



REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/58 DELLA COMMISSIONE

del 15 gennaio 2025,

che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

1.1. Inchieste precedenti e misure in vigore

- (1) Il 4 maggio 2018 la Commissione europea ("Commissione") ha adottato il regolamento (UE) 2018/683 ⁽²⁾ che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 ("pneumatici" o "prodotto in esame") originari della Repubblica popolare cinese ("RPC").
- (2) Il 18 ottobre 2018 la Commissione ha adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 ⁽³⁾ che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese ("regolamento antidumping iniziale").
- (3) Il 9 novembre 2018 la Commissione ha adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1690 ⁽⁴⁾, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi e ricostruiti, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 ("regolamento antisovvenzioni iniziale").

⁽¹⁾ GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21.

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2018/683 della Commissione, del 4 maggio 2018, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 116 del 7.5.2018, pag. 8).

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione, del 18 ottobre 2018, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 263 del 22.10.2018, pag. 3).

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1690 della Commissione, del 9 novembre 2018, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi e ricostruiti, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1).

- (4) A seguito di un ricorso presentato dalla China Rubber Industry Association ("CRIA") e dalla China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters ("CCCMC"), il 4 maggio 2022 il Tribunale dell'Unione europea ha annullato, nella sentenza nelle cause riunite T-30/19 e T-72/19 ⁽⁵⁾ ("sentenza del Tribunale"), i regolamenti antidumping e antisovvenzioni iniziali per quanto riguarda diversi produttori esportatori.
- (5) A seguito della sentenza del Tribunale, la Commissione ha riaperto le inchieste e il 4 aprile 2023 la Commissione ha istituito nuovamente un dazio antidumping definitivo con il regolamento di esecuzione (UE) 2023/737 ⁽⁶⁾ ("secondo regolamento antidumping") e un dazio compensativo definitivo con il regolamento di esecuzione (UE) 2023/738 ⁽⁷⁾ ("secondo regolamento antisovvenzioni").
- (6) Il 6 settembre 2024 la Commissione ha chiuso due riesami intermedi parziali delle misure antidumping e compensative applicabili alle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾.
- (7) I dazi antidumping attualmente in vigore sono espressi in euro per unità e vanno da 0 a 35,74 EUR per unità.

1.2. Domanda di riesame in previsione della scadenza

- (8) In seguito alla pubblicazione di un avviso di imminente scadenza ⁽¹⁰⁾, la Commissione europea ("Commissione") ha ricevuto una domanda di riesame a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 ("regolamento di base").
- (9) La domanda di riesame è stata presentata il 19 luglio 2023 dalla coalizione contro le importazioni sleali di pneumatici ("richiedente") per conto dell'industria dell'Unione di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento di base. La domanda di riesame era motivata dal fatto che la scadenza delle misure avrebbe potuto implicare il rischio di persistenza o reiterazione del dumping e di persistenza o reiterazione del pregiudizio per l'industria dell'Unione.

1.3. Apertura di un riesame in previsione della scadenza

- (10) Avendo stabilito, previa consultazione del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di base, che esistevano elementi di prova sufficienti per l'apertura di un riesame in previsione della scadenza, il 20 ottobre 2023 la Commissione, sulla base dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, ha aperto un riesame in previsione della scadenza riguardante le importazioni nell'Unione di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese ("paese interessato"). La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽¹¹⁾ ("avviso di apertura").

⁽⁵⁾ Sentenza del Tribunale (Decima Sezione ampliata) del 4 maggio 2022, China Rubber Industry Association (CRIA) e China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters (CCCMC)/Commissione europea, cause T-30/19 e T-72/19, EU:T:2022:226.

⁽⁶⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/737 della Commissione, del 4 aprile 2023, che reistituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese a seguito della sentenza del Tribunale nelle cause riunite T-30/19 e T-72/19 (GU L 96 del 5.4.2023, pag. 9).

⁽⁷⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/738 della Commissione, del 4 aprile 2023, che reistituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese a seguito della sentenza del Tribunale nelle cause riunite T-30/19 e T-72/19 (GU L 96 del 5.4.2023, pag. 45).

⁽⁸⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2217 della Commissione, del 6 settembre 2024, che chiude il riesame intermedio parziale delle misure antisovvenzioni applicabili alle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese.

⁽⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2219 della Commissione, del 6 settembre 2024, che chiude il riesame intermedio parziale delle misure antidumping applicabili alle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese.

⁽¹⁰⁾ GU C 29 del 26.1.2023, pag. 45.

⁽¹¹⁾ Avviso di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure antidumping applicabili alle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese (GU C 379 del 20.10.2023).

1.4. **Periodo dell'inchiesta di riesame e periodo in esame**

- (11) L'inchiesta relativa alla persistenza o alla reiterazione del dumping ha riguardato il periodo compreso tra il 1° luglio 2022 e il 30 giugno 2023 ("periodo dell'inchiesta di riesame"). L'analisi delle tendenze utili per valutare il rischio di persistenza o reiterazione del pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2020 e la fine del periodo dell'inchiesta di riesame ("periodo in esame").

1.5. **Parti interessate**

- (12) Nell'avviso di apertura le parti interessate sono state invitate a contattare la Commissione per partecipare all'inchiesta. La Commissione ha inoltre informato espressamente dell'apertura del riesame in previsione della scadenza il richiedente, i produttori noti e le autorità della Repubblica popolare cinese, gli importatori noti, oltre alle associazioni notoriamente interessate, invitandoli a partecipare.
- (13) Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni sull'apertura del riesame in previsione della scadenza e di chiedere un'audizione con la Commissione e/o con il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale.

1.6. **Campionamento**

- (14) Nell'avviso di apertura la Commissione ha dichiarato che avrebbe potuto ricorrere al campionamento delle parti interessate, in conformità all'articolo 17 del regolamento di base.

Campionamento dei produttori dell'Unione

- (15) Nell'avviso di apertura la Commissione ha comunicato di aver selezionato in via provvisoria un campione di produttori dell'Unione. La Commissione ha selezionato il campione sulla base di quanto segue:
- la rappresentatività complessiva in termini di dimensioni del volume di produzione e di vendita del prodotto simile durante il periodo dell'inchiesta di riesame;
 - la rappresentatività dei livelli ⁽¹²⁾ in termini di dimensioni del volume di produzione e di vendita del prodotto simile durante il periodo dell'inchiesta di riesame;
 - la distribuzione geografica e la rappresentatività dei produttori dell'Unione in base alla categoria, in particolare PMI e grandi imprese.
- (16) Il campione era costituito da sei produttori dell'Unione. I produttori dell'Unione inseriti nel campione rappresentavano oltre il 25 % del volume totale stimato della produzione e delle vendite del prodotto simile nell'Unione.
- (17) Conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni sul campione provvisorio. Non sono pervenute osservazioni. Il campione è rappresentativo dell'industria dell'Unione.

Campionamento degli importatori

- (18) Per decidere se fosse necessario ricorrere al campionamento e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato gli importatori indipendenti a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.
- (19) Un importatore indipendente si è manifestato alla Commissione, ma non ha fornito le informazioni richieste, né ha accettato di essere inserito nel campione. Non si sono manifestati altri importatori indipendenti.

⁽¹²⁾ La segmentazione in livelli è illustrata nella sezione 2.4.

Campionamento dei produttori esportatori della Repubblica popolare cinese

- (20) Per decidere se fosse necessario ricorrere al campionamento e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato tutti i produttori esportatori della Repubblica popolare cinese a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura. Inoltre ha invitato la missione della Repubblica popolare cinese presso l'Unione europea e le associazioni di produttori esportatori a individuare e/o contattare altri eventuali produttori esportatori potenzialmente interessati a partecipare all'inchiesta.
- (21) Tre produttori esportatori o gruppi di produttori esportatori del paese interessato hanno fornito le informazioni richieste e hanno accettato di essere inseriti nel campione. Due gruppi di produttori esportatori rappresentavano circa il 50 % del volume dichiarato esportato nell'Unione europea nel periodo luglio 2022-giugno 2023, mentre il volume delle esportazioni del terzo produttore esportatore non è risultato significativo. In conformità all'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato un campione di due gruppi di produttori esportatori sulla base del massimo volume rappresentativo di esportazioni nell'Unione che potesse essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile. In conformità all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento di base, tutti i produttori esportatori noti interessati e le autorità del paese interessato sono stati consultati in merito alla selezione del campione. Non sono state formulate osservazioni.
- (22) Nell'inchiesta iniziale 49 produttori esportatori hanno accettato di essere inseriti nel campione. Nella presente inchiesta di riesame, mentre nella denuncia figuravano oltre 140 produttori esportatori, solo tre produttori esportatori o gruppi di produttori esportatori hanno fornito una risposta ai fini del campionamento.
- (23) I produttori esportatori che hanno collaborato rappresentavano circa il 50 % del volume totale delle importazioni di pneumatici dalla RPC nell'Unione europea e meno del 2 % della produzione totale di pneumatici nella RPC. Dato che la quota delle importazioni dalla RPC nel mercato dell'Unione era pari a circa il 5,4 % durante il periodo dell'inchiesta di riesame, la Commissione ha ritenuto che la metà di tali importazioni fornisca informazioni sufficienti per valutare il prezzo all'esportazione e l'esistenza della persistenza o reiterazione del dumping durante il periodo dell'inchiesta di riesame e possa pertanto essere considerato rappresentativo delle importazioni totali dalla RPC.

1.7. Risposte al questionario e visite di verifica

- (24) La Commissione ha inviato al governo della Repubblica popolare cinese ("governo della RPC") un questionario relativo all'esistenza di distorsioni significative nella RPC ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base.
- (25) La Commissione ha inviato questionari ai due gruppi di esportatori inseriti nel campione e ai sei produttori dell'Unione inseriti nel campione. Lo stesso questionario era stato messo a disposizione anche online ⁽¹³⁾ il giorno dell'apertura dell'inchiesta. La Commissione ha inoltre inviato un questionario al richiedente.
- (26) I due gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione e i sei produttori dell'Unione hanno risposto al questionario. La risposta ricevuta da un produttore dell'Unione, Recauchutagem São Mamede, Lda ("RSM") presentava carenze e la Commissione ha chiesto a tale produttore di integrarla. Non essendo pervenute ulteriori risposte, la Commissione ha informato RSM della sua intenzione di applicare l'articolo 18 del regolamento di base e di utilizzare i dati disponibili. Non sono pervenute ulteriori osservazioni da parte di tale produttore dell'Unione.
- (27) La Commissione ha quindi utilizzato i dati forniti dai restanti cinque produttori dell'Unione. La mancata comunicazione di dati da parte di RSM ha avuto un'incidenza solo marginale sulla rappresentatività del campione. I restanti cinque produttori dell'Unione continuavano a rappresentare oltre il 25 % del volume totale stimato della produzione e delle vendite del prodotto simile nell'Unione. Tale campione rimanente di cinque produttori dell'Unione è stato pertanto considerato rappresentativo dell'industria dell'Unione.
- (28) Non sono pervenute risposte al questionario dal governo della RPC.

⁽¹³⁾ <https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2687>.

- (29) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per determinare il rischio di persistenza o reiterazione del dumping e del pregiudizio, nonché l'interesse dell'Unione. Sono state effettuate visite di verifica a norma dell'articolo 16 del regolamento di base presso le sedi delle seguenti società:

Produttori dell'Unione

- Lapin Kumi Oy, Finlandia
- Rula-BRW GmbH, Germania
- Marangoni S.P.A, Italia
- due produttori dell'Unione che hanno chiesto di mantenere l'anonimato

Produttori esportatori della Repubblica popolare cinese

- Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd. (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd. (Hualin);
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu).

1.8. Fase successiva della procedura

- (30) L'11 novembre 2024 la Commissione ha divulgato i fatti e le considerazioni principali in base ai quali intendeva mantenere in vigore i dazi antidumping. Alle parti è stato concesso un periodo di tempo entro il quale potevano presentare osservazioni sulla divulgazione delle informazioni.
- (31) La Commissione ha esaminato le osservazioni presentate dalle parti interessate e ne ha tenuto conto, ove opportuno. Alle parti che ne hanno fatto richiesta è stata concessa un'audizione. Si è tenuta un'audizione su richiesta di Giti.

2. PRODOTTO OGGETTO DEL RIESAME, PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

2.1. Prodotto oggetto del riesame

- (32) Il prodotto oggetto del presente riesame è costituito da determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, attualmente classificati con i codici NC 4011 20 90 ed ex 4012 12 00 (codice TARIC 4012 12 00 10). I codici NC e TARIC sono forniti solo a titolo informativo ferma restando la possibilità di una successiva modifica della classificazione tariffaria ("prodotto oggetto del riesame").
- (33) Il prodotto oggetto del riesame riguarda pneumatici nuovi e ricostruiti che presentano le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche essenziali, per autobus o autocarri. Entrambi i tipi di prodotto in esame sono realizzati con gli stessi mezzi di produzione (sebbene la tecnologia utilizzata possa differire) e hanno una struttura simile. La differenza nelle materie prime e nella struttura conferisce caratteristiche prestazionali diverse.

2.2. Processo produttivo

2.2.1. Pneumatici nuovi

- (34) Il processo produttivo degli pneumatici nuovi per autobus e autocarri comprende: 1) la composizione e la miscelazione della gomma; 2) la preparazione dei componenti dello pneumatico; 3) la fabbricazione dello pneumatico (crudo); 4) la solidificazione (vulcanizzazione) e 5) l'ispezione finale. Tutti gli pneumatici per autocarri e autobus sono realizzati con le stesse materie prime, ossia gomma naturale, gomma sintetica, acciaio, nerofumo, altri prodotti chimici e oleosi nonché fibre tessili e presentano gli stessi componenti, ossia fascia battistrada, fianco, carcassa, cerchietti, fili d'acciaio e filamenti della carcassa, sebbene si riscontri una certa differenza tra i vari produttori di tale prodotto.
- (35) È emerso inoltre che il processo produttivo degli pneumatici nuovi del tipo utilizzato per autobus e autocarri implica varie tecnologie; ciò non ha tuttavia influito sulle risultanze relative all'intercambiabilità.

2.2.2. Pneumatici ricostruiti

- (36) La ricostruzione consiste essenzialmente in un processo di riciclo con cui gli pneumatici usati vengono rigenerati attraverso la sostituzione del battistrada su una vecchia carcassa. Le carcasse costituiscono gli elementi principali del processo di ricostruzione e, in quanto tali, una parte essenziale dell'attività del ricostruttore è data dalla selezione e dall'acquisizione di carcasse adatte alla ricostruzione. Le carcasse sono quindi il principale fattore del processo produttivo e costituiscono, a seconda della loro qualità, un vero prodotto "semifinito" oppure uno scarto.
- (37) Anche in questo caso, tale processo può implicare varie tecnologie senza che ciò influisca sulle risultanze della Commissione relative all'intercambiabilità.

2.3. Utilizzi e tipi di pneumatici

- (38) Gli pneumatici per autocarri e autobus sono prodotti in un'ampia varietà di tipi e misure per una vasta gamma di veicoli commerciali, dagli autocarri per i trasporti locali e gli autobus urbani o regionali agli autocarri e autobus a lunga percorrenza, a seconda delle specifiche relative alle dimensioni e all'indice di carico. Questi pneumatici non sono adatti né per l'utilizzo su autovetture o altri veicoli commerciali leggeri né per veicoli fuoristrada come i trattori agricoli.
- (39) Gli pneumatici per autocarri e autobus sono commercializzati in due tipi e quattro categorie. Lo pneumatico con camera d'aria costituisce un'opzione più tradizionale, con una camera d'aria dotata di una propria valvola e collocata all'interno dello pneumatico. Nello pneumatico senza camera d'aria ("tubeless"), lo pneumatico e il cerchione della ruota presentano una tenuta ermetica, con la valvola montata direttamente sul cerchione. La grande maggioranza degli pneumatici per autocarri e autobus venduta nell'Unione è del tipo senza camera d'aria. Le quattro categorie di pneumatici per autocarri e autobus sono: direzionale, trattivo, per rimorchi e multi-posizione. Gli pneumatici direzionali sono progettati per essere utilizzati sull'asse anteriore allo scopo di agevolare la guida, ma possono essere usati in tutte le posizioni su autocarri o autobus in funzione dell'utilizzo del veicolo. Gli pneumatici trattivi sono progettati per l'asse motore e forniscono una migliore trazione. Gli pneumatici per rimorchi sono progettati per essere montati su rimorchi, mentre quelli multi-posizione sono concepiti per essere utilizzati in tutte le posizioni su un veicolo, in funzione dell'utilizzo di quest'ultimo.
- (40) Gli pneumatici, siano essi nuovi o ricostruiti, sono soggetti nel mercato dell'Unione agli stessi requisiti di sicurezza di cui alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁴⁾.

2.4. Segmentazione del mercato degli pneumatici dell'Unione in tre livelli

- (41) Dalle informazioni raccolte e ricevute dalla Commissione emerge che il mercato degli pneumatici per autocarri e autobus dell'Unione è suddiviso in tre livelli o segmenti. Sebbene non vi siano linee di demarcazione chiare tra i livelli, le parti interessate e le risultanze della Commissione sono concordi nell'accettare la seguente categorizzazione.
- (42) Il livello 1 comprende gli pneumatici nuovi premium con il marchio dei principali fabbricanti. Il riconoscimento del marchio è un fattore essenziale per gli pneumatici di questo livello e giustifica i prezzi sensibilmente più elevati per le alte prestazioni attese e gli investimenti particolarmente cospicui nella commercializzazione. In questo livello sono inclusi principalmente gli pneumatici di primo equipaggiamento (original equipment - "OE1") per i costruttori di autocarri e autobus. La qualità degli pneumatici di livello 1 ne garantisce un elevato livello di ricostruibilità, in quanto sono progettati per essere pneumatici "multi vite", il che comporta un ulteriore aumento del chilometraggio, già di per sé elevato, del prodotto originale (fino a tre ricostruzioni per un utilizzo normale). Gli pneumatici di livello 1 sono anche associati a un livello superiore di sicurezza e spesso abbinati a un buon livello di assistenza postvendita.
- (43) Il livello 2 comprende la maggior parte degli pneumatici non-premium, sia nuovi che ricostruiti, con prezzi compresi tra il 65 % e l'80 % circa del prezzo degli pneumatici di livello 1. In questo livello possono essere inclusi gli pneumatici di primo equipaggiamento per i costruttori di rimorchi ("OE2"). Il riconoscimento del marchio resta importante in questo livello e i marchi sono comunemente noti agli acquirenti, che sono anche in grado di identificare i fabbricanti degli pneumatici. Generalmente questi ultimi sono ricostruibili almeno una volta e forniscono buone prestazioni di chilometraggio, sebbene più limitate rispetto agli pneumatici di livello 1.

⁽¹⁴⁾ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

- (44) Gli pneumatici di livello 3 comprendono gli pneumatici sia nuovi che ricostruiti con prestazioni di chilometraggio inferiori e una ricostruibilità, quando è possibile, molto limitata. Di solito hanno prezzi e prestazioni di chilometraggio inferiori del 65 % rispetto agli pneumatici di livello 1. In questo livello il riconoscimento del marchio è quasi inesistente e il prezzo diventa il fattore determinante nella decisione del cliente di procedere all'acquisto. Di solito non è prevista alcuna assistenza postvendita.
- (45) Gli pneumatici ricostruiti possono essere classificati nei livelli 2 o 3. Sebbene alcuni pneumatici cinesi siano ricostruibili, l'attività di ricostruzione è molto poco comune in Cina, mentre è comunque abbastanza diffusa nell'Unione e in altri mercati, ad esempio in Brasile. Nell'Unione l'attività di ricostruzione è effettuata da
- ricostruttori integrati che si avvalgono del nome, del marchio o del mandato di un produttore di pneumatici nuovi. Sono considerati integrati sotto lo stesso marchio con il quale sono venduti gli pneumatici nuovi. Il prodotto in questione corrisponde agli pneumatici di livello 2;
 - ricostruttori indipendenti che solitamente coprono mercati geografici e volumi molti più ridotti. Questi ricostruttori vendono gli pneumatici sotto il proprio nome o marchio e fanno affidamento sulle proprie competenze. Per la maggior parte sono PMI (oltre 400 produttori nell'Unione). Il prodotto in questione corrisponde agli pneumatici di livello 3.
- (46) La Commissione ha applicato la stessa mappatura per marchio degli pneumatici nuovi e ricostruiti utilizzata nell'inchiesta iniziale. Tali informazioni sono state fornite anche dal denunciante e messe a disposizione di tutte le parti interessate il giorno dell'apertura.

2.5. Prodotto in esame

- (47) Il prodotto in esame nel contesto della presente inchiesta è il prodotto oggetto del riesame originario della Repubblica popolare cinese ("prodotto in esame").

2.6. Prodotto simile

- (48) Come stabilito nell'inchiesta iniziale, la presente inchiesta di riesame in previsione della scadenza ha confermato che i prodotti seguenti presentano le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base e gli stessi impieghi di base:
- il prodotto in esame esportato nell'Unione;
 - il prodotto oggetto del riesame fabbricato e venduto sul mercato interno del paese interessato;
 - il prodotto oggetto del riesame fabbricato e venduto dai produttori esportatori nel resto del mondo; e
 - il prodotto oggetto del riesame fabbricato e venduto nell'Unione dall'industria dell'Unione.
- (49) Tali prodotti sono pertanto considerati prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

3. DUMPING

3.1. Osservazioni preliminari

- (50) Durante il periodo dell'inchiesta di riesame, le importazioni del prodotto oggetto del riesame dalla Repubblica popolare cinese sono continuate, anche se a livelli inferiori rispetto al periodo dell'inchiesta iniziale (ossia dal 1° luglio 2016 al 30 giugno 2017). Secondo Eurostat, le importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese rappresentavano circa il 5,4 % del mercato dell'Unione nel periodo dell'inchiesta di riesame, rispetto alla quota di mercato del 21,3 % durante l'inchiesta iniziale. Questi dati sono espressi in termini assoluti.
- (51) Come indicato al considerando 22, tre gruppi di produttori esportatori della RPC hanno collaborato all'inchiesta, rappresentando circa il 50 % del volume totale delle importazioni di pneumatici dalla RPC nell'Unione europea.

3.2. Procedura per la determinazione del valore normale a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base per le importazioni del prodotto oggetto del riesame originario della RPC

- (52) In considerazione degli elementi di prova sufficienti disponibili all'apertura dell'inchiesta, tendenti a evidenziare l'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base per quanto riguarda la RPC, la Commissione ha avviato l'inchiesta sulla base dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.
- (53) Di conseguenza, al fine di raccogliere i dati necessari per l'eventuale applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, nell'avviso di apertura la Commissione ha invitato tutti i produttori esportatori della Cina a fornire informazioni sui fattori produttivi utilizzati per la fabbricazione di pneumatici. I due gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione hanno trasmesso le informazioni pertinenti.
- (54) Per ottenere le informazioni ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta in merito alle presunte distorsioni significative, la Commissione ha inviato un questionario al governo della RPC. Al punto 5.3.2 dell'avviso di apertura la Commissione ha inoltre invitato tutte le parti interessate a comunicare le loro osservazioni e a fornire informazioni ed elementi di prova riguardanti l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, entro 37 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (55) Entro il termine fissato non è pervenuta alcuna risposta al questionario da parte del governo della RPC, né alcuna osservazione in merito all'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base. Successivamente la Commissione ha informato il governo della RPC che avrebbe utilizzato i dati disponibili a norma dell'articolo 18 del regolamento di base per la determinazione dell'esistenza di distorsioni significative nella RPC.
- (56) Nell'avviso di apertura la Commissione ha altresì specificato che, alla luce degli elementi di prova disponibili, poteva essere necessario selezionare un paese rappresentativo appropriato a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base al fine di determinare il valore normale sulla base di prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni.
- (57) Il 23 gennaio 2024 la Commissione ha informato le parti interessate con una nota ("prima nota") in merito alle fonti pertinenti che intendeva utilizzare per la determinazione del valore normale. In tale nota la Commissione ha fornito un elenco di tutti i fattori produttivi, quali materie prime, lavoro (manodopera) ed energia, impiegati nella fabbricazione del prodotto oggetto del riesame. Inoltre, sulla base dei criteri che guidano la scelta di prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni, la Commissione ha individuato alcuni possibili paesi rappresentativi, indicando in particolare Brasile, Indonesia, Malaysia, Thailandia, Turchia e Sud Africa come paesi rappresentativi appropriati.
- (58) La Commissione ha ricevuto osservazioni sulla prima nota dal richiedente, da Giti e da Hankook.
- (59) Il 16 luglio 2024, dopo aver analizzato le osservazioni ricevute e le ulteriori informazioni fornite da Hankook, la Commissione ha informato le parti interessate con una seconda nota ("seconda nota") in merito alle fonti pertinenti che intendeva utilizzare per la determinazione del valore normale, indicando la Turchia come paese rappresentativo.
- (60) Ha inoltre informato le parti interessate che avrebbe stabilito le spese generali, amministrative e di vendita ("SGAV") e i profitti sulla base delle informazioni disponibili per le società Brisa Bridgestone e Goodyear Lastikleri Turk, produttori del paese rappresentativo.
- (61) La Commissione ha ricevuto osservazioni sulla seconda nota dal richiedente, da Giti e da Hankook. Tutte le osservazioni sono analizzate in dettaglio nella sezione 3.3.
- (62) La Commissione ha pertanto concluso che il valore normale dovrebbe essere calcolato secondo il metodo di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base e che i costi e i prezzi della Cina dovrebbero essere respinti.

3.3. Valore normale

- (63) A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di base, "il valore normale è di norma basato sui prezzi pagati o pagabili, nel corso di normali operazioni commerciali, da acquirenti indipendenti nel paese esportatore".
- (64) Tuttavia, a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, "[q]ualora sia accertato [...] che non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno del paese esportatore a causa dell'esistenza nel suddetto paese di distorsioni significative ai sensi della lettera b), il valore normale è calcolato esclusivamente in base a costi di produzione e di vendita che rispecchiano prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni" e "comprende un congruo importo esente da distorsioni per le spese generali, amministrative e di vendita e per i profitti" (le "spese generali, amministrative e di vendita" sono di seguito denominate "SGAV").
- (65) Come ulteriormente spiegato in appresso, nella presente inchiesta la Commissione ha concluso che, sulla base degli elementi di prova disponibili e in considerazione della mancanza di collaborazione da parte del governo della RPC, l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base era appropriata.

