat.

(145) Selon les données d'Eurostat, le volume des importations en provenance de la RPC a augmenté de 32 % au cours de la période considérée, passant d'environ 3,5 millions de pneumatiques en 2014 à environ 4,6 millions de pneumatiques pendant la période d'enquête. Cela a entraîné, sur un marché en expansion, une augmentation de la part de marché des exportations chinoises de 17,1 à 21,3 %.

4.4.2. *Prix des importations en provenance du pays concerné*

(146) La Commission a déterminé les prix des importations sur la base des données d'Eurostat. La sous-cotation des prix à l'importation a été établie sur la base des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon.

(147) Le prix moyen des importations dans l'Union en provenance du pays concerné a évolué comme suit:

Tableau 3

Prix à l'importation (en EUR/unité)

	2014	2015	2016	Période d'enquête
RPC	144,4	144,3	127,7	128,8
Indice 2014 = 100	*100*	*99,9*	*88,4*	*89,1*

Source: Base Comext d'Eurostat.

(148) Au cours de la période considérée, les prix des importations chinoises dans l'Union ont diminué de 11 %.

4.4.3. *Sous-cotation des prix*

(149) La Commission a déterminé la sous-cotation des prix pendant la période d'enquête en comparant:

1) les prix de vente moyens pondérés, par segment et type de produit, des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, pratiqués à l'égard des acheteurs indépendants sur le marché de l'Union, ajustés au niveau départ usine; et

2) les prix moyens pondérés correspondants, par segment et type de produit, des importations en provenance des producteurs-exportateurs chinois retenus dans l'échantillon, facturés au premier acheteur indépendant sur le marché de l'Union, établis sur une base coût, assurance, fret (CIF) et dûment ajustés pour tenir compte des droits de douane et des coûts postérieurs à l'importation.

(150) La comparaison des prix a été réalisée type par type sur des opérations effectuées au même stade commercial, après application des ajustements nécessaires et déduction des rabais et remises. Le résultat de cette comparaison a été exprimé en pourcentage du chiffre d'affaires réalisé au cours de la période d'enquête par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Cette comparaison a fait apparaître une marge moyenne pondérée de sous-cotation des prix des importations en provenance du pays concerné sur le marché de l'Union variant entre 21 et 31 %. En outre, la marge moyenne pondérée de sous-cotation dans les trois catégories a été jugée importante: 24 % pour les catégories 1 et 2 et entre 21 et 31 % pour la catégorie 3. Le niveau élevé de sous-cotation démontre les effets marqués du dumping dans ce cas.

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

4.5.1. *Remarques générales*

(151) Conformément à l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base, l'examen de l'incidence des importations faisant l'objet d'un dumping sur l'industrie de l'Union a comporté une évaluation de tous les indicateurs économiques ayant une influence sur la situation de celle-ci durant la période considérée.

(152) Comme indiqué aux considérants 19 à 27, l'échantillonnage a été utilisé pour déterminer le préjudice éventuel subi par l'industrie de l'Union.

(153) Aux fins de la détermination du préjudice, la Commission a établi une distinction entre les indicateurs macroéconomiques et les indicateurs microéconomiques du préjudice. La Commission a évalué les indicateurs macroéconomiques à partir des données contenues dans la plainte, des statistiques d'Eurostat et des observations présentées par l'ETRMA, selon le cas, de manière à garantir que les données concernent l'ensemble des producteurs de l'Union. La Commission a évalué les indicateurs microéconomiques à partir des données tirées des réponses au questionnaire transmises par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon et de la contribution de l'ETRMA. Les données concernaient les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Les deux séries de données sont apparues représentatives de la situation économique de l'industrie de l'Union.

(154) Les indicateurs macroéconomiques sont les suivants: production, capacité de production, utilisation des capacités, volumes des ventes, part de marché, croissance, emploi, productivité et importance de la marge de dumping.

(155) Les indicateurs microéconomiques sont les suivants: prix unitaires moyens, coût unitaire, coûts de la main-d'œuvre, stocks, rentabilité, flux de liquidités, investissements, rendement des investissements et aptitude à mobiliser des capitaux.

(156) Il y a lieu de formuler deux remarques au sujet de la méthodologie appliquée à l'analyse des indicateurs de préjudice.

(157) Comme indiqué au considérant 23, les producteurs de l'Union sont constitués de deux catégories de sociétés qui se différencient par leur taille: les grandes entreprises et les PME (très fragmentées), représentant respectivement 85 % et 15 % du total des ventes réalisées dans l'Union par les producteurs de l'Union en 2016. Cependant, à la suite de l'échantillonnage des producteurs de l'Union, les données de ventes des PME incluses dans l'échantillon représentaient environ 4 % des ventes totales réalisées dans l'Union par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon. Par conséquent, la Commission a décidé de pondérer les résultats des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon en fonction de la part de marché de chaque catégorie de sociétés. Étant donné que les PME sont présentes uniquement dans le segment de la catégorie 3, cet ajustement a eu comme conséquence directe d'accroître la part des ventes de la catégorie 3 dans l'ensemble de données provenant des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(158) En outre, les ventes totales réalisées dans l'Union par les producteurs de l'Union ont été ventilées entre les trois catégories de la manière suivante: catégorie 1: 51 %, catégorie 2: 23 % et catégorie 3: 26 %. Toutefois, les données des ventes réalisées dans l'Union par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon, même après l'ajustement décrit au considérant 161, ne reflétaient pas la proportion réelle des ventes de l'Union par catégorie. Par conséquent, la Commission a décidé de pondérer les résultats des producteurs de l'Union de l'échantillon en fonction de la part de chaque catégorie dans les ventes totales réalisées dans l'Union par les producteurs de l'Union afin de garantir que les trois catégories étaient représentées selon leur part dans le total des ventes dans l'Union pour tous les indicateurs microéconomiques.

(159) Plusieurs parties ont fait valoir que si la Commission suivait la segmentation en trois catégories, la détermination du préjudice devrait également être effectuée au niveau des catégories. En particulier, la situation de l'industrie de l'Union ainsi que l'incidence des importations devraient être évaluées catégorie par catégorie. Par exemple, l'incidence des importations de produits de la catégorie 2 (en provenance de la RPC et d'autres pays) devrait être évaluée sur les producteurs de l'Union de la catégorie 2.

(160) La Commission a considéré que, malgré la segmentation du marché de l'Union, les pneumatiques, tels que définis au considérant 78, présentaient les mêmes caractéristiques physiques, chimiques et techniques essentielles et étaient interchangeables. Dès lors, la détermination du préjudice pour le produit concerné a été réalisée conformément à l'accord antidumping de l'OMC. En particulier, l'organe d'appel a indiqué que «[…] lorsque les autorités chargées de l'enquête entreprennent l'examen d'une partie d'une branche de production nationale, elles devraient, en principe, examiner, de la même manière, toutes les autres parties qui composent cette branche, et examiner aussi la branche de production dans son ensemble» ([1]). Par conséquent, l'analyse par segment est possible en vertu du droit de l'OMC, mais doit s'accompagner d'une analyse de l'industrie dans son ensemble. De même, le Tribunal a estimé que l'analyse du préjudice peut se concentrer sur la catégorie la plus touchée par les importations faisant l'objet d'un dumping ([2]).

(161) Pour certains indicateurs, la Commission a donc procédé à une analyse par catégorie. Comme indiqué aux considérants 212 à 216, cette analyse confirme que, globalement, l'industrie de l'Union a subi un préjudice et que les tendances enregistrées pour le produit concerné considéré dans son ensemble correspondent à celles qui ont été observées pour les catégories prises séparément.

(162) La situation économique de l'industrie de l'Union est analysée de manière agrégée et, pour certains indicateurs microéconomiques, également au niveau des catégories, étant donné la segmentation du marché de l'Union.

4.5.2. *Indicateurs macroéconomiques*

4.5.2.1. Production, capacités de production et utilisation des capacités

(163) Au cours de la période considérée, les estimations de la production totale de l'Union, de ses capacités de production et de l'utilisation de ses capacités ont évolué comme suit:

Tableau 4

Production, capacités de production et utilisation des capacités

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Volume de production (en unités)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Indice 2014 = 100	*100*	*98*	*99*	*101*

([1]) WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, États-Unis — Mesures antidumping appliquées à certains produits en acier laminés à chaud en provenance du Japon, paragraphe 204.
([2]) Tribunal, arrêt du 28 octobre 2004 dans l'affaire T-35/01, Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Conseil, points 129 et 258.