3.3.1. Esistenza di distorsioni significative

- (66) L'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base dispone che "per distorsioni significative si intendono le distorsioni che si verificano quando i prezzi o i costi dichiarati, ivi compresi i costi delle materie prime e dell'energia, non sono il risultato delle forze del libero mercato in quanto influenzati da un intervento pubblico sostanziale. Nel valutare la sussistenza di distorsioni significative occorre fare riferimento, tra l'altro, alla possibile incidenza di uno o più dei seguenti fattori:
- il mercato in questione è in ampia misura servito da imprese che sono di proprietà od operano sotto il controllo, la supervisione strategica o l'orientamento delle autorità del paese di esportazione;
 - la presenza statale nelle imprese consente allo Stato di interferire nella determinazione dei prezzi o dei costi;
 - l'esistenza di politiche o misure pubbliche che favoriscono in modo discriminatorio i fornitori nazionali o influenzano in altro modo le forze del libero mercato;
 - l'assenza, un'applicazione discriminatoria o inadeguata del diritto fallimentare, societario o patrimoniale;
 - la distorsione dei costi salariali;
 - l'accesso ai finanziamenti è concesso da istituzioni che attuano obiettivi di politica pubblica o altrimenti non operano in maniera indipendente dallo Stato."
- (67) Dal momento che l'elenco di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base non è cumulativo, non è necessario fare riferimento a tutti i fattori per constatare l'esistenza di distorsioni significative. Inoltre le stesse circostanze di fatto possono essere utilizzate per dimostrare l'esistenza di uno o più elementi contenuti nell'elenco.
- (68) È tuttavia necessario basare ogni conclusione riguardante le distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base su tutti gli elementi di prova disponibili. La valutazione complessiva dell'esistenza di distorsioni può anche tenere conto del contesto generale e della situazione nel paese esportatore, in particolare laddove gli elementi fondamentali dell'assetto economico e amministrativo del paese esportatore conferiscano al governo poteri sostanziali per intervenire nell'economia in modo tale che i prezzi e i costi non siano il risultato del libero sviluppo delle forze di mercato.
- (69) L'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera c), del regolamento di base dispone che "[s]e la Commissione ha indicazioni fondate dell'eventuale sussistenza di distorsioni significative di cui alla lettera b) in un determinato paese o un determinato settore di tale paese, e ove opportuno per l'applicazione efficace del presente regolamento, la Commissione elabora, rende pubblica e aggiorna periodicamente una relazione che descrive le condizioni di mercato di cui alla lettera b) in tale paese o settore."

- (70) A norma di tale disposizione, la Commissione ha pubblicato una relazione per paese relativa alla Cina ("relazione")⁽¹⁵⁾, che dimostra l'esistenza di un intervento pubblico sostanziale a molti livelli dell'economia, comprese distorsioni specifiche in relazione a numerosi fattori produttivi fondamentali (quali terreni, energia, capitale, materie prime e lavoro) nonché in settori specifici (ad esempio il settore chimico). Le parti interessate sono state invitate a confutare, commentare o integrare gli elementi di prova contenuti nel fascicolo dell'inchiesta al momento dell'apertura. La relazione relativa alla Cina è stata inclusa nel fascicolo dell'inchiesta in fase di apertura. Anche la domanda conteneva alcuni elementi di prova pertinenti che integravano la relazione.
- (71) Il richiedente si è basato sugli elementi di prova contenuti nella relazione per sostenere che la stessa industria cinese degli pneumatici e altri settori a monte fondamentali per la produzione di pneumatici, come quelli della gomma, dell'energia, dell'acciaio, nonché l'industria automobilistica a valle, sono tutti fortemente influenzati dall'onnipresenza del governo della RPC, con conseguenti distorsioni significative dei prezzi e dei costi. Il richiedente sottolinea la presenza e l'influenza del PCC sull'economia basandosi sulla "decisione del comitato centrale del partito comunista cinese (PCC) del 2018 sull'approfondimento della riforma delle istituzioni del partito e dello Stato", sul discorso del presidente cinese al ventesimo Congresso nazionale del partito comunista e sulla pubblicazione nel 2020 di un'ordinanza del comitato centrale del PCC che dichiara espressamente l'intenzione di introdurre un'ulteriore presenza dello Stato nelle società private e auspica l'educazione politica e ideologica degli amministratori di società private. Il richiedente ha affermato che l'interventismo del governo della RPC assume diverse forme, che possono essere essenzialmente articolate attorno a tre assi diversi: amministrativo, finanziario e normativo.
- (72) Il richiedente ha sottolineato che i piani sono emanati a diversi livelli di governo (Stato, province, comuni) e sono integrati da piani settoriali. Tali piani sono giuridicamente vincolanti, devono essere attuati a tutti i livelli e, di conseguenza, comportano implicazioni molto dirette in termini di accesso ai finanziamenti, regimi fiscali o scelte adottate dalle società. Il richiedente ha fatto riferimento in particolare al quattordicesimo piano quinquennale ("piano quinquennale") applicabile per il periodo 2021-2025, dal cui esame emerge chiaramente il ruolo attivo dello Stato nell'economia, ad esempio con la definizione del suo ruolo per "promuovere", "rafforzare" o "costruire" interi segmenti dell'economia cinese. Il richiedente conclude che i piani quinquennali mirano inoltre a creare un legame più stretto tra il governo della RPC e le imprese statali e a rafforzare ulteriormente il sistema di vigilanza sui beni di proprietà dello Stato. Ciò può assumere varie forme, compresa l'efficace prevenzione delle perdite su beni di proprietà dello Stato.
- (73) Il richiedente sottolinea che il sistema finanziario cinese è dominato dalla presenza di banche statali che devono allinearsi alle politiche del governo, anziché operare secondo principi di mercato. Ha inoltre affermato che l'intervento normativo del governo della RPC avviene principalmente mediante la regolamentazione degli appalti pubblici e le norme in materia di investimenti.
- (74) Il richiedente ha fatto riferimento anche alle risultanze della Commissione in diverse inchieste recenti riguardanti i settori siderurgico e petrolchimico in Cina, che hanno confermato l'esistenza di distorsioni significative per quanto riguarda fattori produttivi fondamentali nella produzione del prodotto in esame, in particolare le inchieste concernenti i prodotti piatti di acciaio inossidabile laminati a freddo⁽¹⁶⁾, i prodotti di acciaio cromati per elettrolisi⁽¹⁷⁾, le vergelle⁽¹⁸⁾, alcuni sistemi di elettrodi di grafite⁽¹⁹⁾, il silicio⁽²⁰⁾ e i filati di poliestere ad alta tenacità⁽²¹⁾.

⁽¹⁵⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione sulle distorsioni significative nell'economia della Repubblica popolare cinese ai fini delle inchieste di difesa commerciale, 20 dicembre 2017, SWD(2017) 483 final/2.

⁽¹⁶⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/433 della Commissione, del 15 marzo 2022, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di prodotti piatti di acciaio inossidabile laminati a freddo originari dell'India e dell'Indonesia e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2012 che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio istituito sulle importazioni di prodotti piatti di acciaio inossidabile laminati a freddo originari dell'India e dell'Indonesia (GU L 88 del 16.3.2022, pag. 24).

⁽¹⁷⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/802 della Commissione, del 20 maggio 2022, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di prodotti di acciai cromati per elettrolisi originari della Repubblica popolare cinese e del Brasile (GU L 143 del 23.5.2022, pag. 11).

⁽¹⁸⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1805 della Commissione, del 12 ottobre 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di vergelle originarie della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 364 del 13.10.2021, pag. 14).

⁽¹⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/558 della Commissione, del 6 aprile 2022, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati sistemi di elettrodi di grafite originari della Repubblica popolare cinese (GU L 108 del 7.4.2022, pag. 20).

⁽²⁰⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1394 della Commissione, dell'11 agosto 2022, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di silicio originario della Repubblica popolare cinese, esteso alle importazioni di silicio spedito dalla Repubblica di Corea e da Taiwan, indipendentemente dal fatto che sia dichiarato o no originario della Repubblica di Corea o di Taiwan, successivamente a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 211 del 12.8.2022, pag. 86).

⁽²¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/934 della Commissione, dell'11 maggio 2023, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di filati di poliestere ad alta tenacità originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, e di un riesame intermedio parziale a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 127 del 12.5.2023, pag. 1).

- (75) Il denunciante ha anche ricordato i fattori seguenti che provocano distorsioni significative.
- (76) In primo luogo, il settore degli pneumatici è servito in ampia misura da imprese che sono di proprietà od operano sotto il controllo, la supervisione strategica o l'orientamento delle autorità statali.
- (77) Il richiedente ha affermato che persiste un livello sostanziale di proprietà del governo della RPC nell'industria a monte del prodotto in esame, tra cui le società e i gruppi che seguono:
- China Petroleum & Chemical Corporation ("Sinopec"), uno dei principali produttori cinesi di gomma sintetica;
 - Petro China, uno dei principali produttori cinesi di gomma sintetica;
 - Suzhou Baohua Carbon Black Co., Ltd., membro del gruppo Baowu, di proprietà dello Stato, operante nell'industria del nerofumo;
 - Jiangxi Heima Carbon Black Co., Ltd., operante nell'industria del nerofumo;
 - Shaanxi Provincial Natural Gas Co., Ltd., operante nell'industria del nerofumo, controllata da Shaanxi Gas Group Co., Ltd. e il cui titolare effettivo è la SASAC della provincia di Shaanxi;
 - China Synthetic Rubber Corporation, attiva nell'industria del nerofumo;
 - Hainan Natural Rubber Industry Group Co., Ltd., il più grande produttore cinese di gomma naturale, posseduta al 61 % dalla SASAC di Hainan;
 - Sinochem International, una società petrolchimica che è un'impresa di proprietà dello Stato operante nel settore della gomma naturale;
 - China Baowu Steel Group Co. Ltd. ("Baowu"), che opera nel settore siderurgico;
 - Shanxi Taiyuan Iron & Steel Co. Ltd. (TISCO), che opera nel settore siderurgico, posseduta a maggioranza da Baowu;
 - Anshan Iron & Steel Group Corporation ("Ansteel Group"), operante nel settore siderurgico;
 - HBIS Group, operante nel settore siderurgico;
 - Shandong Steel Group, operante nel settore siderurgico;
 - Shandong Demian Group Co., Ltd., operante nel settore tessile;
 - China Hi-Tech Group Corporation, operante nel settore tessile e di proprietà di Sinomach, un'impresa di proprietà dello Stato.
- (78) Il denunciante ha affermato inoltre che persiste un livello sostanziale di proprietà del governo della RPC nel settore del prodotto in esame, tra cui le società e i gruppi che seguono:
- Aeolus Tyre Co. Ltd., il cui azionista di controllo è China National Chemical Corporation ("ChemChina"), un'impresa di proprietà dello Stato subordinata alla SASAC;
 - Qingdao Doublestar, partecipata direttamente per il 41,71 % da diverse imprese di proprietà dello Stato, e sotto il controllo effettivo della SASAC dell'amministrazione comunale popolare di Qingdao;
 - Shuangqian Tire Group Co., Ltd., detenuto da Shanghai Huayi Group, un'impresa di proprietà dello Stato appartenente a Shanghai Huayi Holding Group Co., Ltd., Shanghai Guosheng (Group) Co., Ltd. e Shanghai Guosheng Group Investment Co., Ltd., tutte e tre imprese di proprietà dello Stato sotto il controllo della SASAC di Shanghai;
 - Guizhou Tyre Co., Ltd.

- (79) Il richiedente ha affermato altresì che persiste un livello sostanziale di proprietà del governo della RPC nell'industria a valle del prodotto in esame, tra cui le società e i gruppi che seguono:
- China National Heavy Duty Truck Group Corp., Ltd. Company, un produttore di autocarri pesanti che è un'impresa di proprietà dello Stato;
 - FAW Jiefang, di proprietà all'80 % della SASAC;
 - Jiangling Motors Corporation, Ltd., parzialmente detenuta dalla SASAC e dalla SASAC di Sanchong;
 - BAIC Foton Motor Co., Ltd., la cui entità controllante è la SASAC di Pechino;
 - Dongfeng Motor Corporation, un'impresa di proprietà dello Stato.
- (80) Il richiedente ha pertanto osservato che il governo della RPC dirige e controlla le società dell'industria cinese degli pneumatici secondo principi non di mercato, con conseguenti distorsioni significative in tutto il settore.
- (81) In secondo luogo la presenza dello Stato nelle società produttrici di pneumatici consente inoltre alle autorità statali di interferire in relazione a prezzi e/o costi.
- (82) Secondo la domanda, il controllo sull'economia cinese è esercitato mediante l'introduzione di cellule del PCC nelle imprese, sia private che pubbliche, con un ruolo predominante nel funzionamento della società e del suo personale. Il richiedente ha inoltre sottolineato che negli ultimi anni sono stati adottati diversi regolamenti riguardanti le imprese di proprietà dello Stato o le società private al fine di garantire un'applicazione più rigorosa ed efficace. Tali disposizioni comprendono i regolamenti del 2020 sull'attività delle organizzazioni di base del partito comunista cinese nelle imprese di proprietà dello Stato, e in particolare l'articolo 11, che conferisce poteri esecutivi significativi alla cellula del PCC presente all'interno delle società. Ciò si riflette nello statuto di società come Aeolus. La domanda indicava inoltre che prescrizioni analoghe sono state emanate per le società private. Dal 2016 le società sono sottoposte a una crescente pressione affinché conferiscano al PCC un ruolo più rilevante nel loro processo decisionale. In particolare il codice di governance societaria del 2018 invitava già le imprese quotate a conferire un ruolo al PCC nel loro regolamento interno. Il richiedente ha fatto riferimento anche a Ye Qing, vicepresidente della All-China Federation of Industry and Commerce, che ha spiegato che il concetto di "sistema imprenditoriale moderno con caratteristiche cinesi" comprende tre assi di controllo del partito attraverso i) un meccanismo di risorse umane, ii) un'attività di supervisione e audit e iii) i sindacati. Il richiedente ha osservato inoltre che il PCC utilizza sistematicamente la pratica del "doppio incarico", in base alla quale una singola persona svolge diversi ruoli in strutture diverse.
- (83) Il richiedente ha concluso che, in virtù della loro lealtà nei confronti dello Stato e del partito e del conseguente obbligo di promuovere gli obiettivi strategici dello Stato e del partito, la capacità delle società cinesi di fissare liberamente i loro prezzi (che a loro volta incidono anche sui costi) è direttamente influenzata da considerazioni non di mercato.
- (84) Secondo quanto affermato nella domanda inoltre l'influenza del PCC sul personale della società è particolarmente estesa e comprende segnatamente la nomina di dirigenti chiave. Nella domanda si afferma altresì che esiste una notevole interconnessione tra il PCC e le imprese cinesi e che le principali posizioni in termini di risorse dirigenziali e umane nelle imprese di proprietà dello Stato devono essere detenute da membri del PCC. Per quanto riguarda le società private, sono anch'esse invitate a istituire un meccanismo di vigilanza guidato dalla cellula di partito con poteri disciplinari.
- (85) Il richiedente ha pertanto concluso che, attraverso la sua presenza ai vari livelli di gestione all'interno delle società, sia pubbliche che private, il PCC e il governo della RPC sono in grado di adottare decisioni significative e dirette nel corso della vita commerciale delle società, al di fuori dei principi del libero mercato e conformemente agli obiettivi strategici e industriali stabiliti a livello statale o di partito. Ne consegue che forze non di mercato influenzano in modo significativo i costi e i prezzi.
- (86) Il richiedente ha sostenuto che la NDRC esercita un controllo diretto sullo sviluppo delle società, in particolare in quanto responsabile dell'elaborazione di piani di sviluppo strategico. La pianificazione dell'economia incide direttamente sulle società che sono tenute ad attuare gli orientamenti vincolanti stabiliti nei diversi piani. Di conseguenza la NDRC non è solo incaricata di orientare le società, ma incide in modo diretto sulle loro decisioni gestionali. Il rispetto dell'ideologia del PCC è sancito nei diversi piani e pertanto le società cinesi sono tenute ad aderirvi. Tali principi sono applicati attraverso le cellule del PCC presenti all'interno delle società.

- (87) Il richiedente ha inoltre sostenuto che lo Stato era presente nel settore degli pneumatici attraverso le associazioni industriali. A tale riguardo, la China Rubber Industry Association ("CRIA") è l'associazione nazionale di riferimento per l'intera industria cinese della gomma, compresi i suoi prodotti a valle come gli pneumatici. Poiché la CRIA è soggetta alla vigilanza della SASAC del Consiglio di Stato e opera secondo i principi del PCC, l'industria degli pneumatici è direttamente influenzata dal PCC attraverso la sua associazione di settore, che presenta anche interconnessioni con i dirigenti dei produttori di pneumatici. Oltre alla CRIA, la domanda cita anche l'influenza esercitata dallo Stato attraverso la CCCMC e la CAAM, che consentono allo Stato e al partito di controllare l'intera catena di produzione degli pneumatici, dissociando i prezzi e i costi dai principi del libero mercato.
- (88) La domanda afferma inoltre che il PCC nomina regolarmente membri del partito come dirigenti chiave di società operanti nel settore degli pneumatici. Nello specifico fa riferimento ad imprese di proprietà dello Stato e in particolare ad Aeolus, ma anche ad imprese non di proprietà dello Stato come Prinx Changshan, Zhongce Rubber Group Co., Ltd. e Sailun Group Co., che includono anche membri del PCC nel consiglio di amministrazione o nel consiglio di sorveglianza.
- (89) In terzo luogo, il governo della RPC persegue politiche o misure pubbliche che favoriscono in modo discriminatorio i fornitori nazionali o influenzano in altro modo le forze del libero mercato.
- (90) Il richiedente ha rilevato in particolare che l'industria degli pneumatici beneficia di politiche favorevoli in virtù degli stanziamenti per i prodotti petrolchimici e la gomma, nonché di politiche che favoriscono importanti componenti dei costi, come l'acciaio, l'energia o i prodotti tessili. A tale riguardo, il richiedente fa riferimento al fatto che la produzione e la vendita di gomma naturale si svolgono secondo gli orientamenti della CRIA. Ha anche citato il piano d'azione triennale del governo dello Yunnan per l'ammodernamento dell'agricoltura, che definisce la gomma naturale come un "settore chiave", indicandola come area di sviluppo. Il piano mira a "espandere la produzione di gomma speciale per pneumatici". Anche gli obiettivi a lungo termine della contea di Sanmen per il 2035 si concentrano sull'industria della gomma e mirano a costruire un centro nazionale di ispezione e verifica sulla gomma.
- (91) Per quanto riguarda l'acciaio, il richiedente osserva che il quattordicesimo piano quinquennale riguarda anche la promozione e il potenziamento dell'industria siderurgica e fa riferimento alla pubblicazione, all'inizio del 2022, di pareri orientativi sulla promozione dello sviluppo di alta qualità dell'industria siderurgica, al fine di attuare il quattordicesimo piano quinquennale e il quattordicesimo piano quinquennale per lo sviluppo dell'industria delle materie prime. Il controllo sul mercato dell'acciaio è attuato attraverso la China Iron and Steel Association ("CISA"), che è sotto la supervisione dell'agenzia per l'edificazione del partito, che non è altro che il comitato di partito della SASAC del Consiglio di Stato.
- (92) Per quanto riguarda l'energia e i prodotti tessili, il richiedente ha fatto riferimento a una recente inchiesta antidumping della Commissione e degli Stati Uniti sui prodotti cinesi che illustra l'esistenza di meccanismi di fissazione dei prezzi nel caso dell'energia elettrica, in cui la NDRC provinciale fissa il prezzo dell'energia elettrica. L'industria tessile è designata nel quattordicesimo piano quinquennale. Di conseguenza il ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione ha pubblicato una comunicazione sull'avvio delle attività volte a Ottimizzare l'approvvigionamento e a promuovere il miglioramento nel settore tessile e dell'abbigliamento nel 2022. Secondo tale comunicazione, il China National Textile and Apparel Council è responsabile della pianificazione e dell'esecuzione delle attività ed è soggetto alla "direzione commerciale, alla supervisione e alla gestione della commissione per la supervisione e l'amministrazione dei beni di proprietà dello Stato (SASAC) del Consiglio di Stato".
- (93) Gli pneumatici sono inclusi nel settore della gomma nei pareri orientativi sulla promozione dello sviluppo di alta qualità dell'industria petrolchimica e chimica nell'ambito del quattordicesimo piano quinquennale, che richiede di "aumentare la percentuale di prodotti verdi in settori quali gli pneumatici" e di promuovere una trasformazione digitale concernente gli pneumatici. L'industria degli pneumatici è guidata anche dagli orientamenti della CRIA. Un secondo ambito di sviluppo nel quattordicesimo piano quinquennale a vantaggio dei produttori di pneumatici è il sostegno alle attività di ricerca e sviluppo, in particolare attraverso il Centro nazionale di ricerca ingegneristica per apparecchiature avanzate per pneumatici e materiali chiave. Il richiedente ha sottolineato inoltre che il ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione ("MIIT") ha selezionato anche il Sailun Group nel suo primo lotto di 'imprese nazionali per la dimostrazione di progetti pilota per la fabbricazione intelligente' e 'imprese nazionali per la dimostrazione di progetti pilota su Internet per l'industria' nel settore, nonché il primo lotto della 'piattaforma Internet sulle caratteristiche industriali per i settori chiave'.

- (94) Oltre a numerose politiche provinciali, il richiedente ha fatto riferimento a una serie di altre misure, tra cui quanto segue:
- incentivi ambientali forniti conformemente al tredicesimo piano quinquennale e al quattordicesimo piano quinquennale che richiedono uno sviluppo economico rispettoso dell'ambiente;
 - il vantaggio derivante all'industria degli pneumatici da altre politiche ambientali, tra cui il sostegno di bilancio del ministero delle Finanze per il lavoro sul picco di carbonio e sulla neutralità carbonica, inteso ad attuare politiche finanziarie governative;
 - il MIIT ha nominato le società di riferimento per le istituzioni locali ai fini dell'attuazione delle politiche industriali e del perseguimento di una trasformazione verde. Ventinove imprese connesse agli pneumatici sono state etichettate come tali;
 - la certificazione di prodotto verde cinese, utile per ottenere un sostegno finanziario supplementare da parte del governo, è stata concessa a diversi produttori di pneumatici.
- (95) Per quanto riguarda le industrie a valle, la domanda ha citato quanto segue:
- il quattordicesimo piano quinquennale, che mira a promuovere il consumo di beni di consumo, comprese le automobili, e riguarda il settore dei trasporti;
 - il piano dell'Ufficio generale del Consiglio di Stato riguardante "l'industria automobilistica alimentata da energie nuove", che promuove "veicoli alimentati da energie nuove", compresi gli autocarri alimentati da energie nuove;
 - il precedente piano di sviluppo verde basato sul tredicesimo piano quinquennale e già mirato allo sviluppo dell'industria automobilistica verde;
 - il quattordicesimo piano quinquennale per lo sviluppo della logistica moderna, che promuove lo sviluppo dell'industria degli autocarri e in particolare lo sviluppo di autocarri senza equipaggio.
- (96) Per quanto riguarda le misure finanziarie, il richiedente ha rilevato in particolare quanto segue:
- nel 2022 l'amministrazione generale delle dogane della Cina ha collaborato con la CRIA per ridurre l'onere a carico delle società esportatrici nel settore degli pneumatici;
 - nella provincia di Shandong lo Stato ha inoltre sovvenzionato 12 società di pneumatici per progetti di trasformazione tecnica; l'investimento più significativo è stato concesso a Shandong Linglong Tire Co. Ltd., benché anche altre società, tra cui Triangle Tire Co. Ltd., siano indicate come beneficiarie di tale sostegno;
 - nel 2018 Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd. ha rivelato nel suo sito web che i produttori di pneumatici godevano di numerose sovvenzioni statali e di politiche favorevoli. Le amministrazioni locali hanno risposto all'invito di Xi Jinping di ridurre i costi delle imprese private attuando politiche di riduzione degli oneri relativamente al consumo di energia elettrica, al finanziamento, alle commissioni e alle transazioni istituzionali.
- (97) Nella domanda si afferma inoltre che, in aggiunta alle misure che assumono la forma di un ampio sostegno finanziario, il governo della RPC, attraverso i suoi enti locali, ha interferito nella gestione delle società spingendo a favore di fusioni e riorganizzazioni.
- (98) Il richiedente infine ha fatto riferimento a politiche di espansione a livello mondiale a vantaggio dell'industria degli pneumatici. Tali politiche comprendono la creazione di sbocchi attraverso l'iniziativa "Nuova via della seta" ("One Belt, One Road"); il sostegno indiretto alle esportazioni nel trasporto marittimo; le ampie discriminazioni nell'ambito dell'iniziativa "Nuova via della seta", che è essenzialmente un mezzo dissimulato per finanziare le società cinesi all'estero a spese dei paesi partecipanti.

- (99) In quarto luogo, come qualsiasi altro settore dell'economia cinese, l'industria degli pneumatici è soggetta alle distorsioni derivanti dall'applicazione discriminatoria o inadeguata della normativa fallimentare, societaria e patrimoniale cinese.
- Il richiedente ha fatto riferimento alla sistematica applicazione insufficiente delle norme in materia fallimentare, con la conseguente sopravvivenza di un gran numero di "società zombie", stimando che circa il 6 % dell'industria della gomma e il 14 % dell'industria di trasformazione del petrolio sia costituito da società di zombie. Il fatto di mantenere in vita artificialmente le società comporta la concessione di garanzie statali implicite a tali società, con la conseguente distorsione dei costi del credito e dell'accesso a finanziamenti.
 - Diversi produttori di pneumatici hanno ottenuto crediti d'imposta che li hanno aiutati a sfuggire all'insolvenza.
 - Nel settore siderurgico è stata applicata nel tempo una combinazione di numerose politiche industriali.
 - Il richiedente ha fatto riferimento anche a precedenti inchieste della Commissione da cui è emerso che le imprese non sono tenute a partecipare a una procedura di gara per ottenere terreni. I diritti d'uso dei terreni sono generalmente riassegnati alle società a titolo gratuito o sono assegnati dalle autorità locali a prezzi negoziati. I produttori di pneumatici beneficiano di questa ripartizione discriminatoria dei terreni.
- (100) In quinto luogo i costi salariali sono soggetti a distorsioni anche nell'industria degli pneumatici.
- (101) Secondo il richiedente, esistono elementi di prova del fatto che le posizioni di alto livello nel sindacato sono occupate da alti responsabili del partito nelle imprese di proprietà dello Stato o da dirigenti di imprese non statali, per cui la sua capacità di rappresentare efficacemente i lavoratori risulta puramente teorica. Il richiedente rileva inoltre che la RPC non ha ancora ratificato diverse delle più importanti convenzioni internazionali sul lavoro e fa riferimento all'esistenza di vincoli istituzionali che impediscono la libera fissazione dei salari. Il richiedente ritiene altresì che la forza lavoro cinese sia influenzata dal cosiddetto sistema di registrazione dei nuclei familiari e ha affermato che il ricorso al lavoro forzato nella regione dello Xinyang contribuisce all'esistenza di distorsioni nelle retribuzioni, con probabili vantaggi per i produttori di pneumatici con impianti nella regione, come l'impresa di proprietà dello Stato Double Coin (Xinjiang) Kunlun Engineering Tire Co., Ltd., direttamente e attraverso attori a monte.
- (102) In sesto luogo, i produttori di pneumatici hanno accesso a finanziamenti concessi da istituzioni che attuano obiettivi di politica pubblica o comunque non operano in maniera indipendente dallo Stato.
- Il richiedente sottolinea che l'esistenza di prestiti agevolati basati sulle politiche nazionali emerge chiaramente dalla relazione annuale di società come Shanghai Huayi Group. La sezione contabile della relazione indicava diversi metodi di calcolo a seconda della situazione "per prestiti agevolati basati sulle politiche". Inoltre la società ha certamente beneficiato di tali politiche, poiché i suoi tre principali prestiti a lungo termine sono stati concessi dalla Export-Import Bank of China. Si può anche notare la presenza, nella categoria dei contributi pubblici, di "prestiti per immobilizzazioni nelle sovvenzioni finanziarie dello Xinjiang".
 - Anche dalla relazione annuale di Prinx Chengshan Holdings emergono risultanze simili, e in particolare un accordo di prestito con Bank of China (Hong Kong) Limited, Bank of China (Thailand) Corporation Limited e Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited (HSBC), di cui le prime due sono banche pubbliche, mentre la terza è il primo prestatore straniero ad avere un proprio comitato del PCC nella sua filiale di investimento.
 - Il richiedente ha inoltre rilevato l'esistenza di un rating distorto delle agenzie cinesi per quanto riguarda le società attive nel settore degli pneumatici.
- (103) Il richiedente ha sostenuto che le distorsioni di cui sopra sono sistemiche, affermando che il governo della RPC interviene a tutti i livelli della catena di approvvigionamento degli pneumatici, creando una situazione in cui il fattore produttivo, il fattore produttivo di tale fattore produttivo e così via sono tutti in qualche modo influenzati da distorsioni dovute all'intervento del governo.
- (104) In conclusione il richiedente ha sostenuto che nel settore degli pneumatici sono presenti distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.

- (105) La Commissione ha valutato se fosse o meno opportuno utilizzare i costi e i prezzi applicati sul mercato interno nella Cina, data l'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base. A tale scopo la Commissione si è avvalsa degli elementi di prova disponibili nel fascicolo. Questi ultimi comprendevano gli elementi di prova contenuti nella relazione, anche nella sua versione aggiornata ("relazione aggiornata")⁽²²⁾, che si basa su fonti pubblicamente disponibili.
- (106) Tale analisi ha incluso l'esame degli interventi pubblici sostanziali nell'economia della Cina in generale, ma anche della situazione specifica del mercato nel settore pertinente, compreso il prodotto in esame. La Commissione ha ulteriormente integrato questi elementi di prova con le proprie ricerche sui vari criteri pertinenti per confermare l'esistenza di distorsioni significative in Cina.

3.3.2. Distorsioni significative che incidono su prezzi e costi nel mercato interno della Cina

- (107) Il sistema economico cinese si basa sul concetto di "economia di mercato socialista". Tale concetto è sancito dalla costituzione cinese e determina la governance economica della Cina. Il principio fondamentale è rappresentato dalla "proprietà pubblica socialista dei mezzi di produzione, ossia la proprietà da parte dell'intera popolazione e la proprietà collettiva da parte dei lavoratori"⁽²³⁾.
- (108) L'economia pubblica è la "forza trainante dell'economia nazionale" e lo Stato ha il mandato di "garantirne il consolidamento e la crescita"⁽²⁴⁾. Di conseguenza l'assetto generale dell'economia cinese non solo consente interventi pubblici sostanziali nell'economia, ma li prevede espressamente. La nozione di supremazia della proprietà pubblica rispetto a quella privata permea l'intero sistema giuridico ed è enfatizzata come principio generale in tutti gli atti legislativi principali.
- (109) Il diritto patrimoniale cinese ne è un esempio emblematico: fa riferimento allo stadio primario del socialismo e conferisce allo Stato il mantenimento del sistema economico di base nel contesto del quale la proprietà pubblica svolge un ruolo dominante. Altre forme di proprietà sono tollerate e la legge permette il loro sviluppo parallelamente alla proprietà statale⁽²⁵⁾.
- (110) Secondo il diritto cinese inoltre l'economia di mercato socialista si sviluppa sotto la guida del PCC. Le strutture dello Stato cinese e del PCC si intrecciano ad ogni livello (giuridico, istituzionale, personale), formando una sovrastruttura nella quale i ruoli del PCC e dello Stato sono indistinguibili.
- (111) A seguito di una modifica della costituzione cinese avvenuta nel marzo del 2018, il ruolo di guida del PCC ha acquisito un risalto ancora maggiore essendo riaffermato nel testo dell'articolo 1 della costituzione.
- (112) Dopo la prima frase della disposizione, già esistente: "[i]l sistema socialista è il sistema di base della Repubblica popolare cinese", è stata inserita una seconda frase, che recita: "[l]'aspetto che definisce il socialismo con caratteristiche cinesi è la leadership del partito comunista cinese"⁽²⁶⁾. È pertanto evidente il controllo indiscusso e sempre crescente del PCC sul sistema economico della Cina.
- (113) Questa posizione di leadership e di controllo è inerente al sistema cinese e va ben oltre la situazione tipica di altri paesi, in cui i governi esercitano il controllo macroeconomico generale nei limiti del quale si svolge il libero gioco delle forze di mercato.
- (114) Lo Stato cinese attua una politica economica interventista nel perseguimento di obiettivi che coincidono con l'agenda politica stabilita dal PCC, piuttosto che riflettere le condizioni economiche prevalenti in un libero mercato⁽²⁷⁾. Gli strumenti economici interventisti utilizzati dalle autorità cinesi sono molteplici e comprendono il sistema di pianificazione industriale, il sistema finanziario e il livello del contesto normativo.

⁽²²⁾ Documento di lavoro dei servizi della commissione sulle distorsioni significative nell'economia della Repubblica popolare cinese ai fini delle inchieste di difesa commerciale, 10 aprile 2024, SWD(2024) 91 final.

⁽²³⁾ Relazione aggiornata – capitolo 2, pag. 7.

⁽²⁴⁾ Relazione aggiornata – capitolo 2, pagg. 7 e 8.

⁽²⁵⁾ Relazione aggiornata – capitolo 2, pagg. 10 e 18.

⁽²⁶⁾ Disponibile all'indirizzo: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (consultato l'8 aprile 2024).

⁽²⁷⁾ Relazione aggiornata – capitolo 2, pagg. 29 e 30.

- (115) Innanzitutto, al livello del controllo amministrativo generale, la direzione dell'economia cinese è governata da un complesso sistema di pianificazione industriale che riguarda tutte le attività economiche del paese. L'insieme di questi piani copre una matrice completa e complessa di settori e politiche trasversali ed è presente a tutti i livelli di governo.
- (116) I piani a livello provinciale sono dettagliati, mentre i piani nazionali definiscono obiettivi più generali. I piani specificano inoltre gli strumenti intesi a sostenere le industrie/i settori pertinenti, nonché le tempistiche entro le quali è necessario conseguire gli obiettivi. Alcuni piani contengono comunque obiettivi espliciti in termini di produzione.
- (117) I piani individuano come priorità (positive o negative), in linea con le priorità del governo, singoli settori industriali e/o progetti, ai quali attribuiscono obiettivi di sviluppo specifici (adeguamento industriale, espansione internazionale ecc.).
- (118) Gli operatori economici, privati e pubblici, devono adeguare efficacemente le loro attività commerciali alle realtà imposte dal sistema di pianificazione. Ciò non è dovuto soltanto alla natura vincolante dei piani, ma anche al fatto che le autorità cinesi competenti a tutti i livelli di governo aderiscono al sistema dei piani ed esercitano di conseguenza i poteri di cui sono investite, inducendo così gli operatori economici a rispettare le priorità indicate nei piani ⁽²⁸⁾.
- (119) In secondo luogo, a livello di allocazione delle risorse finanziarie, il sistema finanziario della Cina è dominato dalle banche commerciali e strategiche di proprietà statale. Al momento della definizione e dell'attuazione della loro politica creditizia, tali banche devono allinearsi agli obiettivi di politica industriale del governo, invece di valutare principalmente i meriti economici di un dato progetto ⁽²⁹⁾.
- (120) Lo stesso vale per le altre componenti del sistema finanziario cinese, quali i mercati azionari e obbligazionari, i mercati di private equity ecc. Anche queste componenti del settore finanziario presentano un assetto istituzionale e funzionale che non è orientato a massimizzare il funzionamento efficiente dei mercati finanziari, bensì a garantire il controllo e a consentire l'intervento dello Stato e del PCC ⁽³⁰⁾.
- (121) In terzo luogo, a livello di contesto normativo, gli interventi dello Stato nell'economia assumono forme diverse. A titolo di esempio, si ricorre abitualmente alle norme in materia di appalti pubblici per perseguire obiettivi politici diversi dall'efficienza economica, minando in tal modo i principi basati sul mercato nel settore in questione. La legislazione applicabile prevede specificamente che gli appalti pubblici siano condotti al fine di agevolare il raggiungimento degli obiettivi stabiliti dalle politiche dello Stato. La natura di questi obiettivi rimane tuttavia indefinita, lasciando così ampio margine di discrezionalità agli organi decisionali ⁽³¹⁾.
- (122) Analogamente nel settore degli investimenti il governo della RPC mantiene un controllo e un'influenza significativi sulla destinazione e sull'entità degli investimenti statali e privati. La selezione degli investimenti, nonché vari incentivi, restrizioni e divieti relativi agli investimenti, sono utilizzati dalle autorità come uno strumento importante per sostenere gli obiettivi della politica industriale, quali il mantenimento del controllo statale su settori chiave o il rafforzamento dell'industria nazionale ⁽³²⁾.
- (123) In sintesi il modello economico cinese si basa su alcuni assiomi fondamentali, che prevedono e incoraggiano molteplici interventi pubblici. Tali interventi pubblici sostanziali sono in contrasto con il libero gioco delle forze di mercato e provocano distorsioni dell'efficace distribuzione delle risorse in base ai principi di mercato ⁽³³⁾.

⁽²⁸⁾ Relazione aggiornata, capitolo 4, pagg. 57 e 92.

⁽²⁹⁾ Relazione aggiornata, capitolo 6, pagg. 149 e 150.

⁽³⁰⁾ Relazione aggiornata – capitolo 6, pagg. 153 - 171.

⁽³¹⁾ Relazione aggiornata, capitolo 7, pagg. 204 e 205.

⁽³²⁾ Relazione aggiornata – capitolo 8, pagg. 207, 208, 242 e 243.

⁽³³⁾ Relazione aggiornata – capitolo 2, pagg. 19-24; capitolo 4, pagg. 69, 99 e 100; capitolo 5, pagg. 130 e 131.

- 3.3.3. *Distorsioni significative conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), primo trattino, del regolamento di base: il mercato in questione è in ampia misura servito da imprese che sono di proprietà od operano sotto il controllo, la supervisione strategica o l'orientamento delle autorità del paese di esportazione.*
- (124) In Cina le imprese che sono di proprietà od operano sotto il controllo e/o la supervisione strategica o l'orientamento dello Stato rappresentano una parte essenziale dell'economia.
- (125) Il settore del prodotto in esame è servito principalmente da imprese di proprietà dello Stato, quali: China National Tyre & Rubber Co. Ltd. (CNRC), detenuta da SINOCHEM (impresa di proprietà dello Stato sotto il controllo della SASAC)⁽³⁴⁾, Aeolus Tyres, detenuta al 57,5 % dall'impresa di proprietà dello Stato CNRC⁽³⁵⁾, e Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd. di proprietà statale al 58,57 %⁽³⁶⁾.
- (126) Altre società presentano un livello significativo di proprietà pubblica, come Qingdao Doublestar, per il 42,4 % di proprietà dello Stato⁽³⁷⁾, e Guizhou Tyre Co., Ltd., per il 26,47 % di proprietà dello Stato⁽³⁸⁾.
- (127) Tuttavia gli interventi del PCC nel processo decisionale operativo sono diventati la norma non solo nelle imprese di proprietà dello Stato, ma anche nelle società private⁽³⁹⁾, laddove il PCC rivendica la leadership su pressoché tutti gli aspetti dell'economia del paese. In effetti l'influenza dello Stato attraverso le strutture del PCC all'interno delle società fa sì che gli operatori economici siano effettivamente sotto il controllo e la supervisione strategica del governo, considerando quanto siano cresciute insieme le strutture dello Stato e del partito in Cina.
- (128) Il settore del prodotto in esame inoltre è soggetto a diverse politiche pubbliche, come il parere orientativo del MIIT sulla promozione dello sviluppo di alta qualità delle industrie chimiche e petrolchimiche nell'ambito del quattordicesimo piano quinquennale, che nella sezione II.3 prevede l'attuazione di "azioni volte a migliorare la qualità dell'approvvigionamento di prodotti chimici. Concentrarsi sulle industrie strategiche emergenti [...] e accelerare lo sviluppo di [...] materiali plastici e di gomma ad alte prestazioni [...]. Aumentare la percentuale di prodotti verdi in settori quali [...] pneumatici, [...]. Incoraggiare le imprese a migliorare la qualità dei prodotti e a creare e promuovere marchi". La sezione V del parere orientativo inoltre prevede la creazione di "un monitoraggio della catena industriale basato su Internet applicabile ai prodotti sfusi quali fertilizzanti e pneumatici"⁽⁴⁰⁾.
- (129) L'industria degli pneumatici è inoltre oggetto di politiche a livello provinciale, come il quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Shandong sullo sviluppo dell'industria chimica, che prevede quanto segue specificamente per "l'industria degli pneumatici: attuare rigorosamente le politiche e gli standard dell'industria, integrare e ritirare le imprese con una capacità di produzione annua inferiore a 1,2 milioni di pneumatici radiali in acciaio integrale (ad eccezione di pneumatici da ingegneria, pneumatici aeronautici e pneumatici senza camera d'aria a sezione larga) e inferiore a 5 milioni di pneumatici radiali in semiacciaio (ad eccezione degli pneumatici di tipo run-flat, degli pneumatici da corsa di fascia alta e degli pneumatici a sezione ultraribassata). [...] Seguendo il corso dei mercati di alta gamma e segmentati, sviluppare prodotti di fascia alta quali pneumatici a sezione ultraribassata, scarso appiattimento, bassa resistenza al rotolamento, bassa rumorosità e run-flat, espandere la R&S e produrre pneumatici radiali ad alte prestazioni quali pneumatici intelligenti, pneumatici di sicurezza, pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e antiusura in modo da aumentare il valore aggiunto e le quote di mercato dei prodotti. Rafforzare i cluster dell'industria degli pneumatici nella penisola di Shandong e nello Shandong settentrionale, rafforzare i collegamenti con le strutture di sostegno all'industria, sviluppare il cluster dell'industria degli additivi per gomma nello Shandong occidentale e ampliare il cluster industriale delle attrezzature per la lavorazione della gomma nello Shandong orientale. In generale migliorare la digitalizzazione, lo sviluppo di reti e lo sviluppo intelligente dell'industria degli pneumatici, promuovere la costruzione di fabbriche intelligenti nell'industria degli pneumatici in tutta la provincia e creare una piattaforma cloud Internet per l'industria manifatturiera degli pneumatici. Promuovere attivamente processi di produzione di pneumatici verdi quali la raffinazione chimica della gomma e la tecnologia di prevulcanizzazione mediante radiazione, incoraggiare l'uso secondario degli pneumatici, promuovere la pirolisi verde e la tecnologia di rigenerazione del nerofumo dei rifiuti e promuovere lo sviluppo circolare verde dell'industria. [...] Entro il 2025 il valore della produzione dell'industria degli pneumatici raggiungerà i 200 miliardi di CNY; vi saranno otto aziende di pneumatici con ricavi di vendita superiori a 10 miliardi di CNY, di cui più di due supereranno i 20 miliardi di CNY, e una/ due società entreranno nelle prime 10 imprese del settore degli pneumatici a livello mondiale"⁽⁴¹⁾.

⁽³⁴⁾ <https://www.sinochem.com/en/17197.html> (consultato il 10 luglio 2024).

⁽³⁵⁾ <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457883741.pdf> (consultato il 10 luglio 2024).

⁽³⁶⁾ http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF (consultato il 10 luglio 2024).

⁽³⁷⁾ <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf> (consultato il 10 luglio 2024).

⁽³⁸⁾ https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf (consultato il 10 luglio 2024).

⁽³⁹⁾ Articolo 33 della costituzione del PCC, articolo 19 della legge sulle società (diritto societario) cinese. Cfr. relazione aggiornata – capitolo 3, pagg. 47-50.

⁽⁴⁰⁾ https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁴¹⁾ <https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml> (consultato il 10 luglio 2024).

- (130) Il controllo e la supervisione strategica del governo si possono osservare anche a livello delle pertinenti associazioni industriali ⁽⁴²⁾.
- (131) Ad esempio la China Rubber Industry Association ("CRIA"), di cui sono membri CNRC, Aeolus Tyres, Qingdao Doublestar, Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd. e Guizhou Tyre Co., Ltd. ⁽⁴³⁾, dichiara all'articolo 3 del suo statuto di *"aderire alla leadership generale del partito comunista cinese. Conformemente alle disposizioni della costituzione del partito comunista cinese, l'associazione istituisce un'organizzazione del partito comunista cinese, svolge attività di partito e garantisce le condizioni necessarie per le attività dell'organizzazione del partito. L'autorità responsabile della registrazione e della gestione dell'associazione è il ministero degli Affari civili e l'autorità responsabile della costruzione del partito è il comitato di partito della commissione per la supervisione e l'amministrazione dei beni di proprietà dello Stato (SASAC) del Consiglio di Stato. L'associazione accetta la guida professionale, la supervisione e la direzione delle entità incaricate della registrazione e della gestione, e dell'autorità incaricata dell'edificazione del partito, nonché del dipartimento amministrativo pertinente incaricato della gestione industriale"* ⁽⁴⁴⁾. L'articolo 36 stabilisce inoltre che le persone responsabili dell'associazione deve soddisfare condizioni quali *"aderire alla leadership del partito comunista cinese, sostenere il socialismo con caratteristiche cinesi, attuare con determinazione la linea, i principi e le politiche del partito e possedere buone qualità politiche"* ⁽⁴⁵⁾.
- (132) La CRIA comprende inoltre 15 sezioni e comitati professionali, di cui la più grande è la sezione pneumatici. Le unità aderenti sono oltre 270, principalmente produttori di pneumatici, e per il resto istituti di ricerca, fabbricanti di macchinari per la gomma e aziende di produzione e distribuzione di materie prime e ausiliarie collegate alla produzione di pneumatici. La sezione pneumatici della CRIA segue le disposizioni dello statuto della China Rubber Industry Association, ha lo scopo di servire i propri membri, svolge un ruolo di collegamento tra il governo e le imprese e svolge vari compiti sotto la guida dell'associazione generale ⁽⁴⁶⁾.
- (133) La produzione di pneumatici delle società aderenti rappresenta circa l'80 % della produzione nazionale cinese di pneumatici. L'associazione conta 62 unità di governo, di cui l'unità presidente è Zhongce Rubber Group Co., Ltd. e le unità vicepresidenti sono Sailun Group Co., Ltd., Linglong Tire Co., Ltd., SHUANGQIAN Tire Group Co., Ltd., Triangle Tire Co., Ltd., Michelin (China) Investment Co., Ltd. e altre note società nazionali e straniere nel settore degli pneumatici ⁽⁴⁷⁾.
- (134) La stessa associazione sottolinea l'impatto delle sue politiche sul mercato, affermando in particolare che *"[nel 2023] i prezzi delle principali materie prime hanno registrato una tendenza al ribasso nel primo semestre dell'anno e hanno continuato a salire nel terzo trimestre, determinando un'ondata di aumenti dei prezzi nell'industria degli pneumatici. Ciononostante, nei primi 10 mesi i profitti del nerofumo, degli additivi per gomma e dei fili di acciaio hanno evidenziato un calo significativo su base annua, del 14,99 % per il nerofumo, del 7,45 % per gli additivi e del 2,90 % per i materiali utilizzati per lo scheletro degli pneumatici".* L'associazione sottolinea inoltre l'impatto delle politiche sull'andamento delle esportazioni dell'industria degli pneumatici, affermando che *"il mercato delle esportazioni all'estero è particolarmente favorevole e compensa il divario nel consumo interno, diventando una forza trainante importante per sostenere l'aumento delle vendite. Secondo le statistiche della China Rubber Association, da gennaio a ottobre il tasso di esportazione dell'industria era del 37,5 % (in termini di valore). In tale periodo le esportazioni di pneumatici hanno mantenuto una forte tendenza alla crescita e il tasso di esportazione (valore) è rimasto superiore al 50 % per diversi mesi consecutivi. (...). I dati statistici dell'amministrazione generale delle dogane mostrano che, da gennaio a novembre, le esportazioni di nuovi pneumatici di gomma del paese sono state pari a circa 564 milioni, con un aumento dell'11,4 %; il volume delle esportazioni è stato di circa 7,86 milioni di tonnellate, con un aumento del 16,8 %; il valore del commercio di esportazione è stato di 137,51 miliardi di CYN, con un aumento del 20,3 %"* ⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴²⁾ Relazione aggiornata – capitolo 2, pagg. 24-27.

⁽⁴³⁾ <https://www.cria.org.cn/c/member> (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁴⁴⁾ <https://ccb.cria.org.cn/>; <https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106>; <https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690> (consultato il 25 settembre 2024).

⁽⁴⁵⁾ *Ibidem*.

⁽⁴⁶⁾ <https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106> (consultato il 25 settembre 2024).

⁽⁴⁷⁾ *Ibidem*.

⁽⁴⁸⁾ <https://www.ty-tyre.com/news/industry/2024/0124/739.html> (consultato il 25 settembre 2024).

- (135) Anche le società del settore degli pneumatici citano esplicitamente l'influenza del PCC sulla loro condotta. Ad esempio nella sua relazione annuale 2023 Qingdao Doublestar afferma quanto segue: "[n]el 2023, la società ha continuato a prendere l'edificazione del partito come guida e lo sviluppo di alta qualità come obiettivo, si è attivata per attuare la strategia delle 'quattro nuove modernizzazioni' dell'ecologia, dell'alta tecnologia, della localizzazione e della digitalizzazione, incentrata sulle due principali linee del miglioramento imprenditoriale e delle conquiste innovative" e ha sottolineato "[n]uovi risultati conseguiti nella leadership delle attività di edificazione del partito: aderire alla leadership nell'edificazione del partito, concentrarsi sulle principali responsabilità e attività, sviluppare e approfondire l'istruzione sul tema del pensiero di Xi Jinping sul socialismo con caratteristiche cinesi per una nuova era, rafforzare la costruzione politica, consolidare l'edificazione del partito dalla base e sfruttare pienamente il ruolo dei comitati di sezione nei gruppi di lavoro e il ruolo dei membri del partito in prima linea" ⁽⁴⁹⁾. Analogamente, Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd. afferma che "[i]n virtù della forte leadership del comitato di partito e del consiglio di amministrazione della società, tutti i quadri e i dipendenti hanno acquisito maggiore fiducia, hanno affrontato sfide con determinazione, hanno superato l'impatto della recessione del ciclo industriale e hanno compiuto progressi costanti nella produzione e nel funzionamento della società, migliorando costantemente la sua competitività di base e accelerando il ritmo dello sviluppo di un'impresa di livello mondiale" ⁽⁵⁰⁾. Infine, Guizhou Tyre Co., Ltd. rileva che "[i]n quanto holding di proprietà statale, la società rispetta sempre la leadership incrollabile del partito sulle imprese statali". Lo statuto conferma lo status giuridico dell'organizzazione del partito nella governance societaria e integra la leadership del partito in tutti gli aspetti della governance societaria" ⁽⁵¹⁾.
- (136) Di conseguenza i produttori privati nel settore del prodotto in esame non possono operare a condizioni di mercato. Di fatto tanto le imprese pubbliche quanto quelle private operanti nel settore sono soggette alla supervisione strategica e all'orientamento delle autorità.
- 3.3.4. *Distorsioni significative conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), secondo trattino, del regolamento di base: la presenza statale nelle imprese consente allo Stato di interferire nella determinazione dei prezzi o dei costi*
- (137) Il governo della RPC è in grado di interferire nella determinazione dei prezzi e dei costi tramite la presenza dello Stato nelle imprese. Di fatto le cellule del PCC presenti nelle imprese, sia statali sia private, rappresentano un canale importante attraverso il quale lo Stato può interferire nelle decisioni aziendali.
- (138) Secondo il diritto societario della Cina, in ogni società deve essere istituita un'organizzazione del PCC (con almeno tre membri del PCC, come specificato nella costituzione del PCC ⁽⁵²⁾) e la società garantisce le condizioni necessarie per lo svolgimento delle attività organizzative del partito.
- (139) Sembra che in passato questo requisito non sia sempre stato rispettato o applicato in modo rigoroso. Almeno a partire dal 2016 tuttavia il PCC ha rafforzato le rivendicazioni di controllo delle decisioni aziendali nelle società per una questione di principio politico ⁽⁵³⁾, anche esercitando pressioni sulle società private affinché facciano del "patriottismo" una priorità e seguano la disciplina di partito ⁽⁵⁴⁾.
- (140) Già nel 2017 è stata riferita la presenza di cellule del partito nel 70 % di circa 1,86 milioni di società private, in associazione a una crescente pressione affinché le organizzazioni del PCC avessero l'ultima parola sulle decisioni aziendali all'interno delle rispettive società ⁽⁵⁵⁾. Stime analoghe sono state comunicate nel 2022 ⁽⁵⁶⁾. Tali norme si applicano in generale in tutti i settori dell'economia cinese, compreso quello dei produttori del prodotto in esame e dei fornitori dei loro fattori produttivi.