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Capacité de production (en unités)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
Indice 2014 = 100	*100*	*98*	*92*	*90*
Utilisation des capacités (en %)	74	74	80	83
Indice 2014 = 100	*100*	*99*	*108*	*112*

Source: ETRMA, base Comext d'Eurostat pour les données sur les importations et les exportations et informations fournies par le plaignant.

(164) Comme le montre le tableau 4, la production est restée relativement stable, avec 20,9 millions d'unités au cours de la période d'enquête, tandis que le taux d'utilisation des capacités a augmenté de 9 points de pourcentage sur la même période.

(165) Cette augmentation de l'utilisation des capacités ne peut s'expliquer que par la diminution significative de la capacité de production (– 10 %). Celle-ci concernait principalement l'activité de rechapage, puisqu'au cours de la période considérée, au moins 85 PME établies dans la quasi-totalité des États membres ont mis fin à leur production de pneumatiques rechapés, mais s'expliquait aussi par la fermeture de filiales de grandes entreprises ([1]).

(166) La tendance à la stagnation de la production de l'Union et la fermeture d'entreprises contrastent avec l'augmentation de la consommation observée dans l'Union après la crise et dont l'industrie de l'Union aurait pu bénéficier.

4.5.2.2. Volume des ventes et part de marché

(167) Au cours de la période considérée, le volume des ventes et la part de marché de l'industrie de l'Union ont évolué comme suit:

Tableau 5

Volume des ventes et part de marché

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Volume total des ventes sur le marché de l'Union (en unités)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
Indice 2014 = 100	*100*	*99,8*	*98,6*	*99,0*
Part de marché (en %)	72,0	70,1	67,1	66,8
Indice 2014 = 100	*100*	*97,3*	*93,1*	*92,8*

Source: ETRMA et base Comext d'Eurostat pour les données sur les importations.

(168) Sur un marché en expansion, les ventes dans l'Union sont restées stables au cours de la période considérée, ce qui a entraîné une diminution de la part de marché de 5,2 points de pourcentage (de 72,0 à 66,8 %), alors que le volume des ventes de pneumatiques chinois faisant l'objet d'un dumping a augmenté de 1,1 million d'unités.

4.5.2.3. Croissance

(169) La consommation de l'Union a augmenté de 6,6 % au cours de la période considérée. Le volume des ventes de l'industrie de l'Union a diminué de 1 % malgré l'augmentation de la consommation, ce qui a entraîné une perte de parts de marché pour l'industrie de l'Union. La part de marché des importations en provenance du pays concerné s'est accrue pendant la période considérée.

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

4.5.2.4. Emploi et productivité

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

Tableau 6

Emploi et productivité

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Nombre de salariés	38 445	36 478	34 959	34 188
Indice 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*89*
Productivité (en unités/salarié)	539	554	586	610
Indice 2014 = 100	*100*	*103*	*109*	*113*

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

(171) Plus de 4 200 emplois directs ont été perdus au cours de la période considérée, tant dans les PME, parmi lesquelles au moins 85 producteurs établis dans toute l'Union ont mis fin à leur production, que dans les grandes entreprises, qui ont fermé plusieurs usines.

(172) En outre, selon l'association italienne des rechapeurs (ci-après l'«AIRP»), le secteur du rechapage dans l'Union représente environ 13 000 emplois pour la production et la distribution. Le rechapage est une activité à relativement forte intensité de main-d'œuvre; un pneumatique rechapé génère 3 à 4 fois plus d'emplois qu'un pneumatique neuf. Selon l'AIRP, plusieurs sociétés associées réduisent actuellement leurs effectifs ou recourent massivement aux caisses d'assurance chômage.

(173) Parallèlement, la productivité s'est améliorée, passant de 539 unités par salarié en 2014 à 610 unités par salarié au cours de la période d'enquête.

4.5.2.5. Importance de la marge de dumping

(174) Toutes les marges de dumping étaient nettement supérieures au niveau de minimis. L'incidence de l'importance des marges de dumping réelles sur l'industrie de l'Union était substantielle, compte tenu du volume et des prix des importations en provenance du pays concerné.

(175) Il s'agit de la première enquête antidumping portant sur le produit concerné dans l'Union. Par conséquent, aucune donnée n'était disponible pour évaluer les effets d'une éventuelle pratique antérieure de dumping.

4.5.3. *Indicateurs microéconomiques*

4.5.3.1. Prix et facteurs affectant les prix

(176) Les prix de vente unitaires moyens facturés par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon à des acheteurs indépendants dans l'Union ont évolué comme suit pendant la période considérée:

Tableau 7

Prix de vente dans l'Union et coût de production

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Prix de vente unitaires moyens dans l'Union (en EUR/unité)	237	225	216	218
Indice 2014 = 100	*100*	*95*	*91*	*92*

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Coût de production moyen (en EUR/unité)	200	188	183	188
Indice 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*94*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(177) Le prix de vente unitaire moyen a baissé de 19 EUR, tandis que les coûts unitaires ont diminué de 12 EUR sur la même période, soit une baisse des prix de 8 % au cours de la période considérée pour une diminution des coûts de 6 %.

(178) Au cours de la période d'enquête, le coût de production a augmenté par rapport à 2016, mais cette augmentation n'a pas pu être totalement répercutée sur le prix de vente.

(179) Une analyse séparée fondée sur la méthodologie décrite plus haut a été effectuée pour les trois catégories.

(180) Dans la catégorie 1, le prix de vente unitaire moyen a baissé de 25 EUR, tandis que les coûts unitaires ont diminué de 19 EUR sur la même période. Ces deux valeurs ont connu une baisse de 9 % au cours de la période considérée.

Tableau 8

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

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Prix de vente unitaires moyens dans l'Union (en EUR/unité)	270,8	255,3	245,3	245,7
Indice 2014 = 100	*100*	*94*	*91*	*91*
Coût de production moyen (en EUR/unité)	222	200	199	203
Indice 2014 = 100	*100*	*90*	*89*	*91*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(181) Dans la catégorie 2, le prix de vente unitaire moyen a diminué de 27 EUR, tandis que les coûts unitaires ont diminué de 17 EUR sur la même période. Cela correspond à une baisse du prix moyen de 12 % au cours de la période considérée pour une diminution des coûts de 9 %.

Tableau 9

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

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Prix de vente unitaires moyens dans l'Union sur l'ensemble du marché (en EUR/unité)	228	212	193	201
Indice 2014 = 100	*100*	*93*	*85*	*88*
Coût de production moyen (en EUR/unité)	187	176	162	170
Indice 2014 = 100	*100*	*94*	*87*	*91*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(182) Dans la catégorie 3, le prix de vente unitaire moyen a diminué de 9 EUR, tandis que les coûts unitaires ont augmenté de 2 EUR sur la même période. Cela correspond à une baisse du prix moyen de 5 % au cours de la période considérée pour une augmentation des coûts de 1 %.

Tableau 10

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

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Prix de vente unitaires moyens dans l'Union sur l'ensemble du marché (en EUR/unité)	181	176	172	172
Indice 2014 = 100	*100*	*97*	*95*	*95*
Coût de production moyen (en EUR/unité)	170	175	167	172
Indice 2014 = 100	*100*	*103*	*98*	*101*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

4.5.3.2. Coûts de la main-d'œuvre

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

Tableau 11

Coûts moyens de la main-d'œuvre par salarié

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Coûts moyens de la main-d'œuvre par salarié (en EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
Indice 2014 = 100	*100*	*102*	*105*	*106*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(184) Le coût moyen de la main-d'œuvre a augmenté de 6 % au cours de la période considérée.

4.5.3.3. Stocks

(185) Les niveaux de stocks des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon ont évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 12

Stocks

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Stocks de clôture (indice: 2014 = 100)	*100*	*81*	*100*	*144*
Stocks de clôture en pourcentage de la production	7 %	6 %	7 %	9 %
Indice 2014 = 100	*100*	*81*	*97*	*134*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(186) Les stocks ont augmenté de 44 % au cours de la période considérée et ont atteint environ 9 % de la production annuelle. Cette évolution a une incidence négative sur la situation financière des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

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

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

Tableau 13

Rentabilité, flux de liquidités, investissements et rendement des investissements

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes)	15,6	16,7	15,2	13,7
Indice 2014 = 100	*100*	*107*	*98*	*88*
Flux de liquidités (en millions d'EUR)	309	312	292	272
Indice 2014 = 100	*100*	*101*	*94*	*88*
Investissements (en millions d'EUR)	86	63	59	65
Indice 2014 = 100	*100*	*73*	*69*	*76*
Rendement des investissements (en %)	21,0	21,7	19,3	17,6
Indice 2014 = 100	*100*	*103*	*92*	*84*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(188) La Commission a déterminé la rentabilité des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon en exprimant le bénéfice net avant impôt tiré des ventes du produit similaire à des acheteurs indépendants dans l'Union en pourcentage du chiffre d'affaires généré par ces ventes.