⁽⁴⁹⁾ <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf>, pag. 14 (consultato il 25 settembre 2024).

⁽⁵⁰⁾ http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF, pag. 9 (consultato il 25 settembre 2024).

⁽⁵¹⁾ https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf, page 41 (consultato il 25 settembre 2024).

⁽⁵²⁾ Relazione aggiornata – capitolo 3, pag. 40.

⁽⁵³⁾ Cfr. ad esempio: Blanchette, J. - *Xi's Gamble: The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster*; Foreign Affairs, vol. 100, n. 4, luglio/agosto 2021, pagg. 10-19.

⁽⁵⁴⁾ Relazione aggiornata – capitolo 3, pag. 41.

⁽⁵⁵⁾ Disponibile all'indirizzo: <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU> (consultato il 26 settembre 2024).

⁽⁵⁶⁾ <https://asia.nikkei.com/Business/Companies/China-s-companies-rewrite-rules-to-declare-Communist-Party-ties#:~:text=HONG%20KONG%20--%20China's%20Communist%20Party%20congress%20underlined%20fears%20that> (consultato il 26 settembre 2024).

- (141) Il 15 settembre 2020 è stato inoltre pubblicato un documento dal titolo Orientamenti dell'Ufficio generale del comitato centrale del PCC per intensificare l'attività del Fronte unito nel settore privato per la nuova era ("orientamenti")⁽⁵⁷⁾, che ha ampliato ulteriormente il ruolo dei comitati di partito nelle imprese private.
- (142) La sezione II.4 degli orientamenti recita: "[o]ccorre aumentare la capacità generale del partito di guidare l'attività del Fronte unito nel settore privato e di intensificare con efficacia il lavoro in questo campo"; e la sezione III.6 recita: "[o]ccorre intensificare le attività di edificazione del partito nelle imprese private e consentire alle cellule di partito di svolgere con efficacia il proprio ruolo di fortezze, nonché consentire ai membri del partito di agire come avanguardie e pionieri". Gli orientamenti quindi sottolineano e cercano di rafforzare il ruolo del PCC nelle società e in altri soggetti del settore privato⁽⁵⁸⁾.
- (143) L'inchiesta ha confermato che le sovrapposizioni tra le posizioni dirigenziali e l'appartenenza al PCC o l'esercizio di funzioni all'interno del partito esistono anche nel settore degli pneumatici. A titolo di esempio, i diversi dirigenti e/o membri del consiglio di amministrazione di China National Tyre & Rubber Co. Ltd., Qingdao Doublestar, Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd. e Guizhou Tyre Co., Ltd. sono membri del PCC e ricoprono cariche presso il segretariato del comitato del partito⁽⁵⁹⁾. Ciò vale anche per il presidente del consiglio di amministrazione, il direttore generale e i membri del consiglio di amministrazione di Aeolus, e si rileva che un membro del consiglio di amministrazione svolge anche la funzione di direttore finanziario di China National Chemical Rubber Co., Ltd.⁽⁶⁰⁾.
- (144) La presenza e l'intervento dello Stato nei mercati finanziari e nella fornitura di materie prime e di fattori produttivi esercitano un ulteriore effetto distorsivo sul mercato⁽⁶¹⁾. La presenza dello Stato nelle imprese operanti nel settore degli pneumatici e in altri settori (come quello finanziario e dei fattori produttivi) consente quindi al governo della RPC di interferire in relazione a prezzi e costi.

3.3.5. *Distorsioni significative conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), terzo trattino, del regolamento di base: l'esistenza di politiche o misure pubbliche che favoriscono in modo discriminatorio i fornitori nazionali o influenzano in altro modo le forze del libero mercato*

- (145) L'orientamento dell'economia cinese è determinato in misura significativa da un elaborato sistema di pianificazione che definisce le priorità e prescrive gli obiettivi sui quali devono concentrarsi le amministrazioni centrali, provinciali e locali. Esistono piani pertinenti a tutti i livelli di governo, riguardanti praticamente tutti i settori dell'economia. Gli obiettivi stabiliti dagli strumenti di pianificazione hanno carattere vincolante e le autorità a ogni livello amministrativo controllano l'attuazione dei piani da parte del corrispondente livello di governo inferiore.
- (146) Nel complesso il sistema di pianificazione in Cina fa sì che le risorse, invece di essere assegnate in linea con le forze del mercato, siano destinate a settori designati dal governo come strategici o comunque politicamente importanti⁽⁶²⁾.
- (147) Le autorità cinesi hanno emanato una serie di politiche che guidano il funzionamento del settore del prodotto in esame.
- (148) Il quattordicesimo piano quinquennale per lo sviluppo dell'industria delle materie prime⁽⁶³⁾ mira a conseguire una svolta nelle principali categorie di materie prime "[c]oncentrandosi su settori di applicazione chiave quali [...] la gomma sintetica bionica"⁽⁶⁴⁾. Ulteriori disposizioni specifiche per l'industria degli pneumatici sono incluse anche nel parere orientativo del MIIT sulla promozione dello sviluppo di alta qualità delle industrie chimiche e petrolchimiche nell'ambito del quattordicesimo piano quinquennale e del quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Shandong sullo sviluppo dell'industria chimica, come indicato ai considerando 128 e 129.

⁽⁵⁷⁾ Orientamenti dell'Ufficio generale del comitato centrale del PCC per intensificare l'attività del Fronte unito nel settore privato per la nuova era: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁵⁸⁾ Financial Times (2020) - Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise: <https://on.ft.com/3mYxP4j> (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁵⁹⁾ <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf> (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁶⁰⁾ <https://www.cria.org.cn/c/member> (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁶¹⁾ Relazione aggiornata – capitolo 14, sezioni da 14.1 a 14.3.

⁽⁶²⁾ Relazione aggiornata, capitolo 4, pagg. 56, 57, 99 e 100.

⁽⁶³⁾ <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf> (consultato il 26 settembre 2024).

⁽⁶⁴⁾ <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf> (consultato il 10 luglio 2024).

- (149) Analogamente, a livello provinciale, secondo il quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Anhui sullo sviluppo dell'industria dei nuovi materiali ⁽⁶⁵⁾ le autorità governative intendono definire la configurazione industriale del settore come segue: "[p]er i settori automobilistico, elettronico, ferroviario ad alta velocità, aerospaziale e nucleare e facendo affidamento sulle basi industriali di Anqing, Huainan e altre località, aumentare l'intensità dell'attività di ricerca e sviluppo e dell'innovazione e sviluppare vigorosamente i prodotti in gomma con proprietà e processi speciali quali resistenza alle alte e basse temperature, resistenza all'invecchiamento, resistenza all'ablazione, resistenza chimica media, resistenza meteorologica, resistenza all'ozono, resistenza di arco, ecc.". Nell'elenco dei prodotti chiave inoltre figurano "gomma nitrile idrogenata, gomma nitrile bromurata, gomma stirene-butadiene polimerizzata in soluzione, gomma isoprene e suoi monomeri, gomma acrilato, gomma speciale contenente fluoro, gomma fluorosilicone, gomma silicone isolante per l'elettricità" e nell'elenco delle tecnologie innovative "tecnologia di idrogenazione della gomma nitrile, tecnologia di preparazione della gomma nitrile carbossilata, tecnologia di produzione di SSBR funzionalizzata, tecnologia di risparmio energetico nel processo di essiccazione della gomma sintetica, tecnologia di concentrazione della polimerizzazione di emulsione, tecnologia di sostituzione degli additivi rispettosa dell'ambiente, ecc." ⁽⁶⁶⁾.
- (150) Analogamente, il quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Gansu sullo sviluppo dell'industria delle materie prime ⁽⁶⁷⁾ comprende una sezione relativa all'"industria chimica fine" che prevede che "[n]el 2025 il valore totale della produzione industriale dell'industria si sforzerà di raggiungere i 50 miliardi di yuan" e che nel settore della gomma sintetica l'obiettivo è "[b]asarsi sulle imprese portanti, [per] lo sviluppo vigoroso di additivi per gomma rispettosi dell'ambiente, serie di acceleranti di vulcanizzazione CBS/MBS, disolfuro di carbonio, zolfo insolubile, nerofumo di alta qualità e altri prodotti" e per i nuovi materiali petrolchimici avanzati "[b]asarsi sulle imprese portanti [per] migliorare il livello e la capacità della provincia di Gansu nelle plastiche speciali da ingegneria, nella gomma sintetica speciale, [etc.]" e "[s]viluppare vigorosamente nuovi materiali strategici fondamentali". Nel settore petrolchimico, "sviluppare materie plastiche da ingegneria, gomma sintetica speciale, fibre speciali, materiali biodegradabili ad alte prestazioni e materiali compositi ad alte prestazioni".
- (151) Il quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Gansu cita inoltre nell'elenco dei progetti chiave la PetroChina Lanzhou Petrochemical Company e la costruzione di una nuova unità speciale per la gomma nitrile da 35 000 tonnellate/anno, comprendente principalmente un'unità di preparazione chimica, un'unità di polimerizzazione, un'unità di recupero monomero, lo stoccaggio di liquami, un'unità di miscelazione e un'unità di essiccazione per coagulazione e imballaggio, ecc., per un investimento totale di oltre 84 milioni di CNY ⁽⁶⁸⁾.
- (152) Nel quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Jiangxi sullo sviluppo di alta qualità dell'industria petrolchimica ⁽⁶⁹⁾ si afferma che "[...] estenderemo l'ambito di applicazione di [...] prodotti organosilici quali olio di silicone, gomma di silicone, (...) e nerofumo bianco. Rafforzeremo la ricerca, lo sviluppo e la produzione di nuovi materiali chimici e svilupperemo vigorosamente nuovi materiali all'avanguardia come la gomma speciale (...)". Per quanto riguarda la gomma speciale, il piano prevede inoltre che il governo "si concentri sullo sviluppo di gomma stirene butadiene in soluzione (SSBR), gomma nitrile idrogenata, gomma butilica alogenata, elastomeri termoplastici allo stirene idrogenato (HSBC), gomma isoprene (IR), vulcanizzato termoplastico, gomma etilene propilene (EPR), ecc."
- (153) Il quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Jilin sullo sviluppo dell'industria petrolchimica ⁽⁷⁰⁾ prevede infine che il governo "promuoverà pienamente lo sviluppo dell'industria dei nuovi materiali chimici, come le materie plastiche da ingegneria, la gomma sintetica speciale e le fibre ad alte prestazioni, amplierà l'ambito di applicazione dei nuovi materiali chimici nei settori automobilistico, del trasporto ferroviario, aerospaziale, ecc., e realizzerà uno sviluppo di alta qualità del sistema dell'industria petrolchimica nella nostra provincia" e "[r] afforzerà i prodotti dei dieci pilastri, iepolietilene, ABS, acilonitrile, metacrilato di metile, fenolo/acetone, benzene, butile ottanolo, ossido di etilene, gomma etilene propilene ed etanolo combustibile, fibre di carbonio speciali, poliisobutilene ad alta attività, materiali di gomma speciale e plastica e altri prodotti speciali (...) e formerà i tre importanti settori competitivi della resina sintetica, gomma sintetica e materie prime chimiche organiche di base, rafforzerà la competitività e lo sviluppo endogeno dell'industria petrolchimica e contribuirà a coltivare cluster di prodotti competitivi e catene di prodotti specifici".

⁽⁶⁵⁾ Quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Anhui sullo sviluppo dell'industria dei nuovi materiali, pubblicato il 28 febbraio 2022, SEZIONE III, tabella 6.

⁽⁶⁶⁾ *Ibidem*.

⁽⁶⁷⁾ <https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf> (consultato il 26 settembre 2024).

⁽⁶⁸⁾ *Ibidem*.

⁽⁶⁹⁾ <https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml> (consultato il 26 settembre 2024).

⁽⁷⁰⁾ http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sxgtwj/202109/t20210914_8217060.html (consultato il 26 settembre 2024).

- (154) La relazione annuale delle principali società produttrici di pneumatici menziona anche l'esistenza di sovvenzioni o forme di sostegno statali. Ad esempio la relazione annuale di Aeolus afferma che la società ha beneficiato di sovvenzioni pubbliche per 9,4 milioni di CNY nel 2023 e 11 milioni nel 2022 ⁽⁷¹⁾. Qingdao ha beneficiato di sovvenzioni pubbliche pari a 105,6 milioni di CNY nel 2023 e a 625 milioni di CNY nel 2022 ⁽⁷²⁾. Shuangqian (Double Coin) Tire Group Co., Ltd. ha indicato 163 milioni di CNY nel 2023 e 760,8 milioni di CNY nel 2022 ⁽⁷³⁾. Infine, dalla relazione annuale di Guizhou Tyre Co. Ltd. emerge che la società ha ricevuto sovvenzioni pubbliche relative a operazioni commerciali per 25,2 milioni di CNY nel 2023 e 19,8 milioni nel 2022 ⁽⁷⁴⁾.
- (155) Con questi e altri mezzi quindi il governo della RPC dirige e controlla praticamente ogni aspetto dello sviluppo e del funzionamento del settore e dei fattori produttivi a monte.
- (156) In sintesi il governo della RPC dispone di misure per indurre gli operatori a conformarsi agli obiettivi di politica pubblica concernenti il settore. Tali misure impediscono alle forze di mercato di funzionare liberamente.

3.3.6. *Distorsioni significative conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), quarto trattino, del regolamento di base: l'assenza, un'applicazione discriminatoria o inadeguata del diritto fallimentare, societario o patrimoniale*

- (157) Secondo le informazioni contenute nel fascicolo, il sistema fallimentare cinese risulta inadeguato per conseguire i suoi obiettivi principali, quali la corretta regolarizzazione di crediti e debiti e la salvaguardia dei legittimi diritti e interessi di creditori e debitori. Questa situazione sembra derivare dal fatto che, mentre il diritto fallimentare cinese poggia formalmente su principi analoghi a quelli applicati nelle leggi corrispondenti di paesi diversi dalla Cina, il sistema cinese è caratterizzato da un'applicazione sistematicamente insufficiente delle leggi.
- (158) Il numero di fallimenti rimane notoriamente basso in relazione alle dimensioni dell'economia del paese, non da ultimo perché le procedure d'insolvenza risentono di una serie di carenze, che rappresentano a tutti gli effetti un disincentivo alla presentazione di istanze di fallimento. Lo Stato inoltre mantiene un ruolo forte e attivo nelle procedure d'insolvenza, spesso esercitando un'influenza diretta sull'esito del procedimento ⁽⁷⁵⁾.
- (159) In Cina inoltre le carenze del sistema dei diritti patrimoniali sono particolarmente evidenti in relazione alla proprietà e ai diritti di uso dei terreni ⁽⁷⁶⁾. Tutti i terreni sono di proprietà dello Stato (terreni rurali di proprietà collettiva e terreni urbani di proprietà dello Stato) e la loro assegnazione dipende esclusivamente dallo Stato. Esistono disposizioni giuridiche intese ad attribuire i diritti d'uso dei terreni in maniera trasparente e a prezzi di mercato, ad esempio con l'introduzione di procedure di gara. Queste disposizioni tuttavia sono regolarmente disattese e alcuni acquirenti ottengono il terreno a titolo gratuito o a prezzi inferiori a quelli di mercato ⁽⁷⁷⁾. Nell'assegnazione dei terreni inoltre le autorità perseguono spesso specifici obiettivi politici, compresa l'attuazione dei piani economici ⁽⁷⁸⁾.
- (160) Analogamente a quanto avviene in altri settori dell'economia cinese, i produttori del prodotto in esame sono soggetti all'ordinaria normativa fallimentare, societaria e patrimoniale cinese. Ciò significa che anche tali società sono soggette alle distorsioni dall'alto verso il basso derivanti dall'applicazione discriminatoria o inadeguata delle norme in materia fallimentare e patrimoniale. In base agli elementi di prova disponibili, tali considerazioni risultano essere pienamente applicabili anche al settore degli pneumatici. Dalla presente inchiesta non è emerso nulla che possa mettere in discussione tali risultanze.
- (161) Alla luce di quanto sopra, la Commissione ha concluso che sussisteva un'applicazione discriminatoria o inadeguata del diritto fallimentare e patrimoniale nel settore del prodotto in esame.

⁽⁷¹⁾ <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457883741.pdf>, pag. 146 (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁷²⁾ <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202457251875.pdf>, pag. 145 (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁷³⁾ http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-30/10153300.PDF, pag. 190 (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁷⁴⁾ https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf, pag. 193 (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁷⁵⁾ Relazione aggiornata – capitolo 6, pagg. 171-179.

⁽⁷⁶⁾ Relazione aggiornata – capitolo 9, pagg. 260 e 261.

⁽⁷⁷⁾ Relazione aggiornata – capitolo 9, pagg. 257 e 260.

⁽⁷⁸⁾ Relazione aggiornata – capitolo 9, pagg. 252 e 254.

3.3.7. *Distorsioni significative conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), quinto trattino, del regolamento di base: la distorsione dei costi salariali*

- (162) In Cina non può svilupparsi appieno un sistema salariale basato sul mercato, dal momento che i lavoratori e i datori di lavoro sono ostacolati nell'esercizio dei loro diritti all'organizzazione collettiva. La Cina non ha ratificato una serie di convenzioni fondamentali dell'Organizzazione internazionale del lavoro ("ILO"), in particolare quelle riguardanti la libertà di associazione e la contrattazione collettiva ⁽⁷⁹⁾.
- (163) Secondo il diritto nazionale, nel paese è attiva una sola organizzazione sindacale. Tale organizzazione non è tuttavia indipendente dalle autorità statali e il suo impegno nella contrattazione collettiva e nella tutela dei diritti dei lavoratori resta rudimentale ⁽⁸⁰⁾. La mobilità della forza lavoro cinese inoltre è limitata dal sistema di registrazione dei nuclei familiari, che limita l'accesso all'intera gamma delle prestazioni previdenziali e di altro tipo ai residenti locali di una determinata zona amministrativa.
- (164) Il risultato è che di norma i lavoratori non registrati come residenti locali si trovano in una posizione lavorativa vulnerabile e percepiscono un reddito inferiore a quello dei titolari della registrazione di residenza ⁽⁸¹⁾. Tali risultanze indicano una distorsione dei costi salariali in Cina.
- (165) Non sono stati presentati elementi di prova che dimostrino che il settore degli pneumatici non sarebbe soggetto al sistema di diritto del lavoro cinese descritto. Il settore subisce quindi gli effetti della distorsione dei costi salariali sia direttamente (durante la fabbricazione del prodotto in esame o della principale materia prima per la sua produzione) sia indirettamente (in termini di accesso al capitale o ai fattori produttivi da parte di società soggette al medesimo sistema occupazionale in Cina).

3.3.8. *Distorsioni significative conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), sesto trattino, del regolamento di base: l'accesso ai finanziamenti è concesso da istituzioni che attuano obiettivi di politica pubblica o altrimenti non operano in maniera indipendente dallo Stato*

- (166) L'accesso al capitale per gli attori societari in Cina è soggetto a varie distorsioni.
- (167) In primo luogo il sistema finanziario cinese è caratterizzato da una forte posizione delle banche statali ⁽⁸²⁾, che nel concedere l'accesso ai finanziamenti prendono in considerazione criteri diversi dalla redditività economica di un progetto. Analogamente alle imprese di proprietà dello Stato non finanziarie, le banche rimangono collegate allo Stato, non solo attraverso la proprietà, ma anche mediante le relazioni personali (i massimi dirigenti dei grandi istituti finanziari di proprietà dello Stato in ultima analisi sono nominati dal PCC) ⁽⁸³⁾ e attuano regolarmente le politiche pubbliche definite dal governo.
- (168) In tal modo le banche rispettano un esplicito obbligo giuridico di condurre la propria attività conformemente alle esigenze dello sviluppo economico e sociale nazionale e secondo gli orientamenti stabiliti dalle politiche industriali dello Stato ⁽⁸⁴⁾. Pur riconoscendo che varie disposizioni giuridiche fanno riferimento alla necessità di rispettare il normale comportamento bancario e norme prudenziali quali la necessità di esaminare l'affidabilità creditizia del mutuatario, gli abbondanti elementi di prova, tra cui le risultanze delle inchieste in materia di difesa commerciale, suggeriscono che queste disposizioni svolgono solo un ruolo secondario nell'applicazione dei vari strumenti giuridici.

⁽⁷⁹⁾ Relazione aggiornata, capitolo 13, pagg. 360, 361, 364 e 370.

⁽⁸⁰⁾ Relazione aggiornata – capitolo 13, pag. 366.

⁽⁸¹⁾ Relazione aggiornata – capitolo 13, pagg. 370 e 373.

⁽⁸²⁾ Relazione aggiornata – capitolo 6, pagg. 137-140.

⁽⁸³⁾ Relazione aggiornata – capitolo 6, pagg. 146-149.

⁽⁸⁴⁾ Relazione aggiornata – capitolo 6, pag. 149.

- (169) Ad esempio il governo della RPC ha chiarito di recente che anche le decisioni delle banche commerciali private devono essere oggetto di supervisione da parte dal PCC e rimanere in linea con le politiche nazionali. Uno dei tre obiettivi generali dello Stato in relazione alla governance bancaria è ora quello di rafforzare la leadership del partito nel settore bancario e assicurativo, anche in relazione alle questioni operative e di gestione⁽⁸⁵⁾. Inoltre i criteri di valutazione della performance delle banche commerciali ora devono prendere in considerazione soprattutto come le entità "rispondono agli obiettivi di sviluppo nazionale e sono al servizio dell'economia reale", e in particolare come "rispondono alle esigenze delle industrie strategiche ed emergenti".⁽⁸⁶⁾
- (170) I rating delle obbligazioni e del credito inoltre risultano spesso falsati per una serie di motivi, compreso il fatto che la valutazione del rischio è influenzata dall'importanza strategica dell'impresa per il governo cinese e dalla forza di qualsiasi garanzia implicita da parte del governo⁽⁸⁷⁾. Questo è aggravato da ulteriori norme in vigore, che indirizzano i finanziamenti verso settori promossi dal governo o comunque ritenuti importanti⁽⁸⁸⁾. Quanto illustrato si traduce in una propensione a concedere prestiti a imprese di proprietà dello Stato, a grandi imprese private ben collegate e a imprese appartenenti ai settori industriali chiave; ciò implica che la disponibilità e il costo del capitale non sono uguali per tutti gli operatori sul mercato.
- (171) In secondo luogo, gli oneri finanziari per i prestiti sono stati mantenuti artificialmente bassi in modo da stimolare la crescita degli investimenti. Questo ha comportato un ricorso eccessivo agli investimenti di capitale con un costante calo dell'utile sul capitale investito. Tale situazione è illustrata dalla crescita della leva finanziaria delle imprese nel settore statale nonostante il forte calo della redditività, a dimostrazione del fatto che i meccanismi operanti nel sistema bancario non seguono le normali risposte commerciali.
- (172) In terzo luogo, sebbene la liberalizzazione del tasso di interesse nominale sia stata realizzata nell'ottobre del 2015, i segnali di prezzo non sono ancora il risultato di forze del libero mercato, ma sono influenzati da distorsioni indotte dal governo. Alla fine del 2018 la quota di prestiti concessi a un tasso pari o inferiore a quello di riferimento rappresentava ancora almeno un terzo di tutti i prestiti⁽⁸⁹⁾. Recentemente i media ufficiali cinesi hanno riferito che il PCC ha invitato a "orientare al ribasso il tasso di interesse del mercato dei prestiti"⁽⁹⁰⁾. Tassi di interesse artificialmente bassi comportano prezzi eccessivamente bassi e di conseguenza l'utilizzo eccessivo di capitale.
- (173) La crescita complessiva del credito in Cina indica un peggioramento dell'efficienza nell'allocazione del capitale, senza alcun segnale di stretta creditizia, come invece ci si aspetterebbe in un contesto di mercato esente da distorsioni. Di conseguenza i prestiti in sofferenza sono aumentati rapidamente e in numerosi casi il governo della RPC ha scelto o di evitare il fallimento, creando quindi cosiddette società "zombie", oppure di trasferire la proprietà del debito (ad esempio tramite fusioni o conversioni del debito in azioni), senza necessariamente risolvere il problema generale del debito o affrontarne le cause di fondo.
- (174) In sostanza, malgrado le misure adottate per liberalizzare il mercato, il sistema del credito alle imprese in Cina è influenzato da distorsioni significative derivanti dal persistente ruolo pervasivo dello Stato nei mercati dei capitali. Pertanto il sostanziale intervento pubblico nel sistema finanziario comporta gravi ripercussioni a tutti i livelli delle condizioni di mercato.
- (175) Nella presente inchiesta non sono stati forniti elementi di prova a dimostrazione del fatto che il settore del prodotto in esame non sia influenzato dall'intervento pubblico nel sistema finanziario ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), sesto trattino, del regolamento di base. Pertanto il sostanziale intervento pubblico nel sistema finanziario comporta gravi ripercussioni a tutti i livelli delle condizioni di mercato.

⁽⁸⁵⁾ Cfr. il documento strategico ufficiale della commissione cinese di regolamentazione bancaria e assicurativa del 28 agosto 2020: *Three-year action plan for improving corporate governance of the banking and insurance sectors (2020-2022)*: <http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928> (consultato l'8 aprile 2024). Il piano indica di "attuare ulteriormente lo spirito incarnato nel discorso introduttivo del segretario generale Xi Jinping sull'avanzamento della riforma della governance societaria del settore finanziario". La sezione II del piano mira inoltre a promuovere l'integrazione organica della leadership del partito nella governance societaria: "renderemo più sistematica, standardizzata e basata su procedure l'integrazione della leadership del partito nella governance societaria [...] Le principali questioni operative e gestionali devono essere discusse dal comitato di partito prima di essere sottoposte alla decisione del consiglio di amministrazione o dell'alta dirigenza".