(189) La rentabilité globale a affiché une tendance à la baisse, passant de 15,6 % en 2014 à 13,7 % pendant la période d'enquête. Ce calcul a été effectué sur la base de la pondération donnée à chaque catégorie dans les ventes, comme expliqué aux considérants 161 et 162. Le recul de 1,9 point de pourcentage de la rentabilité s'explique par la baisse des prix (– 8 %) supérieure au recul des coûts (– 6 %).

(190) La rentabilité globale est influencée par la rentabilité de la catégorie 1, alors que la catégorie 3, considérée seule, est devenue déficitaire pendant la période d'enquête. Par ailleurs, la tendance relative de la rentabilité pour l'ensemble de l'industrie de l'Union est également à la baisse.

(191) Les flux nets de liquidités représentent la capacité des producteurs de l'Union à autofinancer leurs activités. Ils affichent une tendance à la baisse de 12 %.

(192) Le rendement des investissements est le bénéfice exprimé en pourcentage de la valeur comptable nette des investissements. Il a reculé, passant de 21,0 à 17,6 % au cours de la période considérée.

(193) Une analyse séparée fondée sur la méthodologie décrite plus haut a été effectuée pour les trois catégories.

(194) La rentabilité de la catégorie 1 a fluctué pendant la période considérée. Après avoir augmenté de 2014 (17,9 %) à 2015 (21,8 %), elle a reculé au cours de la période d'enquête pour s'établir à un niveau légèrement inférieur à celui de 2014 (17,5 %). Cette évolution s'explique en partie par celle du coût de production et des prix: en effet, en 2015, le coût de production a davantage baissé que les prix de vente.

(195) Dans la catégorie 1, les flux nets de liquidités sont restés stables, tandis que le rendement des investissements a connu une diminution, passant de 26,0 à 24,3 % pendant la période considérée.

Tableau 14

Rentabilité, flux de liquidités, investissements et rendement des investissements — catégorie 1

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes)	17,9	21,8	18,9	17,5
Indice 2014 = 100	*100*	*122*	*106*	*98*
Flux de liquidités (en millions d'EUR)	191	218	199	192
Indice 2014 = 100	*100*	*113*	*104*	*100*
Investissements (en millions d'EUR)	54	36	35	38
Indice 2014 = 100	*100*	*68*	*65*	*72*
Rendement des investissements (en %)	26,0	29,3	25,0	24,3
Indice 2014 = 100	*100*	*112*	*96*	*93*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(196) En ce qui concerne la catégorie 2, la rentabilité a diminué de 2,6 points de pourcentage au cours de la période considérée (passant de 17,9 % en 2014 à 15,3 % au cours de la période d'enquête).

(197) Dans la catégorie 2, les flux nets de liquidités ont connu une diminution significative (– 22 %), tandis que le rendement des investissements a connu une diminution, passant de 20,4 à 16,2 % sur la période considérée.

Tableau 15

Rentabilité, flux de liquidités, investissements et rendement des investissements — catégorie 2

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes)	17,9	16,7	16,0	15,3
Indice 2014 = 100	*100*	*93*	*90*	*86*
Flux de liquidités (en millions d'EUR)	88	76	65	69
Indice 2014 = 100	*100*	*86*	*74*	*78*
Investissements (en millions d'EUR)	18	16	15	17
Indice 2014 = 100	*100*	*92*	*84*	*97*
Rendement des investissements (en %)	20,4	21,4	20,1	16,2
Indice 2014 = 100	*100*	*105*	*98*	*79*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

(198) La catégorie 3 était déficitaire pendant la période d'enquête (– 0,4 %). Les pertes enregistrées par les PME étaient particulièrement marquées (– 6,1 % au cours de la période d'enquête). La rentabilité des grandes entreprises dans la catégorie 3 a diminué de moitié entre 2014 et la période d'enquête (passant de 10 à 4,8 %).

(199) Dans la catégorie 3, les flux nets de liquidités ont connu une diminution significative (– 62 %), tandis que le rendement des investissements a connu une diminution, passant de 7,6 à 2,5 % sur la période considérée.

Tableau 16

Rentabilité, flux de liquidités, investissements et rendement des investissements — catégorie 3

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Rentabilité des ventes dans l'Union à des acheteurs indépendants (en % du chiffre d'affaires des ventes)	6,1	0,6	2,7	– 0,4
Indice 2014 = 100	*100*	*10*	*45*	*– 7*
Flux de liquidités (en millions d'EUR)	28	17	26	11
Indice 2014 = 100	*100*	*62*	*93*	*38*
Investissements (en millions d'EUR)	14	10	10	10
Indice 2014 = 100	*100*	*69*	*66*	*66*
Rendement des investissements (en %)	7,6	0,2	4,8	2,5
Indice 2014 = 100	*100*	*2*	*62*	*33*

Source: Réponses vérifiées au questionnaire des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon.

4.6. **Interdépendance entre les catégories**

(200) Le marché de l'Union des pneumatiques pour autobus ou camions a été fortement touché par la crise économique. Étant donné que la consommation de pneumatiques est intrinsèquement liée à l'achat de nouveaux véhicules et au nombre de kilomètres parcourus par les flottes, celle-ci est très dépendante de l'activité économique générale. Toute variation dans l'activité économique, et notamment l'évolution du volume de marchandises transportées par route, se reflète directement dans les ventes de pneumatiques. Dans une période où les camions sont moins utilisés, l'achat de camions neufs ou le remplacement des pneumatiques de camions sont moins nécessaires, ce qui se traduit par une baisse du marché des pneumatiques.

(201) Après la crise économique, on a assisté à une réorientation structurelle de la demande des catégories supérieures vers les catégories inférieures, dans lesquelles le prix tend à motiver la décision d'achat. Dans ce contexte, les offres bon marché de pneumatiques importés et la préférence de certains propriétaires de flottes pour des pneumatiques moins chers ont joué un rôle majeur dans la reconfiguration du marché de l'Union.

(202) Comme les rechapeurs sont soumis à une forte pression, les fermetures d'usines et d'ateliers se sont multipliées, comme indiqué au considérant 175. Du fait du manque d'installations locales, il est plus difficile de faire rechaper un pneumatique usagé de qualité. Par conséquent, l'achat de pneumatiques de qualité offrant la possibilité de rechapages multiples devient moins attrayant. Eu égard à ces évolutions et face à la concurrence des importations à bas prix de pneumatiques de la catégorie 3, qui représentaient la majeure partie des importations chinoises, les producteurs de pneumatiques neufs de l'Union n'ont pas d'autre choix que de renforcer leur présence également dans la catégorie 3.

(203) Enfin, la concurrence entre segments ressort aussi clairement de l'effet que les prix des catégories inférieures ont sur la fixation des prix dans la catégorie supérieure. Dans l'Union, les prix des pneumatiques de la catégorie 1 ont ressenti la pression exercée par les importations bon marché. Le plaignant a affirmé que l'effet était d'autant plus net dans les régions où les pneumatiques de la catégorie 3 étaient davantage présents (c'est-à-dire dans les zones où les prix des pneumatiques de la catégorie 1 étaient généralement fixés à des niveaux plus bas que dans d'autres zones de l'Union, ce qui met en évidence l'incidence concurrentielle des pneumatiques de la catégorie 3 sur les pneumatiques de la catégorie 1).

(204) Cela signifie que les opérateurs économiques semblent avoir réorienté une partie de leurs achats de pneumatiques des catégories 1 ou 2 vers la catégorie 3, preuve qu'une concurrence existe bien entre les différents segments.

(205) Le tableau ci-dessous indique la part de chaque catégorie dans la consommation de l'Union en 2012 et en 2016. Au cours de cette période, la consommation de l'Union a augmenté d'environ 3,8 millions d'unités, dont plus de 90 % appartenaient à la catégorie 3 (environ 3,6 millions d'unités). Cela a entraîné un basculement de l'importance relative de la catégorie 3, qui est passée de 27 à 39 % de la consommation totale de l'Union.