⁽⁸⁶⁾ Cfr. CBIRC, *Notice on the Commercial banks performance evaluation method*, pubblicata il 15 dicembre 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁸⁷⁾ Relazione aggiornata – capitolo 6, pagg. 157 e 158.

⁽⁸⁸⁾ Relazione aggiornata, capitolo 6, pagg. 150-152, 156-160 e 165-171.

⁽⁸⁹⁾ OCSE (2019), *OECD Economic Surveys: China 2019*, pubblicazioni dell'OCSE, Parigi, pag. 29, disponibile all'indirizzo: https://doi.org/10.1787/eco_surveys-chn-2019-en (consultato il 10 luglio 2024).

⁽⁹⁰⁾ http://www.gov.cn/xinwen/2020-04/20/content_5504241.htm (consultato il 10 luglio 2024).

- (176) In effetti, la relazione annuale e le fonti pubblicamente disponibili mostrano che le principali società attive nel settore degli pneumatici hanno ricevuto sostegno da banche strategiche. Fonti pubbliche hanno affermato ad esempio che "la filiale di Henan della Export-Import Bank of China si è attivata per attuare il nuovo concetto di sviluppo, ha aderito alla responsabilità e alla missione dei servizi finanziari per l'economia reale e ha fornito un credito di 1 miliardo di yuan e un prestito di 300 milioni di CNY ad Aeolus Tire Co., Ltd (di seguito "Aeolus Tire") per aiutare la società a sviluppare la propria attività orientata all'esportazione e a migliorare ulteriormente la sua competitività sul mercato internazionale" ⁽⁹¹⁾. Analogamente, i media hanno riferito che "il 12 agosto Doublestar Group e la filiale di Qingdao della Industrial and Commercial Bank of China ("ICBC") hanno tenuto una cerimonia di firma della cooperazione strategica presso il Doublestar Global Model and Market Innovation Center, portando a un nuovo livello il modello collaborativo banca-impresa di 'co-sviluppo e co-crescita'. Chai Yongsan, segretario del comitato di partito e presidente di Doublestar Group, Zhang Junhua, vicesegretario del comitato di partito e presidente, Cai Qian, segretario del comitato di partito e presidente della filiale di Qingdao della Industrial and Commercial Bank of China, Li Xia, membro del comitato di partito e vicepresidente, nonché altri leader hanno partecipato alla cerimonia", e che "la filiale di Qingdao della ICBC continuerà a fornire buoni servizi finanziari, aumentando la portata del credito e del prestito per Doublestar Group e sostenendo pienamente il rapido sviluppo di Doublestar Group", o che "[l]o sviluppo di Doublestar è inscindibile dal forte sostegno della ICBC" ⁽⁹²⁾. Sono stati segnalati anche forti legami con la Bank of Communications e la Bank of China in articoli che affermano che "la filiale di Qingdao della Bank of Communications acquisirà Doublestar Group come cliente principale e con riguardo al futuro sviluppo di Doublestar Group fornirà forte sostegno agli investimenti e al finanziamento di linee di credito, progetti avanzati di potenziamento della capacità produttiva all'estero di Kumho Tire e altri aspetti, per sostenere il 'terzo livello imprenditoriale' di Doublestar e aiutarlo a diventare quanto prima un'impresa di livello mondiale in termini di alta tecnologia, digitalizzazione e responsabilità sociale" e che "Yu Qun, segretario del comitato del partito e presidente della filiale di Qingdao della Bank of China, ha dichiarato che intende sostenere pienamente lo sviluppo dell'economia reale a Qingdao, aumentando il credito e la portata del credito a Doublestar Group per sostenerne il rapido sviluppo. Dopo la firma, entrambe le parti continueranno ad ampliare la loro cooperazione commerciale, partendo dalle esigenze generali del futuro sviluppo di Doublestar, per conseguire uno sviluppo e una crescita comuni, promuovere insieme nuove scoperte nel rispettivo ambito di attività e conseguire una situazione vantaggiosa per tutti in termini di promozione reciproca tra banche e imprese" ⁽⁹³⁾.

3.3.9. Natura sistemica delle distorsioni descritte

- (177) La Commissione ha osservato che le distorsioni descritte nella relazione aggiornata sono caratteristiche dell'economia cinese. Dagli elementi di prova disponibili emerge che i fatti e le caratteristiche del sistema cinese descritti sopra e nella parte I della relazione aggiornata si ritrovano in tutto il paese e in tutti i settori dell'economia. Lo stesso vale per la descrizione dei fattori produttivi di cui sopra e nella parte II della relazione aggiornata.
- (178) La Commissione rammenta che per fabbricare il prodotto in esame sono necessari determinati fattori produttivi. Quando i fabbricanti del prodotto in esame acquistano/appaltano i fattori produttivi, i prezzi che essi pagano (e che sono registrati come costi) sono chiaramente esposti alle stesse distorsioni sistemiche menzionate sopra. Ad esempio i fornitori di fattori produttivi impiegano lavoro soggetto a distorsioni. Essi possono contrarre prestiti soggetti alle distorsioni presenti nel settore finanziario/nell'allocazione del capitale. Sono inoltre soggetti al sistema di pianificazione che si applica a tutti i livelli dell'amministrazione e a tutti i settori. Tali distorsioni sono già state descritte in dettaglio, in particolare ai considerando 66 e 106. La Commissione ha rilevato che l'assetto normativo alla base di tali distorsioni è generalmente applicabile e i produttori di pneumatici sono soggetti a tali norme come qualsiasi altro operatore economico in Cina. Le distorsioni quindi esercitano un'incidenza diretta sulla struttura dei costi del prodotto in esame.
- (179) Di conseguenza non solo non è opportuno utilizzare i prezzi di vendita sul mercato interno del prodotto in esame ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, ma anche tutti i costi dei fattori produttivi (inclusi materie prime, energia, terreni, finanziamenti, lavoro ecc.) risentono del fatto che la formazione dei loro prezzi è influenzata da un intervento pubblico sostanziale, come descritto nelle parti I e II della relazione aggiornata.
- (180) In effetti gli interventi pubblici descritti in relazione all'allocazione del capitale, ai terreni, al lavoro, all'energia e alle materie prime sono presenti in tutta la Cina. Ciò significa ad esempio che un fattore produttivo che di per sé è stato prodotto in Cina combinando una serie di fattori produttivi è soggetto a distorsioni significative. Lo stesso vale per il fattore produttivo di un fattore produttivo e così via.

⁽⁹¹⁾ https://business.sohu.com/a/709659690_121375869 (consultato il 26 settembre 2024).

⁽⁹²⁾ <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1707938919540030050&wfr=spider&for=pc> (consultato il 26 settembre 2024).

⁽⁹³⁾ <http://www.doublestar.com.cn/news/3966.html> (consultato il 26 settembre 2024); <http://www.doublestar.com.cn/news/3816.html> (consultato il 26 settembre 2024).

(181) Nella presente inchiesta, né il governo della RPC né i produttori esportatori hanno presentato elementi di prova o argomentazioni che dimostrino il contrario.

3.3.10. Paese rappresentativo

3.3.10.1. Osservazioni generali

(182) A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, la scelta del paese rappresentativo si è basata sui criteri seguenti:

- un livello di sviluppo economico analogo a quello della RPC. A tale scopo la Commissione ha fatto riferimento a paesi con un reddito nazionale lordo pro capite analogo a quello della RPC secondo la banca dati della Banca mondiale ⁽⁹⁴⁾;
- la produzione del prodotto oggetto del riesame in tale paese;
- esistenza di dati pertinenti prontamente disponibili nel paese rappresentativo;
- qualora vi fosse più di un paese rappresentativo appropriato, la preferenza dovrebbe essere accordata, se del caso, ai paesi con un livello adeguato di protezione sociale e ambientale.

(183) Come indicato ai considerando 57 e 59, la Commissione ha pubblicato due note al fascicolo relative alle fonti per la determinazione del valore normale: la prima nota del 14 gennaio 2024 e la seconda nota del 16 luglio 2024.

(184) Tali note descrivono i fatti e gli elementi di prova su cui si basano i criteri pertinenti e prendono in esame le osservazioni fatte pervenire dalle parti in merito a tali elementi e alle fonti pertinenti.

(185) Nella seconda nota la Commissione ha informato le parti interessate della sua intenzione di considerare la Turchia come paese rappresentativo appropriato nel presente caso, qualora fosse confermata l'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.

(186) Sulla base delle osservazioni iniziali pervenute dai produttori esportatori inseriti nel campione, la Commissione ha deciso di raggruppare le materie prime in base al loro peso in termini di costi di produzione. Sono state definite tre categorie: le principali materie prime, che rappresentano complessivamente oltre il 35 % dei costi totali, le materie prime secondarie, che rappresentano complessivamente oltre il 10 % e l'ultima categoria con le altre materie prime in termini di costi di produzione. Queste categorie sono state poi esaminate sulla base della banca dati sulle importazioni Global Trade Atlas ⁽⁹⁵⁾ per assicurarsi che siano rappresentative.

(187) La Commissione ha inoltre esaminato se le materie prime fossero soggette a restrizioni in base all'inventario dell'OCSE sulle restrizioni all'esportazione di materie prime industriali ⁽⁹⁶⁾, alla banca dati Global Trade Alert ⁽⁹⁷⁾ e alla mappa dell'accesso al mercato ⁽⁹⁸⁾. Non sono state individuate restrizioni per la Turchia.

3.3.10.2. Prima nota

(188) Nella prima nota la Commissione ha individuato Brasile, Indonesia, Malaysia, Thailandia, Turchia e Sud Africa come paesi con un livello di sviluppo economico analogo a quello della RPC secondo la Banca mondiale (ossia paesi "a reddito medio-alto" in termini di reddito nazionale lordo) dove si svolgeva notoriamente la produzione del prodotto oggetto dell'inchiesta.

(189) Sulla base delle comunicazioni iniziali dei produttori esportatori inseriti nel campione, la Commissione ha ritenuto che le importazioni di Brasile e Turchia fossero sufficienti per la maggior parte delle materie prime e che le importazioni complessive non fossero influenzate in modo significativo dalle importazioni originarie della Cina.

⁽⁹⁴⁾ Dati pubblici della Banca mondiale – reddito medio-alto, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>.

⁽⁹⁵⁾ https://www.globaltradealert.org/data_extraction.

⁽⁹⁶⁾ http://qdd.oecd.org/subject.aspx?Subject=ExportRestrictions_IndustrialRawMaterials.

⁽⁹⁷⁾ https://www.globaltradealert.org/data_extraction.

⁽⁹⁸⁾ <https://www.macmap.org/>.

- (190) Per il secondo criterio, la Commissione ha individuato rendiconti finanziari dettagliati prontamente disponibili in Brasile e in Turchia: Vipal Borracas S.A. ⁽⁹⁹⁾ in Brasile e Brisa Bridgestone Sabancı Lastik Sanayi e Ticaret AŞ ⁽¹⁰⁰⁾ in Turchia. Vipal Borracas è un produttore di materiali per battistrada mentre Bridgestone produce pneumatici nuovi.
- (191) Secondo la Commissione la scelta del Brasile era più appropriata, data la presenza anche della produzione di pneumatici nuovi per autocarri.
- (192) La Commissione ha invitato a presentare osservazioni sul ragionamento applicato per individuare un paese rappresentativo nella prima nota.

3.3.10.3. Argomentazioni presentate per ciascun potenziale paese rappresentativo in seguito all'emissione della prima nota

- (193) La Commissione ha ricevuto osservazioni da Giti Group, da Hankook Group e dalla coalizione contro le importazioni sleali di pneumatici.
- (194) Giti ha affermato che la Commissione non ha presentato alcun elemento di prova a sostegno dell'ipotesi che il livello delle importazioni cinesi possa incidere sui prezzi medi all'importazione da fonti non cinesi.
- (195) La Commissione ha valutato l'argomentazione e ha ritenuto che, dato il livello delle importazioni cinesi in Malaysia, il volume delle importazioni non poteva essere considerato rappresentativo in quanto probabilmente influenzato da distorsioni, se le distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base sono confermate nella divulgazione finale delle informazioni. Alla luce di tale rischio e del fatto che le importazioni cinesi in Turchia erano notevolmente inferiori, la Commissione ha respinto l'argomentazione e ha confermato la selezione della Turchia.

Brasile

- (196) Giti ha sostenuto che, poiché il produttore brasiliano proposto come fonte dei dati finanziari (SGAV e profitti) non produceva pneumatici nuovi, non poteva essere utilizzato ai fini del calcolo del valore normale. Inoltre il produttore brasiliano proposto, una volta eliminato il risultato di equivalenza patrimoniale dal conto economico, riportava una perdita operativa per l'esercizio 2022.
- (197) La Commissione ha esaminato l'argomentazione e ha confermato che il produttore proposto ha registrato perdite per l'esercizio 2022. Pertanto, in aggiunta all'analisi di cui sopra, che dimostra l'assenza di importazioni in Brasile per quattro prodotti rientranti nella seconda categoria, considerando che non erano disponibili dati finanziari alternativi la Commissione ha concluso che il Brasile non era un paese rappresentativo appropriato.

Indonesia

- (198) Giti ha affermato che l'Indonesia non dovrebbe essere ignorata per il fatto che le importazioni relative ai codici SA 4001 21, 4001 22 e 4002 80 sono insufficienti o nulle, in quanto si potrebbe utilizzare un valore di riferimento internazionale per sostituire i valori (ossia la borsa merci di Singapore). Giti non ha spiegato il motivo per cui l'Indonesia potrebbe essere un potenziale paese rappresentativo appropriato e la borsa merci di Singapore sia una fonte affidabile di dati. La Commissione ha pertanto ritenuto che tale argomentazione non fosse suffragata da elementi di prova.
- (199) Secondo la Commissione, in assenza di un valore all'importazione attendibile per una determinata materia prima (codice SA 4001 22), è possibile fare riferimento a valori ottenuti da altre fonti. Nel caso di specie tuttavia le importazioni delle materie prime di cui sopra sono state riscontrate per altri potenziali paesi rappresentativi.
- (200) Giti ha affermato altresì che nel suo caso era irrilevante considerare un determinato codice SA, in quanto non consumava tale materia prima.
- (201) La Commissione ricorda di aver stabilito l'elenco dei fattori produttivi sulla base delle osservazioni presentate da tutti i gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione, poiché l'analisi doveva essere valida per tutti.

⁽⁹⁹⁾ Demonstracoes-Financeiras-Anuais-Completas-Vipal-Borrachas-2022-12-31-FhFCcWt.pdf.

⁽¹⁰⁰⁾ brisa.com.tr/yatirimci-iliskileri/sunumlar-ve-raporlar/finansal-tablolar-ve-bagimsiz-denetci-raporu/.

- (202) Pertanto, in assenza di dati sulle importazioni dell'Indonesia per i codici pertinenti e della disponibilità di tali dati in altri potenziali paesi rappresentativi, la Commissione non può considerare l'Indonesia un paese rappresentativo appropriato.

Malaysia

- (203) Giti ha affermato che la Malaysia è stata utilizzata come principale paese surrogato dal dipartimento del Commercio degli Stati Uniti ⁽¹⁰¹⁾ per lo stesso tipo di prodotti. La Malaysia inoltre è l'unico paese che presenta importazioni significative a prezzi rappresentativi per tutte le materie prime della categoria principale. Anche i prezzi all'importazione delle materie prime per la seconda categoria sono rappresentativi, in quanto sono in linea con i prezzi all'importazione in altri paesi per i quali la Commissione non ha sollevato problemi di rappresentatività o affidabilità. La Malaysia inoltre, a differenza della Turchia, non è afflitta da un'inflazione elevata, né da tassi di svalutazione e tassi di interesse elevati. La parte ha proposto l'uso dei dati finanziari di Toyo Tyre Malaysia, utilizzati anche dal dipartimento del Commercio degli Stati Uniti.
- (204) Per quanto riguarda il produttore proposto dalla parte, la Commissione ha osservato che dal sito web aziendale risulta che Toyo Tyre Malaysia non produce pneumatici per autocarri ⁽¹⁰²⁾ bensì pneumatici per autocarri leggeri (ossia per veicoli SUV e 4x4), in quanto il procedimento statunitense citato non riguardava gli pneumatici per autocarri.
- (205) La Commissione ha ritenuto che, dato il volume significativo delle importazioni dei principali fattori produttivi dalla Cina in Malaysia, le importazioni non potessero essere considerate rappresentative in quanto probabilmente influenzate da distorsioni, se le distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base sono confermate nella divulgazione finale delle informazioni.
- (206) Alla luce di tale rischio, la Commissione ha respinto l'argomentazione.
- (207) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti ha ribadito che la Malaysia presentava condizioni economiche stabili, con un basso tasso di inflazione, pari al 3,3 % nel 2022, e una modesta svalutazione, pari al 10 % della sua valuta, il che rende la Malaysia un paese rappresentativo più appropriato.
- (208) Come spiegato al considerando 222, la Commissione ha ritenuto che la situazione economica di un potenziale paese rappresentativo non debba essere considerata un fattore negativo decisivo, in quanto la definizione dei valori di riferimento non è direttamente influenzata dalla situazione economica del paese. L'approccio della Commissione alla fissazione di valori di riferimento si basa sui prezzi all'importazione delle materie prime, nonché sull'uso di percentuali per le spese generali, amministrative e di vendita (SGAV) e per i profitti, che contribuiscono a compensare le fluttuazioni interne. Inoltre i costi dell'energia sono convertiti in yuan cinesi (CNY) utilizzando un tasso di cambio che riflette l'evoluzione della valuta locale rispetto al CNY. Alla luce di quanto precede, la Commissione ha ritenuto che la Turchia fosse un paese rappresentativo appropriato. L'argomentazione non è stata presa in considerazione.
- (209) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Giti ha sostenuto che sia Brisa Bridgestone che Goodyear Lastikleri producevano principalmente pneumatici per automobili e autocarri leggeri, simili al prodotto oggetto dell'inchiesta. Pertanto i valori di riferimento proposti relativi alle SGAV e ai profitti si basavano in larga misura sugli pneumatici per automobili e autocarri leggeri, il che rende Toyo Tyre Malaysia un riferimento appropriato.
- (210) La ricerca, da parte della Commissione, di un paese rappresentativo ha rivelato che in nessun paese era presente una società che producesse esclusivamente pneumatici per autocarri. Come indicato al considerando 204, Toyo Tyre Malaysia non produceva pneumatici per autocarri, mentre Brisa Bridgestone e Goodyear Lastikleri producevano pneumatici per autocarri nei loro impianti turchi. Alla luce di quanto precede, la Commissione ha deciso di dare priorità alle società che producono pneumatici per autocarri al momento di stabilire valori di riferimento per le SGAV e i profitti. Questo approccio garantisce che i valori di riferimento siano più pertinenti e rappresentativi per il settore.

⁽¹⁰¹⁾ Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti, *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China, 2021-2022*, pag. 15.

⁽¹⁰²⁾ www.toyotiresasia.com/about-us. "Attualmente TOYO TIRES offre una serie di pneumatici, tra cui pneumatici per autoveicoli PROXES progettati per chilometraggio e prestazioni, e pneumatici OPEN COUNTRY per SUV e veicoli 4x4 che si rivolgono ad utenti per guida su strada e fuoristrada in Malaysia".

Thailandia

- (211) Giti ha affermato che la Thailandia dovrebbe essere la scelta più appropriata tra quelle prese in considerazione dalla Commissione. Giti e Hankook hanno affermato che la Thailandia non dovrebbe essere ignorata per il fatto che le importazioni per i codici SA 4001 21, 4001 22 e 4002 80 sono insufficienti o nulle, in quanto si potrebbe utilizzare un valore di riferimento internazionale per sostituire i valori (ossia la borsa merci di Singapore o Statista) e che il regolamento di base non conteneva disposizioni che imponevano l'uso di dati sulle importazioni. Giti ha affermato altresì che nel suo caso era inutile considerare il codice 4001 21 in quanto non consumava tale materia prima. La stessa parte ha fornito un elenco di tre produttori di pneumatici per autocarri.
- (212) La Commissione ha osservato che Giti non ha suffragato la sua argomentazione e non ha spiegato per quale motivo la Thailandia sia la scelta più appropriata per il paese rappresentativo, né per quale motivo la borsa merci di Singapore o Statista ⁽¹⁰³⁾ siano fonti di informazioni affidabili. La Commissione ricorda di aver stabilito l'elenco dei fattori produttivi sulla base delle comunicazioni trasmesse da tutti i gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione, in quanto l'analisi doveva essere valida per tutti. La Commissione ha inoltre ritenuto che, data la quasi assenza di importazioni per uno dei principali fattori produttivi della categoria principale di cui sopra, la Thailandia non possa essere considerata un paese rappresentativo appropriato.

Turchia

- (213) La coalizione contro le importazioni sleali ha sostenuto che la Commissione non ha considerato che la Turchia importava quantità significative di fattori produttivi dalla Russia. I flussi commerciali dalla Russia sono stati duramente colpiti dalle sanzioni a seguito dell'invasione dell'Ucraina nel febbraio 2022 e grandi volumi di prodotti sono stati reindirizzati verso mercati di paesi terzi a condizioni commerciali che non possono garantire il mantenimento di condizioni di libero mercato. Pertanto, secondo la coalizione contro le importazioni sleali, la Turchia non può essere considerata un paese rappresentativo appropriato.
- (214) La Commissione ha esaminato l'argomentazione e ha constatato l'esistenza di volumi significativi di importazioni russe in Turchia relative a due codici SA della categoria principale (come definiti nella prima nota: 2803 00 e 4002 19). La parte non ha tuttavia fornito elementi di prova del fatto che le importazioni dalla Russia possano rendere inattendibili le importazioni in Turchia. La Commissione non ha rilevato elementi di prova di fluttuazioni anomale dei prezzi per l'importazione dalla Russia in Turchia dei due codici SA che non sono stati venduti con sconti significativi rispetto al prezzo medio all'importazione di tale fattore produttivo in Turchia. L'argomentazione non è stata pertanto presa in considerazione.
- (215) Giti ha affermato che la Turchia ha istituito misure antidumping per proteggere la sua industria siderurgica e pertanto tali misure provocavano distorsioni dei prezzi all'importazione del filo di acciaio (un fattore produttivo per la fabbricazione di pneumatici) e che inoltre i produttori locali di pneumatici godevano di una protezione significativa, ossia misure antidumping sugli pneumatici, con conseguenti profitti artificialmente elevati. La Commissione ha ritenuto che l'istituzione di misure antidumping non fosse intesa a proteggere i produttori locali dalla concorrenza, ma che, al contrario, abbia ripristinato una situazione concorrenziale normale. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (216) A seguito della divulgazione finale delle informazioni Giti ha sostenuto che la Commissione non ha affrontato un'argomentazione presentata dopo la divulgazione della seconda nota sui fattori produttivi, secondo cui il filo di acciaio utilizzato nel prodotto oggetto dell'inchiesta è un prodotto siderurgico di base di norma acquistato sul mercato interno, mentre le importazioni dovrebbero riflettere prodotti speciali piuttosto che le tendenze generali del mercato. Tale distorsione è stata dimostrata attraverso il confronto tra il prezzo all'esportazione praticato dalla Turchia e il prezzo all'importazione, dal momento che il primo era circa la metà di quest'ultimo.
- (217) Giti ha affermato che nella produzione di pneumatici per autocarri è stato utilizzato un tipo specifico di filo d'acciaio, ma non ha fornito alcun elemento di prova a sostegno di tale argomentazione. In assenza di tali elementi di prova la Commissione ha ritenuto che l'argomentazione fosse speculativa e non ne ha pertanto tenuto conto.

⁽¹⁰³⁾ Statista è una piattaforma mondiale di dati e di intelligence aziendale con un'ampia raccolta di statistiche, relazioni e informazioni.

- (218) Per quanto riguarda la Turchia, Hankook ha affermato che il bilancio consolidato di Brisa Bridgestone comprendeva controllate di Arvento coinvolte nello sviluppo e nella produzione di tecnologie mobili. Brisa Bridgestone è stata pertanto considerata manifestamente non rappresentativa ai fini della determinazione del valore normale. La parte ha proposto di utilizzare Goodyear Lastikleri Turk⁽¹⁰⁴⁾, ritenendola più appropriata di Brisa Bridgestone poiché non presentava consolidamenti di altri tipi di attività.
- (219) Per quanto riguarda Brisa Bridgestone e Arvento, la Commissione ha osservato che la parte non ha comprovato la sua argomentazione, in particolare per quanto riguarda l'impatto del fatturato di Arvento sui bilanci consolidati. La Commissione ha pertanto concluso che i dati finanziari di Brisa Bridgestone restavano una fonte adeguata per stabilire le percentuali di SGAV e profitto. La Commissione ha inoltre esaminato l'argomentazione relativa a Goodyear Lastikleri Turk e ha concluso che anche i dati finanziari di tale produttore di pneumatici per autocarri potrebbero essere una fonte per la determinazione delle percentuali di SGAV e profitto per costruire il valore normale in Turchia, in aggiunta ai dati di Brisa Bridgestone. In effetti i dati finanziari di Goodyear Lastikleri Turk sono prontamente disponibili e i suoi bilanci sono verificati. Sulla base di entrambi i produttori, le medie ponderate delle aliquote per SGAV e profitti, espresse in percentuale del costo delle vendite, ammontano rispettivamente al 22,0 % e al 10,8 % e possono essere considerate congrue per tale industria.
- (220) L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (221) Giti e Hankook hanno affermato che le condizioni economiche (come l'elevata inflazione, la svalutazione della lira turca, l'aumento dei tassi di prestito o il prezzo dell'energia) incidono sull'economia turca e che il costo del lavoro era influenzato da decisioni politiche. A loro avviso, tale situazione potrebbe incidere sull'affidabilità delle spese indirette e compromettere l'attendibilità del valore normale.
- (222) La Commissione ha ritenuto che la svalutazione della lira turca non abbia inciso sui prezzi all'importazione e che un eventuale aumento si rifletterà in un aumento del costo totale delle vendite e/o delle SGAV e quindi nella diminuzione del margine di profitto del produttore rappresentativo. Poiché le SGAV e i margini di profitto erano espressi in percentuale, ciò non ha influito sul calcolo del valore normale. Per quanto riguarda l'inflazione relativa a determinati costi specifici, come il lavoro o l'energia elettrica, la Commissione ha ritenuto che l'inflazione rilevata in Turchia sia ampiamente attenuata dall'andamento del tasso di cambio tra la lira turca e il renminbi. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (223) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Giti ha sostenuto che l'approccio della Commissione al calcolo delle SGAV non ha tenuto conto dell'impatto significativo della svalutazione valutaria sulle esportazioni e sulle importazioni, denominate in valuta estera. In particolare Giti ha osservato che l'obbligo della Commissione di tracciare una distinzione tra i profitti/le perdite su cambi realizzati e dovuti alla conversione non era fattibile, in quanto i dati finanziari delle società turche non fornivano questo livello di dettaglio.
- (224) La Commissione ha inoltre esaminato il potenziale impatto dei profitti o delle perdite su cambi sul margine delle SGAV, ma non ha riscontrato elementi di prova nel fascicolo che indicassero che tale impatto fosse significativo. In ogni caso è chiaro che qualsiasi modifica dell'importo totale delle SGAV avrebbe un impatto corrispondente sull'importo totale dei profitti e pertanto non inciderebbe sulla determinazione finale dei margini di dumping. Di conseguenza l'argomentazione non è stata presa in considerazione.