Tableau 17

Consommation de l'Union ventilée par catégorie en 2012 et 2016

	2012	2016
Consommation de l'Union	17 684 000	21 452 278
Catégorie 1	46 %	37 %
Catégorie 2	27 %	24 %
Catégorie 3	27 %	39 %

Source: ETRMA et base Comext d'Eurostat.

(206) Sur la base des informations recueillies, la Commission a établi que, dans le passé, les pneumatiques de la catégorie 1 constituaient la référence en matière de prix pour les autres catégories. Les principaux producteurs de l'Union se concentraient dans les catégories 1 et 2, dans lesquelles les pneumatiques étaient/sont conçus pour avoir un long cycle de vie et pour être rechapables. Cela justifiait des prix (et des marges bénéficiaires) sensiblement supérieurs pour les performances élevées attendues des pneumatiques des catégories 1 et 2. Les consommateurs appréciaient ces propriétés physiques et ces performances et étaient prêts à payer un prix plus élevé pour celles-ci. Toutefois, les informations dont dispose la Commission ont révélé que la tendance en matière de prix mentionnée plus haut s'est modifiée et qu'un «effet de cascade inversée» s'est amorcé, les prix de la catégorie 3 influant désormais sur la catégorie 1. Il convient de noter que la plupart des importations à bas prix concernent la catégorie 3 dans laquelle les producteurs de l'Union ont enregistré des pertes au cours de la période d'enquête.

(207) Sur la base de ce qui précède, la Commission a provisoirement conclu qu'il existe une relation étroite entre les différentes catégories, dans laquelle la pression sur les prix dans la catégorie 3 a également des répercussions sur les prix des autres catégories.

4.7. **Conclusion sur le préjudice**

(208) Globalement, les indicateurs de préjudice montrent que l'industrie de l'Union dans son ensemble est soumise à une intense pression. La capacité de production, les investissements et l'emploi ont reculé au cours de la période d'enquête et l'industrie de l'Union a accusé une forte perte de parts de marché en dépit de prix de vente en baisse. Des parts de marché ont été conquises par les importations du produit concerné, au détriment de l'industrie de l'Union, quel que soit le segment concerné, ce qui s'est traduit par la perte de plus de 4 200 emplois. Même si elle s'établissait à quelque 14 % pour l'industrie dans son ensemble, la rentabilité a reculé de 1,9 point de pourcentage entre 2014 et la période d'enquête et de 3 points de pourcentage entre 2015 et la période d'enquête. Par ailleurs, la tendance relative de la rentabilité pour l'ensemble de l'industrie de l'Union est également à la baisse.

(209) Il a également été provisoirement établi que les prix des importations chinoises étaient largement inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union, ce qui, à son tour, révélait une incidence directe et significative sur la détérioration des performances et la diminution des capacités, de la production, de l'emploi et d'autres indicateurs de préjudice de l'industrie de l'Union. L'évolution négative s'est fait le plus ressentir dans la catégorie 3, dans laquelle de nombreuses PME de rechapage ont disparu du marché et n'ont pas pu bénéficier de la reprise économique dans ce secteur, qui a finalement été conquis par les importations à bas prix. Il est rappelé que les sociétés principalement présentes dans la catégorie 3 représentent environ 20 % de la production totale de l'Union. Les pertes de la catégorie 3 ne sont pas tenables et ont mis en péril la survie de toute l'activité du rechapage dans l'Union.

(210) De plus, les effets de la pression exercée sur les prix ont également affecté les prix des catégories supérieures. La pression croissante sur le prix des pneumatiques de la catégorie 3 résultant des importations à bas prix, qui consistaient principalement en pneumatiques de la catégorie 3, a entraîné une évolution similaire dans la catégorie 2, où les prix de vente ont diminué de 12 % au cours de la période considérée, et même les prix des pneumatiques de la catégorie 1 ont dû être baissés de 9 % pour rester concurrentiels.

(211) En effet, étant donné l'interdépendance entre les catégories au niveau du prix, même les pneumatiques les plus performants de la catégorie 1 ont souffert de la pression en cascade inversée sur les prix dans les trois catégories, comme expliqué au chapitre précédent. Cela a conduit à un appauvrissement industriel, à une perte de valeur dans toute la chaîne d'approvisionnement des trois catégories et à une dégradation de la qualité des pneumatiques disponibles sur le marché de l'Union. De plus, la forte concurrence des prix dans les trois catégories a des conséquences négatives pour l'utilisation des capacités et se traduit par une augmentation des stocks de l'industrie (tableau 12), associée à une baisse des flux de liquidités et des investissements (tableau 13). Enfin, les pertes du secteur du rechapage dans l'Union affectent également la rentabilité que les sociétés présentes dans les catégories 1 et 2 peuvent atteindre.

(212) Par conséquent, il est provisoirement conclu que l'industrie de l'Union a subi un préjudice au sens de l'article 3, paragraphe 5, du règlement de base.

(213) Par ailleurs, le plaignant a fait valoir qu'il existait un risque d'aggravation du préjudice. De son point de vue, de nombreuses mesures ont été instituées à l'importation sur d'autres marchés d'exportation, ce qui pourrait entraîner une réorientation immédiate des flux commerciaux. En outre, les producteurs de l'Union seraient menacés sur leurs marchés d'exportation, étant donné que certains pays, comme la Turquie, ont ouvert une enquête de sauvegarde. Ce risque d'aggravation serait également lié à des surcapacités massives en RPC, où les capacités non utilisées représentent environ 40 % des exportations chinoises actuelles. Le plaignant craignait également une incidence structurelle sur le marché des pneumatiques de l'Union, étant donné qu'il sera de plus en plus difficile de justifier le surcoût de l'achat d'un pneumatique de qualité si la possibilité de rechaper plusieurs fois un tel pneumatique disparaît en même temps que le secteur du rechapage. Enfin, il prévoit une amélioration continue des pneumatiques en provenance de la RPC. Si on devait laisser les pneumatiques de qualité supérieure en provenance de la RPC entrer en concurrence avec les pneumatiques de l'Union à des prix de dumping, cela réduirait les marges de l'industrie de l'Union et, partant, sa capacité à investir et à innover. Cette évolution risquerait, à son tour, de contraindre l'industrie de l'Union à s'appuyer sur des pneumatiques de qualité inférieure nécessitant un investissement limité en R & D, ce qui nuirait davantage à leur rechapabilité.

(214) La Commission a fait observer à ce stade que la «Stratégie de l'industrie du pneumatique» ([1]) de la RPC encourage les fabricants de pneumatiques à améliorer les aspects techniques et la valorisation de la marque (comme, par exemple, à mettre en œuvre des stratégies de marque, à accroître la popularité et la réputation de la marque et à continuer à renforcer la valeur de la marque) et a indiqué qu'une procédure antisubventions parallèle était en cours. Par conséquent, compte tenu de ce qui précède, elle a invité les parties à formuler des observations sur les arguments avancés par le plaignant au considérant précédent afin de lui permettre d'analyser ces arguments en détail au stade définitif de l'enquête.

5. **LIEN DE CAUSALITÉ**

(215) Conformément à l'article 3, paragraphe 6, du règlement de base, la Commission a examiné si les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné ont causé un préjudice important à l'industrie de l'Union. Conformément à l'article 3, paragraphe 7, du règlement de base, la Commission a également examiné si d'autres facteurs connus auraient pu, au même moment, causer un préjudice à l'industrie de l'Union.

(216) La Commission a veillé à ce que le préjudice éventuellement causé par des facteurs autres que les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné ne soit pas attribué auxdites importations. Ces facteurs sont: les importations en provenance d'autres pays tiers, les résultats des ventes à l'exportation des producteurs de l'Union et l'évolution des coûts.

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

(217) Les prix des importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC étaient nettement inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union pendant la période d'enquête, les marges de sous-cotation étant comprises entre 21 et 31 %, ce qui a entraîné une baisse de la part de marché et de la rentabilité de l'industrie de l'Union (lesquelles sont passées, respectivement, de 72,0 % à 66,8 % et de 15,6 % en 2014 à 13,7 % pendant la période considérée). En effet, pendant la période considérée, le volume des ventes de l'industrie de l'Union a légèrement diminué, tandis que le volume des importations en provenance de la RPC a connu une augmentation de 32 %, captant ainsi la majorité de l'augmentation de la consommation de l'Union.

(218) Globalement, durant la période considérée, les parts de marché perdues par l'industrie de l'Union (– 5,2 points de pourcentage) ont été absorbées par les importations en provenance de la RPC (+ 4,2 points de pourcentage).

(219) L'analyse des indicateurs de préjudice aux considérants 155 à 203 montre que la situation économique de l'industrie de l'Union, et en particulier sa situation financière, s'est détériorée et que cette évolution coïncide avec l'arrivée de volumes importants d'importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC. Les prix de

([1]) Annonce du ministère de l'industrie et des technologies de l'information concernant la publication et la diffusion de la «Stratégie de l'industrie du pneumatique». Institution de promulgation: Ministère de l'industrie et des technologies de l'information. Numéro du document: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] nº 2. Date de promulgation: 15.9.2010. Date de prise d'effet: 15.9.2010.

ces importations étaient inférieurs aux prix de l'industrie de l'Union et ont exercé une forte pression à la baisse sur les prix sur le marché de l'Union. La forte augmentation des importations et la sous-cotation importante des prix qui a été établie sont en effet les principaux facteurs à prendre en considération en l'espèce.

(220) Les exportateurs chinois sont parvenus à augmenter significativement leur part de marché aux dépens de l'industrie de l'Union. Pendant la période d'enquête, la majorité du volume total des importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC s'est concentrée sur la catégorie 3, contraignant plusieurs producteurs de l'Union présents dans cette catégorie, en particulier des PME de rechapage, à quitter le marché. En outre, comme expliqué au considérant 137, la Commission a établi que ces volumes importants à des prix faisant l'objet d'un dumping ont eu des répercussions sur la fixation des prix. Auparavant, celle-ci était «dirigée» par la catégorie 1; en d'autres termes, les prix de la catégorie 2 étaient établis en lien avec la catégorie 1 et ceux de la catégorie 3 en lien avec la catégorie 2. À présent, le sens est inversé: les prix de la catégorie 2 sont établis sur la base de la catégorie 3 et ceux de la catégorie 1 sur la base de la catégorie 2. Cela a eu pour conséquence une diminution des prix de vente dans toutes les catégories. La Commission a donc provisoirement conclu que la hausse des importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC avait joué un rôle déterminant dans le préjudice important subi par l'industrie de l'Union.

(221) Les autres facteurs qui ont été examinés dans le cadre de l'analyse du lien de causalité, conformément à l'article 3, paragraphe 7, du règlement de base, étaient: les importations en provenance d'autres pays, les résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union et l'évolution des coûts de l'industrie de l'Union.

5.2. **Importations en provenance de pays tiers**

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

Tableau 18

Importations en provenance de pays tiers

Pays	2014	2015	2016	Période d'enquête
Turquie				
Volume des importations en provenance de Turquie	712 497	710 504	856 110	884 241
Indice (2014 = 100)	*100*	*100*	*120*	*124*
Prix unitaires des importations en provenance de Turquie	212	216	194	185
Indice (2014 = 100)	*100*	*102*	*91*	*87*
Part de marché (en %)	3,5	3,4	4,0	4,1
Part dans le volume total des importations de l'Union (en %)	12,6	11,4	12,1	12,3
Corée				
Volume des importations en provenance de Corée	431 676	463 643	477 185	381 167
Indice (2014 = 100)	*100*	*107*	*111*	*88*
Prix unitaires des importations en provenance de Corée	219	191	181	186
Indice (2014 = 100)	*100*	*87*	*83*	*85*
Part de marché (en %)	2,1	2,2	2,2	1,8
Part dans le volume total des importations de l'Union (en %)	7,6	7,4	6,8	5,3

Pays	2014	2015	2016	Période d'enquête
Japon				
Volume des importations en provenance du Japon	386 128	418 802	398 427	390 859
Indice (2014 = 100)	*100*	*108,5*	*103,2*	*101,2*
Prix unitaires des importations en provenance du Japon	293	227	218	221
Indice (2014 = 100)	*100*	*77,6*	*74,4*	*75,4*
Part de marché (en %)	1,9	2,0	1,9	1,8
Part dans le volume total des importations de l'Union (en %)	6,8	6,7	5,6	5,5
Russie				
Volume des importations en provenance de Russie	181 031	237 582	270 515	279 798
Indice (2014 = 100)	*100*	*131,2*	*149,4*	*154,6*
Prix unitaires des importations en provenance de Russie	145	131	130	130
Indice (2014 = 100)	*100*	*90,7*	*89,6*	*89,5*
Part de marché (en %)	0,9	1,1	1,3	1,3
Part dans le volume total des importations de l'Union (en %)	3,2	3,8	3,8	3,9
Thaïlande				
Volume des importations en provenance de Thaïlande	142 735	177 209	174 994	167 509
Indice (2014 = 100)	*100*	*124,2*	*122,6*	*117,4*
Prix unitaires des importations en provenance de Thaïlande	310	226	233	241
Indice (2014 = 100)	*100*	*72,9*	*75,3*	*77,7*
Part de marché (en %)	0,7	0,9	0,8	0,8
Part dans le volume total des importations de l'Union (en %)	2,5	2,8	2,5	2,3
Autres pays tiers				
Volume des importations en provenance de tous les autres pays	338 457	376 075	469 425	464 224
Indice (2014 = 100)	*100*	*111*	*139*	*137*
Prix unitaires des importations en provenance de tous les autres pays	202	195	200	192
Indice (2014 = 100)	*100*	*96*	*99*	*95*
Part de marché (en %)	1,7	1,8	2,2	2,1
Part dans le volume total des importations de l'Union (en %)	6,0	6,0	6,6	6,5

Pays	2014	2015	2016	Période d'enquête
Total de tous les pays tiers, à l'exclusion de la RPC				
Volume des importations en provenance de tous les autres pays	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
Indice (2014 = 100)	*100*	*109*	*121*	*117*
Prix unitaires des importations en provenance de tous les autres pays	227	202	192	189
Indice (2014 = 100)	*100*	*89*	*85*	*83*
Part de marché (en %)	10,8	11,5	12,3	11,9
Part dans le volume total des importations de l'Union (en %)	38,7	38,3	37,5	35,8

Source: Eurostat.

(223) Les importations en provenance d'autres pays tiers ont vu leur part de marché progresser légèrement, passant de 10,8 à 11,9 % au cours de la période considérée. Sur l'ensemble des importations en provenance d'autres pays tiers, seules les importations en provenance de Russie ont affiché des prix moyens similaires à ceux des importations en provenance de la RPC. Les prix moyens des importations du produit concerné étaient clairement supérieurs à ceux des importations en provenance de la RPC. La part de marché des importations du produit concerné en provenance de Russie a progressé, passant de 0,9 à 1,3 % au cours de la période considérée. Toutefois, le volume limité des importations en provenance de Russie ne rompt pas le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et le préjudice subi par l'industrie de l'Union.

(224) Par conséquent, la Commission a conclu que, même si les importations en provenance d'autres pays tiers ont pu avoir une certaine influence limitée sur la situation de l'industrie de l'Union, les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC restaient la cause principale du préjudice.

5.2.1. *Résultats à l'exportation de l'industrie de l'Union*

(225) Le volume des exportations des producteurs de l'Union a évolué comme suit au cours de la période considérée:

Tableau 19

Résultats à l'exportation des producteurs de l'Union

	2014	2015	2016	Période d'enquête
Volume des exportations (en unités)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
Indice 2014 = 100	*100*	*97,4*	*97,0*	*97,4*
Prix moyen (en EUR/unité)	188	179	169	168
Indice 2014 = 100	*100*	*95,3*	*89,9*	*89,8*

Source: Base Comext d'Eurostat.

(226) Selon Eurostat, le volume des exportations a diminué de 2,6 % pendant la période considérée. Les prix moyens à l'exportation sont affectés par les valeurs de transfert aux sociétés liées. Rien ne prouve que l'activité d'exportation de l'industrie de l'Union pourrait rompre le lien de causalité entre les importations faisant l'objet d'un dumping et le préjudice établi.