Sud Africa

- (225) Per quanto riguarda il Sud Africa, Giti concorda con la Commissione sul fatto che il Sud Africa non sembra costituire un paese rappresentativo appropriato a causa delle importazioni trascurabili per tutti i fattori produttivi.
- (226) La Commissione intende pertanto considerare la Turchia come paese rappresentativo.

⁽¹⁰⁴⁾ Finansal Bilgiler (goodyear.eu).

3.3.11. *Seconda nota*

- (227) In seguito alla divulgazione della prima nota, Hankook Group ha rivisto più volte la sua comunicazione iniziale sui fattori produttivi. La Commissione ha rivisto di conseguenza l'elenco dei codici SA di ciascuna categoria descritta nel considerando 186 e la sua analisi iniziale. Dopo la revisione, la categoria principale nella seconda nota rappresentava circa il 64 % dei costi materiali diretti e la seconda categoria di prodotti rappresentava circa il 22 % dei costi materiali diretti.
- (228) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Giti ha sostenuto che la Commissione non ha fornito spiegazioni sulla riclassificazione del codice SA 4002 80 dalla categoria A alla categoria B.
- (229) Come indicato al considerando 227, l'elenco dei codici SA di ciascuna categoria è stato rivisto a seguito della revisione dei fattori produttivi di Hankook. La metodologia utilizzata per stabilire ciascuna categoria si basava sul peso di ciascun codice SA, come descritto al considerando 186. La Commissione ha pertanto ritenuto che la metodologia utilizzata sia stata esplicitamente comunicata alle parti interessate. L'argomentazione non è stata presa in considerazione.
- (230) Come osservato al considerando 219, la Commissione ha rivisto l'elenco dei codici SA per ciascuna categoria in risposta alla revisione dei fattori produttivi di Hankook. Tale revisione è stata effettuata conformemente alla metodologia descritta al considerando 186, basata sul peso di ciascun codice SA. La Commissione aveva comunicato esplicitamente tale metodologia alle parti interessate e ha pertanto ritenuto che l'argomentazione fosse infondata. Di conseguenza l'argomentazione non è stata presa in considerazione.

3.3.12. *Argomentazioni presentate in seguito all'emissione della seconda nota*

- (231) Nelle sue osservazioni, Hankook Group ha ribadito la sua argomentazione secondo cui il bilancio consolidato non poteva essere utilizzato (cfr. considerando 218) e la Commissione non aveva fornito alcun elemento di prova a sostegno della considerazione di Brisa Bridgestone come fonte affidabile. Hankook Group ha pertanto ritenuto che i dati finanziari di Brisa Bridgestone fossero infondati e ingiustificati.
- (232) La Commissione ha constatato che Hankook Group non ha suffragato la propria argomentazione con nuovi elementi di prova del fatto che l'assorbimento di Arvento abbia inciso sul margine di profitto di Brisa Bridgestone. Il consolidamento dei bilanci di Brisa Bridgestone e Goodyear Lastikleri Turk ha fornito un congruo margine di profitto del 10,8 % e dovrebbe pertanto essere considerato il valore di riferimento più appropriato disponibile.
- (233) Nelle sue osservazioni Giti Group ha ribadito la sua argomentazione secondo cui la Malaysia non dovrebbe essere ignorata, in quanto il paese è stato selezionato in recenti inchieste dalla Commissione e dal Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti. Secondo Giti Group la Malaysia costituiva un paese rappresentativo molto più appropriato, in quanto i principali fattori produttivi erano importati in quantità sufficiente. Per quanto riguarda inoltre la selezione di un produttore nel paese rappresentativo, Giti Group riteneva che Toyo Tyre Malaysia potesse comunque essere considerato appropriato, anche se produceva solo pneumatici per SUV. Tale considerazione si basava sul fatto che il produttore turco Goodyear Lastikleri Turk non produceva esclusivamente pneumatici per autocarri. Nello specifico, nel primo trimestre del 2023 gli pneumatici per autovetture rappresentavano l'85 % del numero di pneumatici venduti dal produttore esportatore nell'Unione.
- (234) La Commissione ha respinto l'argomentazione in quanto Toyo Tyre Malaysia non produceva affatto il prodotto oggetto del riesame.
- (235) Per quanto riguarda la Turchia, Giti Group ha ribadito le sue argomentazioni sull'inflazione e sulla svalutazione della lira turca e sul fatto che i prezzi dell'energia elettrica o il costo del lavoro erano influenzati da fattori politici e gli pneumatici provenienti da varie origini erano soggetti a misure antidumping.
- (236) Poiché Giti Group non ha presentato ulteriori elementi di prova, l'argomentazione non è stata presa in considerazione.

3.3.13. *Livello di protezione sociale e ambientale*

- (237) Avendo stabilito, sulla base di tutti gli elementi sopra indicati, che la Turchia era l'unico paese rappresentativo appropriato disponibile, non è stato necessario svolgere una valutazione del livello di protezione sociale e ambientale conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), primo trattino, ultima frase, del regolamento di base.

3.3.13.1. Conclusioni

- (238) Alla luce dell'analisi di cui sopra e conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), primo trattino, del regolamento di base, la Commissione ha considerato la Turchia il paese rappresentativo più appropriato e i bilanci consolidati di Brisa Bridgestone e Goodyear Lastikleri Turk una fonte adeguata e ragionevole di dati finanziari.

3.3.14. Fonti utilizzate per stabilire i costi esenti da distorsioni

- (239) Nella prima nota la Commissione ha elencato i fattori produttivi, quali materiali, energia e lavoro utilizzati nella fabbricazione del prodotto oggetto del riesame da parte dei produttori esportatori inseriti nel campione e ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni e a proporre informazioni prontamente disponibili su valori esenti da distorsioni per ciascuno dei fattori produttivi citati nella suddetta nota.
- (240) Successivamente, nella seconda nota, la Commissione ha dichiarato che, per costruire il valore normale conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, avrebbe utilizzato la banca dati Global Trade Atlas ("GTA") per stabilire il costo esente da distorsioni della maggior parte dei fattori produttivi, in particolare delle materie prime. La Commissione ha inoltre dichiarato che si sarebbe avvalsa, da un lato, dell'Istituto di statistica turco⁽¹⁰⁵⁾ per stabilire i costi esenti da distorsioni del lavoro, del gas naturale, del gas naturale liquefatto ("GNL") e del vapore e, dall'altro, delle statistiche fornite dall'autorità di regolamentazione del mercato dell'energia⁽¹⁰⁶⁾ per stabilire il costo dell'energia elettrica esente da distorsioni. Le statistiche fornite dall'Ufficio per gli investimenti della presidenza della Repubblica di Turchia⁽¹⁰⁷⁾ saranno utilizzate dalla Commissione per stabilire il costo dell'acqua esente da distorsioni.
- (241) La Commissione ha comunicato che avrebbe calcolato la percentuale dei materiali di consumo sul costo totale delle materie prime e avrebbe applicato tale percentuale al costo ricalcolato delle materie prime al momento di usare i valori di riferimento esenti da distorsioni stabiliti nel paese rappresentativo appropriato.

3.3.14.1. Fattori produttivi

- (242) Considerando tutte le informazioni fornite dalle parti interessate e raccolte durante le visite di verifica, sono stati individuati i seguenti fattori produttivi e le rispettive fonti, al fine di determinare il valore normale in conformità all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base:

Tabella 1
Fattori produttivi

Fattore produttivo	Codice delle merci in Turchia	in CNY	Unità di misura	Fonte dei dati
Materie prime				
olio di soia	150790	40,977	CNY/kg	Global Trade Atlas ⁽¹⁰⁸⁾
zolfo di tutti i tipi	250300	1,490	CNY/kg	Global Trade Atlas
caolino	250700	1,710	CNY/kg	Global Trade Atlas
altre argille	250840	1,672	CNY/kg	Global Trade Atlas
magnesia, altro ossido di magnesio	251990	5,764	CNY/kg	Global Trade Atlas
altro petrolio	271019	5,740	CNY/kg	Global Trade Atlas

⁽¹⁰⁵⁾ Istituto di statistica turco: <http://www.turkstat.gov.tr>.

⁽¹⁰⁶⁾ EMRA Autorità di regolamentazione del mercato dell'energia: <http://epdk.gov.tr>.

⁽¹⁰⁷⁾ Ufficio per gli investimenti della Turchia: <https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx>.

⁽¹⁰⁸⁾ www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.

Fattore produttivo	Codice delle merci in Turchia	in CNY	Unità di misura	Fonte dei dati
cere minerali	271290	9,368	CNY/kg	Global Trade Atlas
nerofumo	280300	10,448	CNY/kg	Global Trade Atlas
biossido di silicio	281122	19,662	CNY/kg	Global Trade Atlas
ossido di zinco	281700	7,491	CNY/kg	Global Trade Atlas
carbonato di calcio	283650	3,637	CNY/kg	Global Trade Atlas
altri idrocarburi ciclici	290219	18,489	CNY/kg	Global Trade Atlas
altri tiocomposti organici	293090	25,540	CNY/kg	Global Trade Atlas
altre cere artificiali e cere preparate	340490	20,000	CNY/kg	Global Trade Atlas
preparazioni dette "acceleranti di vulcanizzazione";	381210	38,299	CNY/kg	Global Trade Atlas
plastificanti composti per gomma o materie plastiche	381220	16,826	CNY/kg	Global Trade Atlas
miscele di oligomeri di 2,2,4-trimetil-1,2-diidrochinolina (TMQ)	381231	22,786	CNY/kg	Global Trade Atlas
altre preparazioni antiossidanti e altri stabilizzanti composti per gomma o materie plastiche	381239	27,414	CNY/kg	Global Trade Atlas
acido stearico	382311	10,265	CNY/kg	Global Trade Atlas
altre sostanze chimiche	382499	25,565	CNY/kg	Global Trade Atlas
polimeri di stirene	390390	14,054	CNY/kg	Global Trade Atlas
resine melamminiche	390920	20,405	CNY/kg	Global Trade Atlas
resine fenoliche	390940	20,553	CNY/kg	Global Trade Atlas
resine di petrolio, resine cumaroniche, resine indeniche, resine cumaronindeniche e politerpeni	391110	18,458	CNY/kg	Global Trade Atlas
fogli affumicati	400121	14,692	CNY/kg	Global Trade Atlas
gomme tecnicamente specificate	400122	12,769	CNY/kg	Global Trade Atlas

Fattore produttivo	Codice delle merci in Turchia	in CNY	Unità di misura	Fonte dei dati
gomma sintetica	400219	15,197	CNY/kg	Global Trade Atlas
gomma sintetica	400220	14,566	CNY/kg	Global Trade Atlas
gomma sintetica	400239	22,528	CNY/kg	Global Trade Atlas
gomma sintetica	400270	20,992	CNY/kg	Global Trade Atlas
gomma sintetica	400280	7,945	CNY/kg	Global Trade Atlas
gomma rigenerata in forme primarie o in lastre, fogli o nastri	400300	3,477	CNY/kg	Global Trade Atlas
gomma addizionata di nerofumo o di silice	400510	16,169	CNY/kg	Global Trade Atlas
filati semplici di cotone	520523	25,243	CNY/kg	Global Trade Atlas
filati semplici di cotone	520622	33,186	CNY/kg	Global Trade Atlas
nappa a trama per pneumatici	590210	50,004	CNY/kg	Global Trade Atlas
nappa a trama per pneumatici	590220	28,808	CNY/kg	Global Trade Atlas
nappa a trama per pneumatici	590290	84,159	CNY/kg	Global Trade Atlas
fili di ferro, placcati o rivestiti di metalli comuni diversi dallo zinco	721730	14,224	CNY/kg	Global Trade Atlas
trefoli e cavi	731210	24,539	CNY/kg	Global Trade Atlas

Lavoro (manodopera)

costo del lavoro per ora lavorativa	N/D	69,20	ora lavorativa	Istituto di statistica turco
-------------------------------------	-----	-------	----------------	------------------------------

Energia

carbone	270111	1,700	CNY/kg	Global Trade Atlas
energia elettrica	N/D	1,180	CNY/kWh	Istituto di statistica turco
gas naturale	N/D	5,02	CNY/m ³	Istituto di statistica turco
vapore	N/D	2 361	CNY/tonnellata	Istituto di statistica turco
acqua	N/D	4,957	CNY/m ³	Ufficio per gli investimenti della presidenza della Repubblica di Turchia

3.3.14.2. Materie prime

- (243) Al fine di stabilire il prezzo esente da distorsioni delle materie prime consegnate all'ingresso dello stabilimento di un produttore del paese rappresentativo, la Commissione ha utilizzato come base la media ponderata del prezzo all'importazione nel paese rappresentativo indicata nel GTA, aggiungendovi i dazi all'importazione e i costi di trasporto. Il prezzo all'importazione nel paese rappresentativo è stato determinato come media ponderata dei prezzi unitari delle importazioni da tutti i paesi terzi, esclusi la RPC e i paesi che non sono membri dell'OMC e che figurano nell'allegato I del regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁰⁹⁾. La Commissione ha deciso di escludere le importazioni dalla RPC nel paese rappresentativo in quanto al punto 3.2 ha concluso che non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno della RPC a causa dell'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base. In assenza di elementi di prova attestanti che le stesse distorsioni non incidono allo stesso modo sui prodotti destinati all'esportazione, la Commissione ha ritenuto che tali distorsioni abbiano inciso sui prezzi all'esportazione. Dopo l'esclusione delle importazioni dalla RPC nel paese rappresentativo, il volume delle importazioni da altri paesi terzi è rimasto rappresentativo.
- (244) La Commissione ha espresso i costi di trasporto sostenuti dai produttori esportatori che hanno collaborato per l'approvvigionamento delle materie prime in percentuale del costo effettivo di tali materie prime, quindi ha applicato la medesima percentuale al costo esente da distorsioni delle stesse materie prime per ottenere i costi di trasporto esenti da distorsioni. La Commissione ha ritenuto che, nell'ambito della presente inchiesta, il rapporto tra la materia prima del produttore esportatore e i costi di trasporto indicati potesse essere ragionevolmente utilizzato come indicazione per stimare i costi di trasporto esenti da distorsioni delle materie prime al momento della consegna presso lo stabilimento della società.
- (245) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Giti ha sostenuto che la Commissione ha erroneamente ignorato i suoi acquisti di gomma naturale importati e fatturati direttamente in valuta estera.
- (246) La Commissione ha osservato che, anche se dovesse utilizzare il costo degli acquisti di gomma naturale importati e fatturati direttamente in valuta estera, il margine di dumping diminuirebbe solo del 2 % circa e rimarrebbe comunque ben al di sopra del livello minimo, il che non modificherebbe quindi la conclusione generale sulla persistenza del dumping. Di conseguenza la Commissione non ha esaminato ulteriormente l'argomentazione.

3.3.14.3. Lavoro (manodopera)

- (247) L'Istituto di statistica turco pubblica informazioni dettagliate sui salari in diversi settori economici della Turchia⁽¹¹⁰⁾. La Commissione ha stabilito il valore di riferimento sulla base delle ultime statistiche disponibili relative al 2022 per il costo orario medio del lavoro per l'attività economica "Fabbricazione di pneumatici e camere d'aria", codice NACE C.22 secondo la classificazione NACE Rev. 2, e una categoria di effettivi di oltre 1 000 dipendenti. I valori sono stati ulteriormente adeguati per tenere conto dell'inflazione utilizzando l'indice del costo del lavoro pubblicato dall'Istituto di statistica turco⁽¹¹¹⁾ per riflettere i costi nel periodo dell'inchiesta.
- (248) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Giti ha sostenuto che il valore di riferimento utilizzato sembrava gonfiato rispetto ad altri casi recenti.
- (249) La Commissione ha esaminato l'argomentazione e non ha riscontrato prove di errori di calcolo. I riferimenti della parte ad altri casi in settori diversi, ad esempio relativi ai cavi d'acciaio, alla melamina e al carburo di tungsteno, non sono idonei a rimettere in discussione i calcoli della Commissione. Le differenze osservate in questi casi possono essere attribuite alle caratteristiche distinte di ciascun settore. L'argomentazione non è stata presa in considerazione.

⁽¹⁰⁹⁾ Regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo al regime comune applicabile alle importazioni da alcuni paesi terzi (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 33). A norma dell'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base, i prezzi praticati sul mercato interno di tali paesi non possono essere utilizzati ai fini della determinazione del valore normale.

⁽¹¹⁰⁾ Istituto di statistica turco – Ore di lavoro settimanali effettive e costo medio mensile del lavoro per attività economica e ore di lavoro settimanali effettive e costo medio mensile del lavoro per status coperto da contratto collettivo e classe dimensionale dell'impresa: <https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=istihdam-issizlik-ve-ucret-108&dil=2>. Consultato da ultimo il 18 luglio 2024. I fascicoli pertinenti sono inseriti nel fascicolo consultabile dalle parti interessate con il seguente numero di riferimento: t24.005240.

⁽¹¹¹⁾ Istituto di statistica turco – Indici del costo del lavoro: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I-January-March,-2024-53682>. Consultato da ultimo il 18 luglio 2024. I fascicoli pertinenti sono inseriti nel fascicolo consultabile dalle parti interessate con il seguente numero di riferimento: t24.005240.

3.3.14.4. Energia elettrica

- (250) Il prezzo dell'energia elettrica per le società (utenti industriali) in Turchia è pubblicato dall'autorità di regolamentazione del mercato dell'energia (EMRA) ⁽¹¹²⁾. La Commissione ha utilizzato i dati sui prezzi dell'energia elettrica per uso industriale imposti dall'EMRA a partire dal 1° gennaio 2023, al netto dell'IVA in quanto i produttori turchi del prodotto oggetto dell'inchiesta hanno diritto al rimborso.

3.3.14.5. Gas naturale e vapore

- (251) Il prezzo del gas naturale per gli utilizzatori industriali in Turchia è pubblicato dall'Istituto di statistica turco. La Commissione ha utilizzato il prezzo disponibile per il secondo semestre del 2021 e il primo semestre del 2022, corrispondente alla fascia di consumo di 2 610 000 – 26 100 000 m³ ⁽¹¹³⁾. Tale prezzo è stato ulteriormente adeguato per tenere conto dell'inflazione utilizzando l'indice dei prezzi alla produzione pubblicato dall'Istituto di statistica turco ⁽¹¹⁴⁾ per riflettere il prezzo nel periodo dell'inchiesta. L'IVA, inclusa nel prezzo pubblicato, è stata detratta in quanto i produttori turchi del prodotto oggetto dell'inchiesta hanno diritto al rimborso.
- (252) Per il vapore, il valore di riferimento è stato ricavato dal valore di riferimento per il gas naturale utilizzando un coefficiente di conversione. In particolare, in condizioni normali si stima che circa 0,421 tonnellate di gas naturale siano consumate per produrre 1 tonnellata di vapore.

3.3.14.6. Acqua

- (253) L'Ufficio per gli investimenti della presidenza della Repubblica di Turchia ⁽¹¹⁵⁾ ha pubblicato il costo dell'acqua per uso industriale. La Commissione ha utilizzato il prezzo valido nel 2023 per la regione di Balikesir, in cui si trova Sisekam Elyaf, al netto dell'IVA in quanto i produttori turchi del prodotto oggetto dell'inchiesta hanno diritto al rimborso.

3.3.14.7. Spese generali di produzione, SGAV e profitti

- (254) A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, "il valore normale costruito comprende un congruo importo esente da distorsioni per le spese generali, amministrative e di vendita e per i profitti". È inoltre necessario stabilire un valore per le spese generali di produzione, al fine di coprire i costi non inclusi nei fattori produttivi di cui sopra.
- (255) Le spese generali di produzione sostenute dai produttori esportatori che hanno collaborato sono state espresse in percentuale dei costi di produzione effettivamente sostenuti dai produttori esportatori. Questa percentuale è stata applicata ai costi di fabbricazione esenti da distorsioni.
- (256) Per stabilire un congruo importo esente da distorsioni per le SGAV e i profitti, la Commissione ha utilizzato i dati finanziari prontamente disponibili per il periodo dell'inchiesta di riesame dei produttori turchi Brisa Bridgestone e Goodyear Lastikleri Turk di cui al considerando 238.
- (257) Sulla base dei bilanci consolidati di Brisa Bridgestone e dei bilanci di Goodyear Lastikleri, le medie ponderate delle aliquote per le SGAV e i profitti, espresse in percentuale del costo delle vendite, ammontano rispettivamente al 22,0 % e al 10,8 %. Tali aliquote sono state considerate congrue per l'industria degli pneumatici.

⁽¹¹²⁾ Autorità di regolamentazione del mercato dell'energia (EMRA): [^{\(113\)} Istituto di statistica turco - Prezzi del gas naturale per uso industriale per fasce di consumo nel periodo gennaio-giugno 2022: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I-January-June,-2022-45567>. Consultato da ultimo il 18 luglio 2024. I fascicoli pertinenti sono inseriti nel fascicolo consultabile dalle parti interessate con il seguente numero di riferimento: t24.005240.](https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-39/kurul-kararlari-Consultato da ultimo il 18 luglio 2024. I fascicoli pertinenti sono inseriti nel fascicolo consultabile dalle parti interessate con il seguente numero di riferimento: t24.005240.</p>
</div>
<div data-bbox=)

⁽¹¹⁴⁾ Istituto di statistica turco - Indice dei prezzi alla produzione sul mercato interno e tasso di cambio: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691>. Consultato da ultimo il 18 luglio 2024. I fascicoli pertinenti sono inseriti nel fascicolo consultabile dalle parti interessate con il seguente numero di riferimento: t24.005240.

⁽¹¹⁵⁾ Ufficio per gli investimenti della presidenza della Repubblica di Turchia: <https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx> - Sezione relativa al costo delle attività imprenditoriali. Consultato da ultimo il 18 luglio 2024. Uno screenshot dei dati pertinenti è disponibile nel fascicolo consultabile dalle parti interessate con il seguente numero di riferimento: t24.005240.

- (258) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Giti ha sostenuto che la Commissione ha utilizzato come margine di profitto un valore di riferimento che riflette il profitto delle società con un marchio di livello 1 e che pertanto non può costituire un valore di riferimento ragionevole nel suo caso.
- (259) Come indicato al considerando 257, la Commissione si è basata sulle informazioni disponibili e ha fissato un margine dell'8,1 % (espresso in percentuale delle entrate totali). Sebbene un calcolo basato sui tre livelli non fosse fattibile, la Commissione ha ritenuto che tale margine fosse prossimo a una media ponderata tra il livello 1 e il livello 2, in quanto Bridgestone e Goodyear non producono solo pneumatici per autocarri di livello 1, ma anche pneumatici per autocarri di livello 2 con marchi diversi. La Commissione ha tuttavia ritenuto che tale valore di riferimento fosse ragionevole ai fini di un riesame in previsione della scadenza, perché in tale riesame non è necessario un margine esatto. Di conseguenza l'argomentazione non è stata presa in considerazione.
- (260) Dopo la comunicazione delle informazioni Hankook ha ribadito che il bilancio di Brisa Bridgestone non dovrebbe essere utilizzato ai fini del calcolo del dumping e di aver presentato argomentazioni in diverse fasi dell'inchiesta. Hankook ha ritenuto che la Commissione non abbia affrontato le argomentazioni presentate e abbia quindi ostacolato i suoi diritti della difesa, dato che la sua argomentazione non è stata evidentemente valutata secondo il livello richiesto dai principi fondamentali di buona e sana amministrazione.
- (261) Hankook ha sostenuto che i motivi adottati dalla Commissione per giustificare l'uso di Brisa Bridgestone sono mere speculazioni non suffragate da elementi di prova e che la Commissione non ha dimostrato la propria scelta e non ha soddisfatto il livello di prova necessario per individuare un valore rappresentativo per le SGAV e i profitti, come disposto dall'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.
- (262) Il Tribunale ha recentemente confermato tale principio, ribadendo il principio fondamentale secondo cui alla parte che intende avvalersi di un'argomentazione incombe il corrispondente onere della prova⁽¹¹⁶⁾. In questo caso specifico, poiché le SGAV e i profitti pertinenti non sono quelli di Hankook Group, spetta alla Commissione dimostrare che tali cifre sono "opportune", come richiesto dall'articolo 2, paragrafo 6 bis. Spetta pertanto alla Commissione fornire elementi di prova coerenti del fatto che la scelta della Turchia come paese rappresentativo e la scelta — tra gli altri — di Brisa Bridgestone come produttore locale rappresentativo sono opportune e giustificate a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, e non spetta alle parti interessate dimostrare il contrario.
- (263) Hankook ha sostenuto che la Commissione ha deciso di escludere il produttore malese in quanto era attivo anche in altri settori.
- (264) Hankook ha sostenuto che spetta alla Commissione dimostrare che la sua scelta di un produttore locale rappresentativo è opportuna a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base e non spetta alle parti interessate dimostrare il contrario.
- (265) I dati consolidati di Brisa Bridgestone riguardavano una varietà di prodotti diversi, compresi alcuni prodotti palesemente non collegati all'inchiesta, il che li rende pertanto non rappresentativi ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.
- (266) Hankook ha sostenuto che la Commissione non ha spiegato perché fosse necessario utilizzare i bilanci di Brisa Bridgestone. Hankook ha inoltre chiarito che l'uso dei bilanci di Goodyear Lastikleri non è mai stato messo in discussione e non era pertanto necessario aggiungere un'altra società.
- (267) È stato necessario non prendere in considerazione queste argomentazioni. La Commissione ha ritenuto che Brisa Bridgestone fosse un produttore rappresentativo nel paese rappresentativo in quanto i) produce il prodotto in esame, ii) disponeva di dati finanziari per il periodo in esame e iii) le sue SGAV e i suoi profitti non sembravano sproporzionatamente elevati e sono stati pertanto ritenuti opportuni. Al contrario, Hankook non ha fornito alcun elemento di prova del fatto che il consolidamento di altre attività nel bilancio di Brisa Bridgestone abbia comportato SGAV e profitti anomali. Di conseguenza, disponendo dei dati finanziari di due produttori del prodotto in esame in Turchia, la Commissione non ha riscontrato elementi per escludere l'uno o l'altro.
- (268) Per quanto riguarda l'argomentazione relativa all'esclusione del produttore malese, come spiegato al considerando 234, tale produttore non produceva affatto il prodotto in esame, a differenza dei due produttori individuati in Turchia.