5.3. **Évolution des coûts**

(227) Comme mentionné au considérant 181, les coûts totaux de l'industrie de l'Union ont diminué de 12 EUR par pneumatique au cours de la période considérée en raison de l'évolution des principales matières premières (à savoir le caoutchouc naturel et synthétique). Toutefois, le prix de vente moyen de l'industrie de l'Union a baissé de 19 EUR par pneumatique du fait de la pression exercée sur les prix par les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC.

(228) Il peut donc être conclu que l'évolution des coûts n'a pas pu être une cause du préjudice subi par l'industrie de l'Union.

5.4. **Conclusion sur le lien de causalité**

(229) Un lien de causalité a été établi entre le préjudice subi par les producteurs de l'Union et les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné.

(230) La pression considérable exercée sur les prix et les volumes de l'industrie de l'Union par l'accroissement des importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné pendant la période considérée n'a pas permis à l'industrie de l'Union de tirer profit de la croissance du marché de l'Union après la crise. En effet, la concurrence la plus féroce a lieu dans la catégorie 3 qui enregistre la plupart des importations en provenance de la RPC et se répercute également sur les catégories supérieures, comme expliqué aux considérants 204 à 210. L'analyse des indicateurs de préjudice ci-dessus révèle que la situation économique de l'industrie de l'Union dans son ensemble a été affectée par une augmentation des importations à bas prix faisant l'objet d'un dumping en provenance de la RPC qui sous-cotaient largement les prix de l'Union. Les exportateurs chinois sont parvenus à gagner d'importantes parts de marché aux dépens de l'industrie de l'Union, ce qui a entraîné une diminution de l'emploi et une réduction de la capacité de production. L'industrie de l'Union a perdu 5,2 points de pourcentage de parts de marché entre 2014 et la période d'enquête et le volume de ses ventes a stagné, alors que la consommation a augmenté sur le marché de l'Union. Par ailleurs, la tendance de la rentabilité pour l'ensemble de l'industrie de l'Union est également à la baisse, des pertes étant enregistrées en particulier dans les pneumatiques de la catégorie 3.

(231) La Commission a distingué et séparé les effets de tous les facteurs connus sur la situation de l'industrie de l'Union des effets préjudiciables des importations faisant l'objet d'un dumping. Il a été conclu que les effets des autres facteurs recensés, à savoir les importations en provenance d'autres pays tiers, les résultats des ventes à l'exportation des producteurs de l'Union et l'évolution des coûts, sur l'évolution négative de l'industrie de l'Union en ce qui concerne les parts de marché, les prix et la rentabilité n'avaient pas rompu le lien de causalité. Même lorsque les effets combinés de ces facteurs ont été pris en compte, les conclusions de la Commission n'ont pas changé: en l'absence d'importations faisant l'objet d'un dumping, l'industrie de l'Union n'aurait pas été à ce point affectée. En particulier, la part de marché n'aurait pas chuté autant et l'emploi aurait été maintenu.

(232) Par conséquent, la Commission a conclu à ce stade que le préjudice important subi par l'industrie de l'Union a été causé par les importations faisant l'objet d'un dumping en provenance du pays concerné et qu'aucun autre facteur considéré individuellement ou collectivement n'a brisé ce lien de causalité.

6. **INTÉRÊT DE L'UNION**

(233) Conformément à l'article 21 du règlement de base, la Commission a examiné si, malgré la détermination d'un dumping préjudiciable, elle pouvait clairement conclure qu'il n'était pas dans l'intérêt de l'Union d'adopter des mesures dans ce cas particulier. L'intérêt de l'Union a été apprécié sur la base d'une évaluation de tous les intérêts concernés, notamment ceux de l'industrie de l'Union et des importateurs.

6.1. **Intérêt de l'industrie de l'Union**

(234) Les effets des mesures antidumping potentielles devraient être positifs pour les producteurs de l'Union et, en particulier, pour les PME, qui pourraient bénéficier de la croissance de la consommation et d'un marché régi par des conditions équitables. Dans ces conditions, les producteurs de l'Union devraient en particulier pouvoir augmenter leurs ventes et ainsi récupérer une partie de la part de marché qu'ils ont perdue, ce qui aurait pour effet d'augmenter la production de l'Union ainsi que le taux d'utilisation des capacités. Dans des conditions équitables, l'industrie de l'Union pourrait augmenter ses prix et améliorer sa situation financière.

(235) Compte tenu de l'interdépendance entre l'activité de rechapage et la production de pneumatiques rechapables, les mesures proposées permettraient en particulier d'assurer la viabilité du secteur du rechapage, ce qui aurait des répercussions positives en matière d'emploi, notamment compte tenu du fait que le rechapage est une industrie à forte intensité de main-d'œuvre présente sur tout le territoire de l'Union.

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

(236) L'avis d'ouverture a été envoyé à plus de 40 importateurs et utilisateurs du produit concerné, ainsi qu'à leurs associations.

(237) Cinq importateurs indépendants ont répondu au questionnaire d'échantillonnage. Ceux-ci représentent [10-15 %] des importations totales en provenance de la RPC. Sur ces cinq sociétés, deux ont été retenues dans l'échantillon sur la base de leur volume d'importations (qui représente [6-10 %] des importations totales en provenance de la RPC) et ont répondu au questionnaire.

(238) Pour les deux importateurs retenus dans l'échantillon, les importations chinoises du produit concerné représentaient une part importante du chiffre d'affaires enregistré au cours de la période d'enquête. Leur modèle économique est principalement basé sur des contrats avec des producteurs-exportateurs chinois, bien qu'ils disposent également d'autres sources d'approvisionnement (nationales ou dans d'autres pays tiers). Dès lors, s'il est vrai que les mesures auraient une incidence sur leur activité, l'institution des mesures devrait également faire augmenter les prix sur le marché de l'Union pour les amener à des niveaux équitables.

(239) Un autre modèle économique s'appuie sur une «stratégie commerciale d'expédition au conteneur uniquement». Dans ce cas, les importateurs disposent d'une plus grande flexibilité pour changer de source d'approvisionnement. Trois des importateurs non retenus dans l'échantillon relèvent de cette catégorie; ils représentaient moins de 2 % des exportations chinoises totales au cours de la période d'enquête. Un niveau de coopération aussi faible laisse supposer que l'institution de mesures n'aurait pas d'incidence significative sur leur activité.

(240) Deux associations d'importateurs et douze importateurs supplémentaires se sont fait connaître, la plupart après la publication du règlement soumettant à enregistrement les importations. Des observations ont été formulées au sujet de l'enregistrement et de la possible institution de mesures. Toutefois, aucun des importateurs de l'Union n'a présenté d'argument étayé par des éléments de preuve.

(241) Dès lors, si les mesures proposées ne sont pas dans l'intérêt des utilisateurs et des importateurs, la Commission n'a pas pu quantifier, à ce stade, d'éventuels effets négatifs qu'ils pourraient subir.

6.3. **Intérêt des fournisseurs**

(242) Les fournisseurs de bandes de roulement ont formulé des observations en faveur de l'institution de mesures antidumping, en faisant valoir que ces mesures étaient essentielles à la survie du secteur du rechapage. Sans rechapage, leur activité serait sérieusement affectée. Ce point sera examiné plus en détail au cours de l'enquête.

6.4. **Autres intérêts**

(243) L'Union a depuis longtemps pour politique ([1]) de réduire les déchets et de gérer de manière durable les matières premières. En effet, la politique de l'Union comporte deux volets: d'une part, elle vise la prévention de la production de déchets et, d'autre part, elle encourage le recyclage ([2]). De plus, un objectif stratégique horizontal est d'encourager la présence de petites et moyennes entreprises sur le marché de l'Union ([3]).

(244) Le rechapage est essentiel à une économie circulaire vertueuse. En plus de garantir un niveau élevé de fiabilité, de performance et de sécurité, les pneumatiques rechapés représentent un avantage considérable également d'un point de vue environnemental (réduction de l'utilisation de matières premières et d'énergie, de la production de CO_2, de la pollution et de la consommation d'eau). Cette activité contribuerait donc également à la réalisation de ces grands objectifs sociétaux, qui sont reconnus par des politiques spécifiques de l'Union.

(245) Plusieurs parties intéressées ont souligné que les fabricants de pneumatiques haut de gamme produisent des pneumatiques neufs de qualité conçus pour avoir une longue durée de vie et pour être rechapés. Sans le secteur du rechapage, la concurrence dans l'industrie du pneumatique aboutira à un nivellement par le bas, conduisant à un appauvrissement industriel, à une perte de valeur dans toute la chaîne d'approvisionnement et à une dégradation de la qualité de l'offre dans l'Union.

(246) L'AIRP a indiqué que l'activité de rechapage constituait un exemple d'économie circulaire, puisque le rechapage d'un seul pneumatique par rapport à la production d'un pneumatique neuf nécessite 70 % de matières premières en moins, 65 % d'énergie en moins et 19 % d'eau en moins; il génère 37 % de CO_2 en moins et 21 % de pollution atmosphérique en moins (particules) et provoque 29 % d'érosion des sols en moins dans les pays où le caoutchouc naturel est produit.

(247) Par ailleurs, le secteur du rechapage permet actuellement d'éviter chaque année la production d'environ 240 000 tonnes de pneumatiques usagés. Dès lors, des mesures protégeant les pneumatiques de qualité rechapables dans l'Union contre des pneumatiques qui ne sont fondamentalement utilisables qu'une seule fois contribueraient aussi à éviter la production de déchets conformément aux objectifs de la directive sur les déchets, puisqu'elles soutiendraient le maintien d'une activité de rechapage viable dans l'Union.

([1]) Voir la directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives (JO L 312 du 22.11.2008, p. 3).

([2]) Voir le plan d'action en faveur de l'économie circulaire, adopté en janvier 2018; http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm

([3]) Voir la politique de la Commission visant à soutenir les petites et moyennes entreprises; https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_fr

(248) Selon les études menées par l'AIRP, l'Italie économise en moyenne 30 millions de litres de pétrole brut chaque année grâce au rechapage, ainsi que plus de 20 000 tonnes d'autres matières premières stratégiques, telles que le caoutchouc naturel et synthétique, le noir de fumée, les fibres textiles, l'acier et le cuivre, sans compter les 10 202 tonnes d'émissions de CO_2 ainsi évitées. D'après les mêmes études, chaque pneumatique rechapé réduit de 26,5 kg les émissions de CO_2.

(249) Dès lors, des mesures protégeant les pneumatiques de qualité rechapables dans l'Union contre des pneumatiques qui ne sont fondamentalement utilisables qu'une seule fois favoriseraient également la cohérence politique avec les objectifs de l'Union en matière de réduction des déchets et d'économie circulaire, puisqu'elles soutiendraient le maintien d'une activité de rechapage viable dans l'Union. En outre, étant donné que ce sont essentiellement des PME qui sont actives dans ce secteur, ces mesures seraient également conformes au grand objectif de la Commission visant à soutenir ces entreprises.

6.5. **Conclusion concernant l'intérêt de l'Union**

(250) Les effets des mesures antidumping sur les producteurs de l'Union seraient positifs. Malgré les allégations d'une incidence potentiellement négative sur les importateurs de l'Union, le droit ne serait pas pour autant disproportionné compte tenu des effets globaux sur l'industrie de l'Union dans son ensemble. De fait, il est considéré que la capacité excédentaire disponible dans l'industrie de l'Union et les importations en provenance d'autres pays atténueraient les risques en offrant d'autres sources d'approvisionnement. Le rétablissement d'une concurrence loyale et de conditions de concurrence équitables, en l'absence d'importations faisant l'objet d'un dumping, serait bénéfique au développement sain du marché global des pneumatiques dans l'Union et favoriserait la cohérence politique avec les objectifs d'une économie circulaire, d'une réduction des déchets et d'une protection des PME dans l'Union. Sur cette base, il n'y a aucune raison impérieuse de ne pas instituer des mesures provisoires sur les importations de pneumatiques pour autobus ou camions en provenance de la RPC.

(251) L'institution de mesures antidumping devrait donc permettre à l'industrie de l'Union de se maintenir sur le marché, puis d'améliorer sa situation. Le risque est élevé qu'en l'absence de mesures, l'industrie de l'Union doive envisager de se retirer du secteur des pneumatiques rechapés à moyen terme, ce qui entraînerait inévitablement des pertes d'emplois, comme cela s'est déjà produit avec la fermeture de dizaines de PME, comme indiqué au considérant 175. Du point de vue des importateurs ou utilisateurs, aucune raison impérieuse de ne pas instituer de mesures antidumping sur les importations de pneumatiques pour autobus ou camions originaires de la RPC n'a été établie à ce stade de l'enquête.

7. **MESURES ANTIDUMPING PROVISOIRES**

(252) Compte tenu des conclusions établies par la Commission concernant le dumping, le préjudice, le lien de causalité et l'intérêt de l'Union, il convient d'instituer des mesures provisoires afin d'éviter l'aggravation du préjudice causé à l'industrie de l'Union par les importations du produit concerné faisant l'objet d'un dumping.

7.1. **Niveau d'élimination du préjudice (marge de préjudice)**

(253) Afin de déterminer le niveau des mesures, la Commission a d'abord établi le montant du droit nécessaire pour éliminer le préjudice subi par l'industrie de l'Union.

(254) Le préjudice serait éliminé si l'industrie de l'Union était en mesure de couvrir ses coûts de production et d'obtenir le bénéfice avant impôt sur les ventes du produit similaire sur le marché de l'Union qui pourrait être raisonnablement atteint dans des conditions normales de concurrence par une industrie de ce type dans ce secteur, c'est-à-dire en l'absence d'importations faisant l'objet d'un dumping. Ce bénéfice cible a été établi sur la base du bénéfice réalisé par l'industrie de l'Union en 2014. Il a été considéré qu'il s'agissait de l'année de la période considérée qui se rapprochait le plus de conditions normales de concurrence, car le volume des importations chinoises était le plus bas et le prix moyen à l'importation le plus élevé.

(255) Sur cette base, la Commission a calculé un prix non préjudiciable du produit similaire pour l'industrie de l'Union en ajoutant une marge bénéficiaire de 15,6 % au coût de production des producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon au cours de la période d'enquête, en soustrayant des prix de vente dans l'Union la marge bénéficiaire réelle réalisée au cours de la période d'enquête pour la remplacer par la marge bénéficiaire de 15,6 %.

(256) La Commission a ensuite déterminé le niveau d'élimination du préjudice sur la base d'une comparaison entre le prix à l'importation moyen pondéré des producteurs-exportateurs de la RPC ayant coopéré et retenus dans l'échantillon, utilisé pour établir la sous-cotation des prix, et le prix non préjudiciable moyen pondéré du produit similaire vendu par les producteurs de l'Union retenus dans l'échantillon sur le marché de l'Union au cours de la période d'enquête. Les éventuelles différences résultant de cette comparaison ont été exprimées en pourcentage de la valeur moyenne pondérée CIF à l'importation.

(257) Le niveau d'élimination du préjudice pour les «autres sociétés ayant coopéré» et pour «toutes les autres sociétés» est défini de la même façon que la marge de dumping pour ces sociétés (voir considérants 127 et 128).

7.2. **Mesures provisoires**

(258) Des mesures antidumping provisoires devraient être instituées sur les importations du produit concerné originaire de la RPC conformément à la règle du droit moindre énoncée à l'article 7, paragraphe 2, du règlement de base. La Commission a comparé les marges de préjudice et les marges de dumping. Le montant des droits devrait être fixé au niveau de la plus faible des deux marges.

(259) Comme indiqué au considérant 7, la Commission a soumis à enregistrement les importations du produit concerné originaire de la RPC par le règlement soumettant à enregistrement les importations en vue d'une éventuelle application rétroactive des mesures antidumping et compensatoires, au titre de l'article 14, paragraphe 5, du règlement de base et de l'article 24, paragraphe 5, du règlement (UE) 2016/1037 du Parlement européen et du Conseil ([1]) (ci-après le «règlement antisubventions de base»).

(260) Sur la base de ce qui précède, en ce qui concerne la présente enquête antidumping, il convient de mettre fin à l'enregistrement des importations aux fins de l'enquête antidumping conformément à l'article 14, paragraphe 5, du règlement de base.

(261) En ce qui concerne l'enquête antisubventions parallèle, l'enregistrement des importations du produit concerné en provenance de la RPC conformément à l'article 24, paragraphe 5, du règlement antisubventions de base devrait être poursuivi.

(262) Aucune décision concernant une éventuelle application rétroactive des mesures antidumping ne peut être prise à ce stade de la procédure.