⁽¹¹⁶⁾ Sentenza del Tribunale del 21 febbraio 2024, Sinopec, T-762/20, EU:T:2024:113, punto 65.

- (269) Hankook e Giti hanno sostenuto che la Commissione ha stabilito le SGAV in modo errato in quanto determinate spese, quali i costi di trasporto e magazzinaggio, non sono state rimosse dall'importo totale degli importi delle SGAV. Hankook e Giti hanno inoltre sostenuto che anche altri tipi di spese avrebbero dovuto essere escluse dalle SGAV, come le spese per commissioni o le spese di marketing.
- (270) La Commissione ha esaminato le argomentazioni e ha stabilito che era necessaria una revisione della percentuale delle SGAV. Per quanto riguarda la metodologia applicata, la Commissione ha utilizzato la propria metodologia standard per stabilire la percentuale di SGAV al netto delle spese di trasporto: dalle entrate totali sono stati eliminati i costi delle merci vendute e i profitti, quindi sono state dedotte le spese di trasporto.
- (271) Sulla base dei bilanci disponibili la Commissione ha rimosso le spese di trasporto dall'importo totale delle SGAV (come stabilito sulla base della metodologia sopra descritta). Data l'assenza di informazioni trimestrali, la Commissione ha stimato le spese di trasporto durante il periodo dell'inchiesta di riesame sulla base dei bilanci relativi al periodo gennaio-giugno 2023. Le spese di trasporto stimate rappresentavano una percentuale dell'importo totale delle SGAV. A seguito di tale revisione la percentuale di SGAV è scesa dal 22,0 % al 18,5 % se espressa in percentuale del costo delle merci vendute (al 13 % se espressa in percentuale delle entrate totali).

3.3.15. Calcolo del valore normale

- (272) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha calcolato il valore normale per tipo di prodotto a livello franco fabbrica conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base.
- (273) La Commissione ha stabilito innanzitutto i costi di fabbricazione esenti da distorsioni. La Commissione ha applicato i costi unitari esenti da distorsioni al consumo effettivo dei singoli fattori produttivi dei produttori esportatori che hanno collaborato. Tali tassi di consumo forniti dai produttori esportatori che hanno collaborato sono stati appurati nel corso della visita di verifica. La Commissione ha moltiplicato i tassi di consumo per i costi unitari esenti da distorsioni osservati nel paese rappresentativo, come descritto al punto 3.3.14.
- (274) Una volta stabilito il costo di produzione esente da distorsioni, la Commissione ha applicato le spese generali di produzione, come indicato al considerando 255.
- (275) La Commissione ha quindi aggiunto il 18,5 % per le SGAV e il 10,8 % per i profitti, come spiegato al considerando 271.

3.3.15.1. Prezzo all'esportazione

- (276) I produttori esportatori inseriti nel campione hanno esportato nell'Unione direttamente ad acquirenti indipendenti e/o tramite società collegate operanti come importatori.
- (277) Se i produttori esportatori esportano il prodotto oggetto del riesame direttamente ad acquirenti indipendenti nell'Unione, il prezzo all'esportazione è stato il prezzo realmente pagato o pagabile per il prodotto oggetto del riesame venduto per l'esportazione nell'Unione, a norma dell'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base.
- (278) Se i produttori esportatori esportano il prodotto oggetto del riesame nell'Unione tramite società collegate operanti come importatori, il prezzo all'esportazione è stato stabilito in base al prezzo al quale il prodotto importato è stato rivenduto per la prima volta ad acquirenti indipendenti nell'Unione conformemente all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base. Nel presente caso, al prezzo sono stati applicati adeguamenti per tenere conto di tutti i costi sostenuti tra l'importazione e la rivendita, comprese le SGAV, nonché dei profitti realizzati.
- (279) In assenza di collaborazione da parte di un importatore indipendente, la Commissione si è basata sul profitto stabilito durante l'inchiesta iniziale per un importatore indipendente, pari al 6,7 %.

3.3.15.2. Confronto

- (280) La Commissione ha confrontato, per tipo di prodotto, il valore normale costruito conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base con il prezzo all'esportazione franco fabbrica dei produttori esportatori inseriti nel campione, stabilito secondo le modalità di cui sopra.
- (281) A norma dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base, ove giustificato dalla necessità di garantire un confronto equo, la Commissione ha adeguato il valore normale e/o il prezzo all'esportazione per tenere conto delle differenze che influiscono sui prezzi e sulla loro comparabilità. Sono stati effettuati adeguamenti per tenere conto dei costi di trasporto nell'Unione, dei dazi doganali, degli sconti sulla quantità, dei costi del credito e delle spese bancarie.

3.3.15.3. Margini di dumping

- (282) Per i produttori esportatori che hanno collaborato inseriti nel campione, la Commissione ha confrontato la media ponderata del valore normale di ciascun tipo di prodotto simile e la media ponderata del prezzo all'esportazione del corrispondente tipo di prodotto oggetto del riesame in esame per quanto riguarda tutte le transazioni di esportazione, conformemente all'articolo 2, paragrafi 11 e 12, del regolamento di base.
- (283) Su tale base, la media ponderata dei margini di dumping, espressa in percentuale del prezzo CIF franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, era compresa tra il 7 % e il 22 % circa per i produttori esportatori inseriti nel campione che hanno collaborato. Si è pertanto concluso che le pratiche di dumping sono proseguite durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

4. RISCHIO DI PERSISTENZA DEL DUMPING

- (284) Dopo aver constatato l'esistenza di pratiche di dumping durante il periodo dell'inchiesta di riesame, la Commissione ha esaminato, a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, il rischio di persistenza del dumping in caso di abrogazione delle misure.
- (285) Sono stati analizzati gli elementi aggiuntivi seguenti: capacità produttiva e capacità inutilizzata nella RPC; relazione tra i prezzi all'esportazione verso paesi terzi e il livello dei prezzi nell'Unione e attrattiva del mercato dell'Unione.

4.1. Capacità produttiva e capacità inutilizzata nella RPC

- (286) In assenza di collaborazione, la Commissione ha stabilito la capacità produttiva e la capacità inutilizzata nella RPC sulla base delle informazioni fornite nella domanda di riesame in previsione della scadenza.
- (287) Secondo i dati forniti dal richiedente nella domanda, la CRIA ha indicato una produzione di 122,39 milioni di pneumatici nel 2021, per una capacità produttiva stimata di 141,76 milioni di pneumatici nello stesso anno, il che denota un aumento di 2,72 milioni di pneumatici prodotti rispetto all'anno precedente. I tassi di utilizzo degli impianti ricavati da questi dati si attesterebbero intorno all'86 %. Nel 2022 erano già stati aggiunti almeno 1,5 milioni di unità di capacità produttiva supplementare di pneumatici, come riferito dalla CRIA. La capacità produttiva totale di pneumatici ammonta pertanto a circa 143,25 milioni di unità per il 2022. Assumendo gli stessi tassi di utilizzo degli impianti del 2021, la produzione ammonterebbe a circa 123,67 milioni di pneumatici. La capacità inutilizzata disponibile in Cina nel 2022 ammonta pertanto a quasi 20 milioni di unità, quasi equivalenti al consumo totale sul mercato dell'UE ⁽¹¹⁷⁾.
- (288) I produttori cinesi, in linea con le politiche industriali del governo della RPC e del PCC di cui sopra, hanno continuato ad aumentare le loro capacità di produzione già eccessivamente sviluppate rispetto al periodo dell'inchiesta iniziale. Recenti inchieste di difesa commerciale all'estero si sono concluse rilevando l'importanza della capacità produttiva esistente in Cina. L'inchiesta antidumping brasiliana pubblicata nel maggio 2021 evidenziava già l'esistenza di notevoli capacità produttive, con prove di diversi investimenti in capacità produttive da parte delle maggiori società, che sarebbero in grado di superare il consumo brasiliano ⁽¹¹⁸⁾. Anche l'inchiesta antidumping sudafricana pubblicata nell'agosto 2022 ha considerato le notevoli capacità produttive dei produttori cinesi, che sarebbero in grado di aumentare la loro produzione per la domanda di esportazione ⁽¹¹⁹⁾.

4.2. Attrattiva del mercato dell'Unione e prezzi all'esportazione nei mercati di paesi terzi

- (289) La Commissione ha esaminato la probabilità che i produttori esportatori della RPC continuino a esportare a prezzi di dumping nel mercato dell'Unione in caso di scadenza delle misure. La Commissione ha pertanto analizzato il livello dei prezzi delle esportazioni cinesi verso i mercati dei paesi terzi e lo ha confrontato con il livello dei prezzi delle esportazioni cinesi verso il mercato dell'Unione, al fine di stabilire se il mercato dell'Unione fosse attraente in termini di livelli dei prezzi.

⁽¹¹⁷⁾ Informazioni pubblicate su vari siti web, tra cui <https://finance.yahoo.com/news/synthetic-rubber-market-growth-trends-133000080.html> o <https://tracanada.ca/actualit%C3%A9s-industrie/china-tire-industry-still-recovering-from-covid-lockdowns/?lang=fr>.

⁽¹¹⁸⁾ (camex.gov.br) RESOLUÇÃO GECEX Nº 198, DE 3 DE MAIO DE 2021 - RESOLUÇÃO GECEX Nº 198, DE 3 DE MAIO DE 2021 - DOU - Imprensa Nacional (in.gov.br).

⁽¹¹⁹⁾ 20220912111726_Report-700.pdf (itac.org.za).

- (290) La Commissione ha esaminato il livello dei prezzi durante il periodo dell'inchiesta di riesame indicato dai produttori esportatori inseriti nel campione e ha constatato che per transazioni comparabili (ossia fatture commerciali stabilite sulla base dell'Incoterm FOB) il prezzo unitario degli pneumatici per autocarri esportati in paesi terzi rappresentava circa l'80 % del loro prezzo unitario nell'UE. L'attrattiva del mercato dell'Unione è stata inoltre dimostrata dal fatto che, nonostante le misure antidumping in vigore, i volumi delle esportazioni cinesi verso l'Unione si sono mantenuti a circa il 30 % del volume delle importazioni durante l'inchiesta iniziale.
- (291) Sulla base di quanto sopra, la Commissione ha concluso che il mercato dell'Unione costituiva un mercato attraente per i produttori esportatori cinesi di pneumatici per autocarri, in termini sia di prezzi che di dimensioni.

4.3. **Possibile capacità di assorbimento dei mercati di paesi terzi**

- (292) Oltre a quanto precede, la Commissione ha constatato che misure di difesa commerciale sulle esportazioni del prodotto oggetto del riesame dalla RPC sono in vigore in Armenia, Botswana, Brasile, Egitto, Eswatini, Kazakhstan, Repubblica del Kirghizistan, Lesotho, Namibia, Federazione russa, Sud Africa, Turchia, Regno Unito e Stati Uniti d'America⁽¹²⁰⁾. Di conseguenza i mercati di questi paesi terzi, che sono importanti consumatori di pneumatici per autocarri, sono meno attraenti per i produttori esportatori cinesi. Si tratta di un ulteriore elemento a sostegno della risultanza secondo cui, in caso di abrogazione delle misure, l'attuale capacità produttiva della RPC finirebbe con ogni probabilità sul mercato dell'Unione.

4.3.1. *Conclusioni*

- (293) Dall'inchiesta è emerso che durante il periodo dell'inchiesta di riesame le importazioni dalla RPC hanno continuato ad entrare nel mercato dell'Unione in volumi elevati (rispetto alle dimensioni del mercato) a prezzi di dumping.
- (294) La capacità inutilizzata della RPC inoltre era notevole rispetto al consumo dell'Unione (considerando 301) nel periodo dell'inchiesta di riesame. L'attrattiva del mercato dell'Unione in termini di dimensioni e prezzi ha altresì evidenziato il rischio che in caso di scadenza delle misure le esportazioni cinesi siano indirizzate verso il mercato dell'Unione e che anche la capacità inutilizzata sia impiegata per aumentare la produzione e le esportazioni verso l'Unione.
- (295) La Commissione ha pertanto concluso che sussisteva il rischio che la scadenza delle misure antidumping comportasse un aumento significativo delle importazioni oggetto di dumping del prodotto oggetto del riesame dalla RPC verso l'Unione a causa dell'ampia capacità inutilizzata nella RPC e del livello dei prezzi del mercato dell'Unione rispetto ad altre destinazioni di esportazione.
- (296) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso che la scadenza delle misure antidumping implicherebbe il rischio di persistenza del dumping.

5. PREGIUDIZIO

5.1. **Definizione di industria dell'Unione e di produzione dell'Unione**

- (297) Durante il periodo in esame il prodotto simile era fabbricato da più di 400 produttori dell'Unione. Essi costituiscono l'"industria dell'Unione" ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base.
- (298) La produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame ammontava a circa 18 milioni di pneumatici. La Commissione ha stabilito il dato relativo alla produzione totale dell'Unione sulla base delle informazioni fornite dalla European Tyre & Rubber Manufacturers Association ("ETRMA"), dal richiedente e dalle statistiche di Eurostat. Come indicato al considerando 27, cinque produttori dell'Unione inseriti nel campione definitivo rappresentano oltre il 25 % della produzione e delle vendite dell'Unione del prodotto simile. Gli indicatori microeconomici sono stati pertanto esaminati sulla base dei dati ricavati dalle risposte di tali cinque produttori dell'Unione.

⁽¹²⁰⁾Sulla base delle informazioni contenute nel Trade Remedies Data Portal dell'OMC, disponibile all'indirizzo: <https://trade-remedies.wto.org/en>, e nell'Anti-dumping Notification Portal dell'OMC, disponibile all'indirizzo: <https://ad-notification.wto.org/>

- (299) Si è constatato che alcuni produttori inseriti nel campione importano dalla RPC il prodotto in esame e lo rivendono sul mercato dell'Unione. Tuttavia, rispetto alle loro vendite complessive, le importazioni restano marginali (meno dell'1 % delle vendite complessive) e non influiscono sulla loro qualifica di produttori dell'Unione.

5.2. Consumo dell'Unione

- (300) La Commissione ha calcolato il consumo dell'Unione sulla base delle informazioni fornite da ETRMA ed Eurostat.
- (301) Il consumo dell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 2

Consumo dell'Unione (in unità)

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Consumo totale dell'Unione (in unità)	18 264 516	21 646 928	22 568 607	20 325 009
Indice	100	119	124	111

Fonte: ETRMA, Eurostat Comext

- (302) Nel periodo in esame il consumo nel mercato dell'Unione è aumentato dell'11 %. Si è registrato un notevole aumento dal 2020 al 2022. Ciò è probabilmente legato alla ripresa dalla crisi COVID-19 e si spiega con il fatto che il consumo di pneumatici è intrinsecamente correlato ai chilometri percorsi dai veicoli, che a loro volta dipendono fortemente dall'attività economica complessiva e, in particolare, dal volume di merci trasportate su strada. L'aumento del consumo ha raggiunto l'apice nel 2022 e ha subito un rallentamento durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

5.3. Importazioni dal paese interessato

5.3.1. Volume e quota di mercato delle importazioni dal paese interessato

- (303) La Commissione ha stabilito il volume delle importazioni in base ai dati di Eurostat. La quota di mercato delle importazioni è stata calcolata in base al consumo dell'Unione riportato nella tabella 1.
- (304) Le importazioni nell'Unione dal paese interessato hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 3

Volume delle importazioni (in unità) e quota di mercato

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Volume delle importazioni dal paese interessato (in unità)	900 897	966 311	1 112 883	1 095 084
Indice	100	107	124	122
Quota di mercato	4,9 %	4,5 %	4,9 %	5,4 %
Indice	100	91	100	109

Fonte: ETRMA, Eurostat Comext.

- (305) La Commissione ha stabilito il volume delle importazioni in base ai dati di Eurostat. La quota di mercato delle importazioni in base al consumo dell'Unione è riportata nella tabella 3.

- (306) I volumi delle importazioni dalla RPC sono aumentati del 22 % durante il periodo in esame, passando da circa 900 000 pneumatici nel 2020 a circa 1,1 milioni di pneumatici nel periodo dell'inchiesta. L'aumento delle importazioni cinesi è stato particolarmente significativo nel 2022, quando le misure iniziali sono state parzialmente annullate dal Tribunale dell'Unione europea, come descritto nel considerando 4. I volumi delle importazioni sono rimasti allo stesso livello anche durante il periodo dell'inchiesta di riesame, nonostante il calo della domanda. Ciò ha comportato un aumento della quota di mercato delle importazioni cinesi durante il periodo in esame, che è passata dal 4,9 % al 5,4 %.

5.3.2. Prezzi delle importazioni dal paese interessato e undercutting dei prezzi

- (307) La Commissione ha stabilito i prezzi delle importazioni in base ai dati di Eurostat.
- (308) La media ponderata dei prezzi delle importazioni nell'Unione dal paese interessato ha registrato il seguente andamento:

Tabella 24

Prezzi delle importazioni (EUR/unità)

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Repubblica popolare cinese	136	156	208	218
Indice	100	115	153	161

Fonte: Eurostat Comext, esclusi dazi antidumping e dazi compensativi.

- (309) Nel corso del periodo in esame i prezzi medi delle importazioni cinesi (tutti i livelli) nell'Unione sono aumentati del 61 %.
- (310) Poiché i produttori esportatori inseriti nel campione esportavano prevalentemente pneumatici di livello 1 e 2, la Commissione non disponeva di informazioni dettagliate sulle esportazioni cinesi nel livello 3, dove è stato arrecato il maggiore pregiudizio durante l'inchiesta iniziale, causando successivamente un effetto a cascata inversa negli altri due livelli.
- (311) Per questo motivo la Commissione ha stimato l'undercutting dei prezzi per la totalità delle importazioni sulla base delle statistiche sulle importazioni.
- (312) La Commissione ha quindi effettuato un confronto tra:
- la media ponderata dei prezzi unitari di vendita praticati dai produttori dell'Unione inseriti nel campione ad acquirenti indipendenti sul mercato dell'Unione, adeguati al livello franco fabbrica; e
 - il prezzo medio allo sbarco delle importazioni cinesi sulla base delle statistiche sulle importazioni, compresi dazi antidumping e compensativi, dazi doganali e costi di importazione.
- (313) Dal confronto è emerso che il prezzo medio allo sbarco delle importazioni cinesi (270 EUR/unità) era inferiore al prezzo medio di vendita dell'industria dell'Unione (281 EUR/unità) e solo leggermente superiore al costo medio di produzione dell'industria dell'Unione (260 EUR/unità). Il prezzo allo sbarco stabilito senza dazi antidumping ammonterebbe a 254 EUR/unità, notevolmente inferiore al prezzo medio di vendita dell'industria dell'Unione e inferiore anche al costo di produzione dell'industria dell'Unione.
- (314) La Commissione ha pertanto concluso che, nel complesso, i prezzi delle importazioni cinesi erano inferiori al prezzo medio di vendita dell'industria dell'Unione.
- (315) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook ha sostenuto che la Commissione aveva erroneamente modificato la propria metodologia di calcolo dell'undercutting rispetto all'inchiesta iniziale. Hankook ha sostenuto che, invece di stimare l'undercutting dei prezzi per la totalità delle importazioni sulla base delle statistiche sulle importazioni, la Commissione avrebbe dovuto effettuare un'analisi per tipo o per livello. Nella versione sensibile della sua comunicazione Hankook ha inoltre presentato dati sui propri volumi e prezzi all'esportazione e ha affermato che, utilizzando tali dati, la Commissione avrebbe potuto dedurre i prezzi all'importazione per tutti i livelli ed effettuare un'analisi dell'undercutting per livello.

- (316) La Commissione ha espresso disaccordo con tali argomentazioni. In primo luogo, a causa della mancata collaborazione dei produttori esportatori cinesi che operano nel livello 3 e come indicato al considerando 310, la Commissione non disponeva di informazioni dettagliate sulle esportazioni cinesi, in particolare nel livello 3, e non è stata in grado di effettuare un'analisi dell'undercutting per livello. Vi è stato quindi un cambiamento nei dati di base a disposizione della Commissione. In secondo luogo, i dati presentati da Hankook sui propri volumi e prezzi all'esportazione non erano sufficienti per effettuare un'ulteriore analisi dell'undercutting. Anche in base a tali dati, resta il fatto che vi sono altri operatori dei livelli 1, 2 e 3 per i quali non sono disponibili informazioni dettagliate e, contrariamente a quanto sostiene Hankook, tali dati non sono sufficienti per fornire ulteriori informazioni sull'undercutting per ciascun livello o per inficiare i risultati dell'analisi dell'undercutting effettuata dalla Commissione. L'argomentazione è pertanto respinta.

5.4. Importazioni originarie di paesi terzi diversi dalla Cina

- (317) Le importazioni di pneumatici da paesi terzi diversi dalla Cina provenivano principalmente da Thailandia, Turchia e Vietnam.
- (318) Il volume delle importazioni nell'Unione, la quota di mercato e le tendenze dei prezzi delle importazioni di pneumatici da altri paesi terzi hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 5

Importazioni da paesi terzi

Paese		2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Thailandia	Volume (unità)	960 744	984 929	1 533 961	1 816 634
	Indice	100	103	160	189
	Quota di mercato	5,3 %	4,5 %	6,8 %	8,9 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	157	175	200	163
	Indice	100	111	128	104
Turchia	Volume (unità)	1 105 850	1 487 639	1 773 851	1 696 256
	Indice	100	135	160	153
	Quota di mercato	6,1 %	6,9 %	7,9 %	8,3 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	178	176	213	239
	Indice	100	99	120	134
Vietnam	Volume (unità)	477 928	541 921	957 806	964 077
	Indice	100	113	200	202
	Quota di mercato	2,6 %	2,5 %	4,2 %	4,7 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	155	178	207	193
	Indice	100	115	134	125
Altri paesi terzi	Volume (unità)	2 287 192	2 898 840	2 849 801	2 340 028
	Indice	100	127	125	102
	Quota di mercato	12,5 %	13,4 %	12,6 %	11,5 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	185	195	222	245
	Indice	100	105	120	132

Paese		2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Totale di tutti i paesi terzi escluso il paese interessato	Volume (unità)	4 831 594	5 913 076	7 115 419	6 816 995
	Indice	100	122	147	141
	Quota di mercato	26,5 %	27,3 %	31,5 %	33,5 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	175	185	213	214
	Indice	100	106	122	122

Fonte: Eurostat Comext.

- (319) Durante il periodo in esame le importazioni da altri paesi terzi sono aumentate di circa 2 milioni di unità, ossia del 41 %. Tale evoluzione è stata più rapida della progressione del consumo dell'Unione e ha comportato un aumento della quota di mercato dal 26,5 % al 33,5 %.
- (320) Il maggiore aumento ha riguardato le importazioni dalla Thailandia (856 000 unità), dalla Turchia (590 000 unità) e dal Vietnam (486 000 unità). Per gli altri paesi terzi l'aumento è stato solo modesto (53 000 unità).
- (321) Il livello dei prezzi delle importazioni da altri paesi terzi, in particolare dalla Thailandia e dal Vietnam, era nettamente inferiore ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione.

5.5. Situazione economica dell'industria dell'Unione

5.5.1. Osservazioni generali

- (322) L'analisi della situazione economica dell'industria dell'Unione ha compreso una valutazione di tutti gli indicatori economici pertinenti in rapporto con la situazione dell'industria dell'Unione nel periodo in esame.
- (323) Come indicato ai considerando da 15 a 17, per l'analisi della situazione economica dell'industria dell'Unione si è fatto ricorso al campionamento.
- (324) Ai fini della determinazione del pregiudizio la Commissione ha distinto tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici. La Commissione ha valutato gli indicatori macroeconomici sulla base dei dati contenuti nella domanda di riesame, nelle statistiche Eurostat e nelle comunicazioni di ETRMA. I dati riguardavano tutti i produttori dell'Unione. La Commissione ha valutato gli indicatori microeconomici sulla base dei dati contenuti nelle risposte al questionario fornite dai produttori dell'Unione inseriti nel campione. I dati riguardavano i produttori dell'Unione inseriti nel campione. Entrambe le serie di dati sono risultate rappresentative della situazione economica dell'industria dell'Unione.
- (325) Gli indicatori macroeconomici sono: produzione, capacità produttiva, utilizzo degli impianti, volume delle vendite, quota di mercato, crescita, occupazione, produttività, entità del margine di dumping e ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping.
- (326) Gli indicatori microeconomici sono: prezzi medi unitari, costo unitario, costo del lavoro, scorte, redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di ottenere capitale.
- (327) Nell'inchiesta iniziale l'analisi della situazione economica dell'industria dell'Unione è stata condotta su base aggregata e, per determinati indicatori microeconomici anche per livello, data la segmentazione del mercato dell'Unione. Nella presente inchiesta la Commissione ha innanzitutto analizzato la situazione economica dell'industria dell'Unione su base aggregata.
- (328) La Commissione ha anche effettuato l'analisi di alcuni indicatori per livello. Come indicato nei considerando da 370 a 377, tale analisi conferma che le tendenze relative al prodotto in esame considerato nel suo insieme corrispondono in generale a quelle per i livelli considerati separatamente.