(263) Selon les notes explicatives du système harmonisé (NESH) des positions 8708 et 8716, les roues et les roues de remorques et semi-remorques équipées de pneumatiques doivent être classées dans les positions 8708 et 8716. Étant donné qu'il existe un risque que les opérateurs recourent à l'importation de roues équipées de pneumatiques chinois pour contourner les mesures, la Commission a jugé approprié de surveiller les importations de ces roues afin de minimiser ce risque. Les informations recueillies dans le cadre de cette surveillance pourraient également être utilisées si une enquête anticontournement au titre de l'article 13 du règlement de base doit être déclenchée ultérieurement. Dès lors, il convient d'établir des codes TARIC distincts pour les importations de roues et de roues de remorques et semi-remorques équipées de pneumatiques, neufs ou rechapés, en caoutchouc, du type utilisé pour les autobus ou camions, ayant un indice de charge supérieur à 121.

(264) Par conséquent, les taux de droits antidumping provisoires, exprimés en pourcentage du prix CIF frontière de l'Union, avant dédouanement, devraient être les suivants:

Société	Marge de dumping (en %)	Marge de préjudice (en %)	Droit antidumping provisoire (en %)
Groupe Xingyuan	166,7	68,8	68,8
Groupe Giti	98,7	33,2	33,2
Groupe Aeolus	151,2	48,1	48,1
Groupe Hankook	80,4	29,3	29,3
Autres sociétés ayant coopéré	110,3	40,2	40,2
Toutes les autres sociétés	166,7	68,8	68,8

(265) Les taux de droit antidumping individuels indiqués dans le présent règlement ont été établis sur la base des conclusions de la présente enquête. Ils reflétaient donc la situation observée 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 qui a été 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 antidumping individuels.

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

(266) Les sociétés changeant ultérieurement de raison sociale peuvent solliciter l'application de ces taux de droit antidumping individuels. La demande doit être adressée à la Commission. Elle doit contenir toutes les informations nécessaires permettant de démontrer que ce changement n'affecte pas le droit de la société à bénéficier du taux qui lui est applicable. Si le changement de nom de la société n'affecte pas le droit de celle-ci à bénéficier du taux de droit qui lui est applicable, un avis signalant le changement de raison sociale sera publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.

(267) Afin de réduire au minimum les risques de contournement liés à la grande différence existant entre les taux de droit, des mesures spéciales sont nécessaires pour garantir l'application des droits antidumping individuels. Les sociétés soumises à des droits antidumping individuels doivent présenter une facture commerciale en bonne et due forme aux autorités douanières des États membres. La facture doit être conforme aux exigences énoncées à l'article 1er, paragraphe 3. Les importations non accompagnées d'une telle facture doivent être soumises au droit antidumping applicable à «toutes les autres sociétés».

(268) Afin d'assurer l'application correcte des droits antidumping, le droit antidumping applicable à toutes les autres sociétés doit s'appliquer non seulement aux producteurs-exportateurs n'ayant pas coopéré à la présente enquête, mais également aux producteurs qui n'ont effectué aucune exportation vers l'Union au cours de la période d'enquête.

8. **FORME DES MESURES**

(269) La Commission a établi que le droit ad valorem présentait deux inconvénients majeurs. D'abord, un droit ad valorem incite les sociétés à vendre la gamme inférieure de leur assortiment de produits, ce qui engendre une pression supplémentaire dans la catégorie 3, alors même que c'est précisément cette catégorie qui doit le plus être protégée contre une concurrence déloyale féroce. La Commission a donc estimé plus approprié de fixer un droit pour les pneumatiques de la catégorie 3 à un certain niveau absolu.

(270) Ensuite, un droit ad valorem pourrait également aboutir à des montants relativement importants pour les pneumatiques des catégories 1 et 2 dont les prix sont élevés. Le risque dans ce cas est que ces pneumatiques de qualité deviennent également trop chers, alors que ce sont précisément ceux-ci qui peuvent être profitables à l'activité de rechapage dans l'Union. Les rechapeurs de l'Union ont besoin de carcasses adéquates, qu'ils peuvent se procurer soit auprès de fabricants de pneumatiques des catégories 1 ou 2 dans l'Union, soit auprès de certains exportateurs chinois appartenant à cette catégorie. Si les mesures sanctionnent excessivement les importations dans l'Union des catégories 1 et 2, les objectifs stratégiques de l'Union en matière d'économie circulaire pourraient être compromis.

(271) La Commission a dès lors considéré provisoirement que l'intérêt de l'Union plaide en faveur de l'institution de droits fixes par unité, calculés sur la base de la marge de préjudice individuelle pour chaque exportateur. Ces droits fixes permettraient de remédier au risque d'une réponse insuffisante au dumping pratiqué dans la catégorie 3, puisque les pneumatiques de la catégorie 3 sont importés dans l'Union en grandes quantités et se verraient appliquer un droit fixe relativement élevé par rapport à leur valeur réelle. Dans le même temps, ces droits permettent de répondre au risque d'une sanction excessive appliquée aux importations dans l'Union de pneumatiques des catégories 1 et 2, qui sont rechapables et peuvent être rechapés par les rechapeurs de l'Union.

(272) En conclusion, la Commission a jugé approprié d'instituer des droits provisoires sous la forme de droits fixes.

9. **DISPOSITIONS FINALES**

(273) Dans l'intérêt d'une bonne administration, la Commission invitera les parties intéressées à présenter leurs observations écrites et/ou à demander à être entendues par la Commission et/ou le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales dans un délai déterminé.

(274) Les conclusions relatives à l'institution de droits provisoires sont provisoires et peuvent être modifiées au stade définitif de l'enquête,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

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

Société	Droit antidumping provisoire (en EUR/unité)	Code additionnel TARIC
Xingyuan Tire Group Ltd, Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd; Giti Tire (Hualin) Company Ltd; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co, Ltd	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd	52,85	C334
Autres sociétés ayant coopéré énumérées à l'annexe	62,79	
Toutes les autres sociétés	82,17	C999

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

4. La mise en libre pratique, dans l'Union, du produit visé au paragraphe 1 est subordonnée au dépôt d'une garantie équivalente au montant du droit provisoire.

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

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

Article 2

1. Dans un délai de 25 jours civils à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les parties intéressées peuvent:

a) demander à être informées des faits et considérations essentiels sur la base desquels le présent règlement a été adopté;

b) présenter leurs observations écrites à la Commission, y compris des observations portant sur le classement des marques dans les catégories et

c) demander à être entendues par la Commission et/ou le conseiller-auditeur dans le cadre des procédures commerciales.

2. Dans un délai de 25 jours civils à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les parties visées à l'article 21, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/1036 du Parlement européen et du Conseil peuvent présenter des observations sur l'application des mesures provisoires.

Article 3

À l'article 1er du règlement d'exécution (UE) 2018/163, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les autorités douanières sont invitées à prendre les mesures requises au titre de l'article 24, paragraphe 5, du règlement (UE) 2016/1037 pour enregistrer les importations dans l'Union de pneumatiques neufs et rechapés pour autobus ou camions ayant un indice de charge supérieur à 121, relevant actuellement des codes NC 4011 20 90 et ex 4012 12 00 (code TARIC 4012 12 00 10), et originaires de la République populaire de Chine.»

Article 4

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

L'article 1er s'applique pendant une période de six mois.

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

Fait à Bruxelles, le 4 mai 2018.

Par la Commission

Le président

Jean-Claude JUNCKER

ANNEXE

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

Dénomination de la société	Code additionnel TARIC
Bayi Rubber Co., Ltd	C335
Bridgestone (Huizhou) Tire Co. Ltd	C336
Briway Tire Co., Ltd	C337
Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338
Goodyear Dalian Tire Co. Limited	C339
Guizhou Tyre Co., Ltd	C340
Jiangsu General Science Technology Co., Ltd	C341
Megalith Industrial Group Co., Ltd	C342
Michelin Shenyang Tire Co., Ltd	C343
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd	C344
Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd	C345
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd	C346
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd	C347
Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd	C348
Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd	C349
Quindao GRT Rubber Co. Ltd	C350
Sailun Jinyu Group Co., Ltd	C351
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd	C352
Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd	C353
Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd	C354
Shandong Haohua Tire Co., Ltd	C355
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd	C356
Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd	C357
Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd	C358
Shandong Homerun Tires Co., Ltd	C359
Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd	C360
Shandong Hugerubber Co., Ltd	C361
Shandong Jinyu Tire Co., Ltd	C362
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd	C363
Shandong Mirage Tyres Co., Ltd	C364
Shandong Vheal Group Co., Ltd	C365

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