- (329) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha ponderato i risultati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione in funzione della rispettiva quota del totale delle vendite nell'UE dei produttori dell'Unione, in modo da garantire che le PMI fossero rappresentate in base alla rispettiva quota delle vendite totali nell'Unione in tutti i microindicatori. Poiché le PMI operano soltanto nel segmento di livello 3, tale adeguamento ha avuto come conseguenza diretta l'incremento della quota di vendite del livello 3 all'interno della serie di dati provenienti dai produttori dell'Unione inseriti nel campione.
- (330) Nella presente inchiesta la Commissione ha ritenuto che la ponderazione iniziale non fosse necessaria per effettuare una valutazione obiettiva della situazione dell'industria dell'Unione nel contesto del riesame in previsione della scadenza. In effetti, dall'inchiesta è emerso che il quadro di pregiudizio delle PMI operanti solo nel livello 3 era persino peggiore di quello del livello 3 nel suo complesso. La Commissione ha inoltre constatato che, anche senza ponderare i dati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio in tutti i livelli (cfr. considerando da 370 a 377). Quindi per logica qualsiasi ponderazione aumenterebbe solo le tendenze negative attualmente osservate nel quadro generale di pregiudizio.

5.5.2. Indicatori macroeconomici

5.5.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

- (331) Nel periodo in esame la produzione totale, la capacità produttiva totale e l'utilizzo totale degli impianti dell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 6

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Volume di produzione (in unità)	18 323 204	21 701 759	20 380 261	18 047 419
<i>Indice</i>	100	118	111	98
Capacità produttiva (in unità)	22 867 574	24 008 277	24 237 586	21 907 693
<i>Indice</i>	100	105	106	96
Utilizzo degli impianti	80 %	90 %	84 %	82 %
<i>Indice</i>	100	113	105	103

Fonte: ETRMA, Eurostat Comext e informazioni fornite dal richiedente.

- (332) Contestualmente alla crescita del mercato e delle vendite nel mercato dell'Unione, tra il 2020 e il 2021 i volumi di produzione sono aumentati. Successivamente la produzione ha subito un calo nel 2022 ed è ulteriormente diminuita nel periodo dell'inchiesta di riesame. Il calo dei volumi di produzione era attribuibile al calo dei volumi delle vendite, che a sua volta era collegato al calo del consumo dell'Unione e ha comportato la riduzione della quota di mercato dell'industria dell'Unione. Nel periodo dell'inchiesta di riesame i volumi di produzione dell'industria dell'Unione sono tornati allo stesso livello del 2020. L'industria dell'Unione è stata comunque in grado di adeguare la propria capacità alle variazioni dei volumi di produzione, attenuando le fluttuazioni del tasso di utilizzo degli impianti, che è persino migliorato leggermente (del 3 %) nell'intero periodo in esame.

5.5.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

- (333) Nel periodo in esame il volume delle vendite e la quota di mercato dell'industria dell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 7

Volume delle vendite e quota di mercato

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Volume totale delle vendite nel mercato dell'Unione (in unità)	12 531 905	14 767 288	14 338 944	12 412 930
<i>Indice</i>	100	118	114	99
Quota di mercato	69 %	68 %	64 %	61 %
<i>Indice</i>	100	99	93	89

Fonte: ETRMA, Eurostat Comext.

- (334) Nel contesto di un mercato in crescita, tra il 2020 e il 2021 i volumi delle vendite dell'industria dell'Unione sono aumentati. Nel 2022 i volumi delle vendite dell'industria dell'Unione sono diminuiti nonostante la crescita del mercato e hanno subito un ulteriore calo nel periodo dell'inchiesta di riesame. Nel periodo dell'inchiesta di riesame i volumi delle vendite dell'industria dell'Unione erano tornati allo stesso livello del 2020. Poiché le vendite dell'industria dell'Unione sono state inferiori alla crescita del mercato nel 2022 e sono peggiorate più rapidamente del mercato nel periodo dell'inchiesta di riesame, la quota di mercato è scesa dal 69 % al 61 % durante il periodo in esame.
- (335) Nelle sue osservazioni sull'apertura, Hankook Group ha affermato che le vendite dell'industria dell'Unione e la relativa quota di mercato sono rimaste sostanzialmente stabili nel periodo in esame e che il lieve calo osservabile dal 2022 al periodo dell'inchiesta di riesame era attribuibile al calo dei consumi.
- (336) Le risultanze dell'inchiesta non avallano tale argomentazione. Benché nel periodo dell'inchiesta di riesame le vendite dell'industria dell'Unione fossero allo stesso livello del 2020, dal 2022 al periodo dell'inchiesta di riesame si è registrato un notevole calo (13 %). Anche la quota di mercato dell'industria dell'Unione è scesa dal 69 % al 61 % durante il periodo in esame.
- (337) Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

5.5.2.3. Crescita

- (338) Il consumo dell'Unione è dapprima aumentato dal 2020 al 2022, in linea con l'aumento dell'attività economica dopo la crisi COVID-19. L'aumento del consumo ha raggiunto l'apice nel 2022 e ha subito un rallentamento durante il periodo dell'inchiesta di riesame, con un conseguente aumento complessivo dell'11 % durante il periodo in esame. Solo nel corso del 2021 le vendite dell'industria dell'Unione hanno potuto seguire l'andamento positivo del mercato. Nel 2022 le vendite dell'industria dell'Unione non sono aumentate allo stesso ritmo del mercato e sono peggiorate più rapidamente del mercato nel periodo dell'inchiesta di riesame. Tale andamento ha comportato un calo di 8 punti percentuali della quota di mercato (dal 69 % al 61 %) durante il periodo in esame.

5.5.2.4. Occupazione e produttività

- (339) Nel periodo in esame l'occupazione e la produttività hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 8

Occupazione e produttività

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Numero di dipendenti	21 148	21 614	20 291	18 425
<i>Indice</i>	100	102	96	87

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Produttività (in unità/ dipendente)	866	1 004	1 004	979
<i>Indice</i>	100	116	116	113

Fonte: ETRMA e informazioni fornite dal richiedente.

- (340) Nel periodo in esame l'industria dell'Unione ha perso oltre 2 700 posti di lavoro diretti. Quando i volumi di produzione dell'industria dell'Unione sono aumentati tra il 2020 e il 2021, anche l'occupazione è aumentata. Poiché tuttavia l'industria dell'Unione è stata anche in grado di migliorare la sua produttività, l'occupazione non è aumentata allo stesso ritmo dei volumi di produzione. Il calo dei volumi di produzione dal 2021 al periodo dell'inchiesta di riesame ha comportato una diminuzione dei posti di lavoro e anche una certa perdita di produttività.

5.5.2.5. Entità del margine di dumping e ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping

- (341) Durante il periodo dell'inchiesta di riesame i margini di dumping individuali riscontrati per i produttori esportatori che hanno collaborato erano ancora considerevoli (cfr. considerando 283).
- (342) Nonostante il persistere del dumping da parte della Cina, dall'analisi degli indicatori di pregiudizio emerge tuttavia che le misure in vigore hanno avuto un effetto positivo sull'industria dell'Unione all'inizio del periodo in esame. Tale tendenza positiva si è però invertita nel 2022, quando la situazione dell'industria dell'Unione è nuovamente peggiorata.

5.5.3. Indicatori microeconomici

5.5.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

- (343) Nel periodo in esame i prezzi medi unitari di vendita praticati dai produttori dell'Unione inseriti nel campione ad acquirenti indipendenti nell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 9

Prezzi di vendita e costo di produzione nell'Unione (EUR/unità)

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione (tutti i livelli)	224	241	274	281
<i>Indice</i>	100	107	122	125
Costo unitario di produzione	186	193	249	260
<i>Indice</i>	100	104	134	140

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (344) Nel periodo in esame i prezzi di vendita degli pneumatici applicati ad acquirenti indipendenti nel mercato dell'Unione sono aumentati del 25 %. Dal 2020 al 2021 l'aumento dei prezzi ha coinciso con un aumento della domanda. In tale situazione l'industria dell'Unione è stata in grado di aumentare i suoi prezzi di vendita in misura maggiore (del 7 %) rispetto all'aumento del costo di produzione (del 4 %).

- (345) Tale situazione favorevole è cambiata nel 2022, dopodiché l'industria dell'Unione non è stata in grado di trasferire gli aumenti dei costi ai suoi prezzi di vendita. Sebbene i prezzi di vendita siano aumentati di 18 punti percentuali tra il 2021 e il periodo dell'inchiesta di riesame, tali aumenti di prezzo non erano in linea con l'aumento del costo di produzione.
- (346) Nel periodo in esame il costo di produzione è aumentato complessivamente del 40 %. L'aumento più significativo si è verificato tra il 2021 e il 2022, quando il costo di produzione è salito del 30 %.
- (347) I principali indicatori di pregiudizio sono stati analizzati anche per i tre livelli.
- (348) Nel livello 1 il prezzo di vendita medio unitario è aumentato di 55 EUR, mentre nello stesso periodo i costi unitari sono aumentati di 75 EUR. Nel periodo in esame il prezzo di vendita medio è aumentato del 24 %, mentre il costo di produzione è aumentato del 39 %.

Tabella 10

Prezzi di vendita e costo di produzione nell'Unione (EUR/unità) – Livello 1

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione sul mercato complessivo	235	250	283	290
<i>Indice</i>	100	106	120	124
Costo unitario di produzione	191	196	256	266
<i>Indice</i>	100	102	134	139

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (349) Nel livello 2 il prezzo di vendita medio unitario è aumentato di 60 EUR, mentre nello stesso periodo i costi unitari sono aumentati di 68 EUR. Nel periodo in esame il prezzo di vendita medio è aumentato del 29 %, mentre il costo di produzione è aumentato del 39 %.

Tabella 11

Prezzi di vendita e costo di produzione nell'Unione (EUR/unità) – Livello 2

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione sul mercato complessivo	205	224	258	265
<i>Indice</i>	100	109	126	129
Costo unitario di produzione	173	184	228	241
<i>Indice</i>	100	106	132	139

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (350) Nel livello 3 il prezzo di vendita medio unitario è aumentato di 40 EUR, mentre nello stesso periodo i costi unitari sono aumentati di 58 EUR. Nel periodo in esame il prezzo di vendita medio è aumentato del 24 %, mentre il costo di produzione è aumentato del 34 %.

Tabella 12

Prezzi di vendita e costo di produzione nell'Unione (EUR/unità) – Livello 3

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione sul mercato complessivo	170	176	206	210
<i>Indice</i>	100	104	121	124
Costo unitario di produzione	171	187	223	229
<i>Indice</i>	100	109	130	134

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

5.5.3.2. Costo del lavoro

- (351) Nel periodo in esame il costo medio del lavoro dei produttori dell'Unione inseriti nel campione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 13

Costo medio del lavoro per dipendente

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Costo medio del lavoro per dipendente (in EUR)	50 250	54 950	64 650	64 862
<i>Indice</i>	100	109	129	129

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (352) Il costo medio del lavoro per dipendente è aumentato del 9 % dal 2020 al 2021 e in seguito del 20 % dal 2021 al 2022, rimanendo allo stesso livello nel periodo dell'inchiesta di riesame.

5.5.3.3. Scorte

- (353) Nel periodo in esame i livelli delle scorte dei produttori dell'Unione inseriti nel campione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 14

Scorte

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Scorte finali (indice 2020 = 100)	100	123	130	155
Scorte finali in percentuale della produzione	14 %	15 %	16 %	21 %
<i>Indice</i>	100	102	110	143

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (354) Rispetto alla produzione, le scorte finali sono rimaste allo stesso livello dal 2020 al 2022 (14 %-16 % del volume di produzione). Si è osservato un aumento (al 21 % del volume di produzione) confrontando le scorte finali al termine del periodo dell'inchiesta (30 giugno 2023) con i livelli delle scorte a fine anno nel periodo 2020 – 2022. Tale aumento è però dovuto in larga misura alla stagionalità. Nella seconda metà dell'anno i volumi delle vendite di pneumatici sono superiori rispetto alla prima metà, mentre la produzione è meno stagionale. A causa di questa stagionalità, i volumi delle scorte sono generalmente più elevati a fine giugno rispetto a fine dicembre. L'apparente aumento dei livelli delle scorte durante il periodo dell'inchiesta di riesame pertanto non è indicativo della situazione finanziaria dei produttori dell'Unione.

5.5.3.4. Redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di ottenere capitale

- (355) Nel periodo in esame la redditività, il flusso di cassa, gli investimenti e l'utile sul capitale investito dei produttori dell'Unione inseriti nel campione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 15

Redditività, flusso di cassa, investimenti e utile sul capitale investito

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	7,9 %	13,4 %	1,8 %	1,3 %
<i>Indice</i>	100	170	23	16
Flusso di cassa (in EUR)	95 814 284	29 530 055	- 57 192 051	- 94 989 994
<i>Indice</i>	100	31	- 60	- 99
Investimenti (in EUR)	50 269 926	48 233 290	56 308 570	66 447 814
<i>Indice</i>	100	96	112	132
Utile sul capitale investito (in %)	- 2,1 %	3,9 %	- 15,2 %	- 16,3 %
<i>Indice</i>	- 100	182	- 712	- 763

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (356) La Commissione ha stabilito la redditività dei produttori dell'Unione inseriti nel campione esprimendo l'utile netto, al lordo delle imposte, derivante dalle vendite del prodotto simile ad acquirenti indipendenti nell'Unione in percentuale del fatturato di tali vendite.
- (357) La redditività complessiva è dapprima migliorata dal 2020 al 2021, quando la domanda di pneumatici è aumentata a seguito della ripresa dei trasporti stradali dalla crisi COVID-19 e quando le importazioni complessive non erano ancora aumentate nella stessa misura riscontrata in seguito. Come spiegato nel considerando 344, nel 2021 l'industria dell'Unione è stata in grado di aumentare i suoi prezzi di vendita in misura superiore all'aumento del costo di produzione, il che ha contribuito a un aumento dei margini di profitto dal 7,9 % al 13,4 %.
- (358) La situazione è cambiata nel 2022, quando l'industria dell'Unione non è stata in grado di aumentare i suoi prezzi in linea con gli aumenti dei costi. Di conseguenza la redditività dell'industria dell'Unione è scesa a livelli bassi (1,8 % nel 2022 e 1,3 % nel periodo dell'inchiesta di riesame).

- (359) Il flusso di cassa netto rappresenta la capacità dei produttori dell'Unione di autofinanziare le proprie attività. L'andamento del flusso di cassa netto è stato in calo per tutto il periodo in esame. I principali fattori di influenza sono due. Da un lato, la redditività complessiva dell'industria dell'Unione ha contribuito positivamente al flusso di cassa all'inizio del periodo in esame. Tale contributo si è praticamente esaurito dopo il calo della redditività nel 2022. Dall'altro, l'aumento dei volumi di produzione e dei livelli delle scorte finali ha assorbito il capitale circolante, con un conseguente impatto negativo sul flusso di cassa già dal 2021. Nel complesso, durante il periodo in esame il flusso di cassa è sceso da +96 milioni di EUR a -95 milioni di EUR.
- (360) Nel periodo in esame gli investimenti sono aumentati da 50 milioni di EUR a 66 milioni di EUR, ossia del 32 %. Nel complesso, il loro livello è rimasto inferiore al 10 % del fatturato totale durante l'intero periodo in esame.
- (361) L'utile sul capitale investito è il profitto espresso in percentuale del valore contabile netto degli investimenti. Tale percentuale è dapprima aumentata da -2,1 % al 3,9 % tra il 2020 e il 2021, in linea con il miglioramento della redditività. Successivamente, quando la redditività complessiva dell'industria dell'Unione è peggiorata, l'utile sul capitale investito è sceso a -15,2 % nel 2022 e a -16,3 % nel periodo dell'inchiesta di riesame.
- (362) L'industria dell'Unione è frammentata tra grandi gruppi di società multinazionali e oltre 400 PMI in tutta l'Unione ed è eterogenea in relazione alla loro capacità di ottenere capitali.
- (363) Si è proceduto a un'analisi separata della redditività nei tre livelli basata sullo stesso metodo precedentemente descritto.
- (364) L'andamento della redditività nel livello 1 durante il periodo in esame è stato simile alla fluttuazione della redditività dell'industria dell'Unione nel suo complesso. È dapprima migliorato dal 2020 al 2021 per poi scendere a livelli bassi (1,9 % nel 2022 e 1,3 % nel periodo dell'inchiesta di riesame).
- (365) Nel livello 1 il flusso di cassa netto è sceso da +85 milioni di EUR a -56 milioni di EUR durante il periodo in esame. L'utile sul capitale investito è dapprima aumentato dall'1,1 % al 7,6 % per poi scendere al -14,0 % nel periodo dell'inchiesta di riesame.

Tabella 16

Redditività, flusso di cassa, investimenti e utile sul capitale investito – Livello 1

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	9,4 %	15,2 %	1,9 %	1,3 %
<i>Indice</i>	100	162	20	14
Flusso di cassa (in EUR)	85 042 290	35 716 163	- 43 640 531	- 56 302 048
<i>Indice</i>	100	42	- 51	- 66
Investimenti (in EUR)	38 607 861	38 181 656	45 748 927	53 222 683
<i>Indice</i>	100	99	118	138
Utile sul capitale investito (in %)	1,1 %	7,6 %	- 13,6 %	- 14,0 %
<i>Indice</i>	100	677	- 1 213	- 1 252

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (366) L'andamento della redditività nel livello 2 durante il periodo in esame è dapprima migliorato dal 2020 al 2021, per poi scendere al 3,5 % nel 2022 e ancora al 2,5 % nel periodo dell'inchiesta di riesame.
- (367) Nel livello 2 il flusso di cassa netto è sceso da +5,5 milioni di EUR a -34,5 milioni di EUR durante il periodo in esame. L'utile sul capitale investito è passato dal 15,8 % nel 2020 a - 28,0 % nel periodo dell'inchiesta di riesame.

Tabella 17

Redditività, flusso di cassa, investimenti e utile sul capitale investito – Livello 2

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	4,6 %	9,3 %	3,5 %	2,5 %
<i>Indice</i>	100	203	76	55
Flusso di cassa (in EUR)	5 482 431	- 2 889 233	- 13 209 945	- 34 464 853
<i>Indice</i>	100	- 53	- 241	- 629
Investimenti (in EUR)	9 439 555	9 080 411	9 167 506	11 950 064
<i>Indice</i>	100	96	97	127
Utile sul capitale investito (in %)	- 15,8%	- 14,3 %	- 22,5 %	- 28,0 %
<i>Indice</i>	- 100	- 91	- 143	- 178

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

- (368) Il livello 3 non è stato redditizio durante l'intero periodo in esame. Nel periodo in esame la situazione è peggiorata e la redditività negativa pari a - 1,6 % nel 2020 è scesa a - 3,5 % nel periodo dell'inchiesta di riesame. La situazione è stata persino peggiore per le PMI operanti nel livello 3, la cui redditività nel periodo in esame ha subito fluttuazioni tra il 4,6 % e il - 7,0 %. Il lieve "miglioramento" registrato tra il 2022 e il periodo dell'inchiesta di riesame ha dimostrato il limitato successo degli sforzi compiuti dall'industria per adeguarsi alla difficile situazione.
- (369) Nel livello 3 il flusso di cassa netto è sceso da +5,3 milioni di EUR a -4,2 milioni di EUR durante il periodo in esame. L'utile sul capitale investito è stato negativo durante l'intero periodo in esame, scendendo da - 5,9 % a - 20,0 % durante il periodo in esame.

Tabella 18

Redditività, flusso di cassa, investimenti e utile sul capitale investito – Livello 3

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	- 1,6 %	- 1,5 %	- 6,1 %	- 3,5 %

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
<i>Indice</i>	- 100	- 92	- 374	- 212
Flusso di cassa (in EUR)	5 289 563	- 3 296 875	- 341 574	- 4 223 093
<i>Indice</i>	100	- 62	- 6	- 80
Investimenti (in EUR)	2 222 510	971 223	1 392 137	1 275 067
<i>Indice</i>	100	44	63	57
Utile sul capitale investito (in %)	- 5,9 %	- 10,8 %	- 35,4 %	- 20,0 %
<i>Indice</i>	100	17	- 401	- 139

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

5.6. Conclusioni sul pregiudizio

- (370) L'inchiesta ha riscontrato che l'industria dell'Unione nel suo complesso ha evidenziato una ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping nel corso del 2021. Tra il 2022 e il periodo dell'inchiesta di riesame tale ripresa ha subito un'inversione di tendenza.
- (371) Questo aspetto risulta particolarmente evidente se si considera la diminuzione della redditività dell'industria dell'Unione, la sua perdita di quota di mercato e la sua incapacità di aumentare i prezzi in linea con l'aumento dei costi. Sono peggiorati anche gli indicatori connessi alla redditività, quali il flusso di cassa e l'utile sul capitale investito. Tale tendenza si è osservata in particolare tra i produttori di livello 3, particolarmente esposti alla pressione sui prezzi esercitata dalle importazioni a basso prezzo, che a sua volta incide negativamente sui livelli superiori attraverso l'effetto a cascata inverso descritto nell'inchiesta iniziale ⁽¹²¹⁾.
- (372) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che nel periodo dell'inchiesta di riesame l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio notevole ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento di base.

6. NESSO DI CAUSALITÀ

- (373) Durante il periodo in esame l'industria dell'Unione ha perso la propria quota di mercato a vantaggio delle importazioni da altri paesi, in particolare Thailandia, Vietnam, Turchia e anche Cina.
- (374) Il deterioramento della quota di mercato dell'industria dell'Unione è stato in parte imputabile all'aumento delle importazioni cinesi a seguito del parziale annullamento dei dazi antidumping e, soprattutto, all'aumento delle importazioni a basso prezzo da altri paesi. Le importazioni a prezzi inferiori hanno reso difficile per l'industria dell'Unione aumentare i prezzi e mantenere la propria quota di mercato nel contesto dell'aumento dei costi.
- (375) In seguito alla guerra di aggressione russa contro l'Ucraina, i prezzi dei fattori produttivi e dell'energia sono aumentati notevolmente, con un conseguente rapido aumento dei costi di produzione. Nel contempo i volumi delle importazioni sono aumentati e dal 2022 l'industria dell'Unione non è stata in grado di trasferire gli aumenti dei costi ai suoi prezzi di vendita. Sebbene i prezzi di vendita siano aumentati del 18 % tra il 2021 e il periodo dell'inchiesta di riesame, tali incrementi di prezzo non sono stati sufficienti a compensare l'aumento del costo di produzione.

⁽¹²¹⁾ Cfr. considerando 242 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione del 18 ottobre 2018 che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 263 del 22.10.2018, pag. 3).

- (376) La Commissione osserva inoltre che la situazione pregiudizievole constatata per l'industria dell'Unione si verifica in un momento caratterizzato da altri fattori, quali i notevoli aumenti dei costi e l'aumento sostanziale delle importazioni a basso prezzo da altri paesi, in particolare Thailandia, Vietnam e Turchia. Come illustrato ai considerando da 317 a 321, le importazioni dalla Thailandia e dal Vietnam sono aumentate notevolmente, con livelli di prezzo nettamente inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione.
- (377) Per questo motivo la Commissione ha concluso che le importazioni oggetto di dumping dalla Cina hanno contribuito al pregiudizio notevole subito dall'industria dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame; tuttavia altri fattori, in particolare l'aumento dei costi e le importazioni da altri paesi, sono stati in grado di mettere in discussione il nesso effettivo tra le importazioni oggetto di dumping e gli effetti sull'industria dell'Unione. La Commissione ha pertanto deciso di valutare il rischio di reiterazione del pregiudizio causato dalle importazioni oggetto di dumping dalla Cina in caso di scadenza delle misure.
- (378) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook ha sostenuto che il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione non è causato dalle importazioni cinesi. Hankook ha sostenuto che i prezzi delle importazioni cinesi non sono inferiori a quelli dell'industria dell'Unione né nel livello 3 né nel livello 1. A sostegno della sua argomentazione Hankook ha presentato dati sensibili sui propri prezzi e volumi all'esportazione.
- (379) La Commissione ha espresso disaccordo con tale argomentazione. Come indicato al considerando 316, i dati forniti da Hankook non sono sufficienti per effettuare un'ulteriore analisi dell'undercutting in quanto non contengono informazioni sufficienti su altri operatori attivi nei livelli 1, 2 e 3. Di conseguenza tali dati non hanno potuto inficiare nessuno dei risultati dell'analisi dell'undercutting effettuata dalla Commissione. La Commissione ha pertanto ritenuto che la premessa di tale argomentazione, ossia l'assenza di undercutting nel livello 1 o nel livello 3, sia errata; l'argomentazione è pertanto respinta.
- (380) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook ha inoltre sostenuto che il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione non è causato dalle importazioni cinesi, ma dagli pneumatici importati da altri paesi terzi.
- (381) Come indicato nel considerando 377, la Commissione ha concluso che le importazioni oggetto di dumping dalla Cina hanno contribuito al pregiudizio notevole subito dall'industria dell'Unione, ma anche altri fattori, in particolare l'aumento dei costi e le importazioni da altri paesi, sono stati in grado di mettere in discussione il nesso effettivo tra le importazioni oggetto di dumping e gli effetti sull'industria dell'Unione. La Commissione ritiene pertanto che tale argomentazione non infici la conclusione di cui sopra e debba essere respinta.

7. RISCHIO DI REITERAZIONE DEL PREGIUDIZIO

- (382) A norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione ha valutato l'eventuale rischio di reiterazione del pregiudizio inizialmente causato dalle importazioni oggetto di dumping dalla Cina in caso di scadenza delle misure.
- (383) A tale proposito la Commissione ha esaminato gli elementi seguenti: capacità produttiva e capacità inutilizzata in Cina, attrattiva del mercato dell'Unione e prezzi all'esportazione nei mercati di paesi terzi e rapporto tra i prezzi nell'Unione e in Cina, possibile capacità di assorbimento dei mercati di paesi terzi, probabili livelli dei prezzi delle importazioni dalla Cina in assenza di misure antidumping e relativa incidenza sull'industria dell'Unione, compresi l'undercutting e il livello pregiudizievole, e aumento delle importazioni cinesi a seguito dell'annullamento temporaneo dei dazi antidumping.

7.1. Capacità produttiva e capacità inutilizzata nella RPC

- (384) Come indicato ai considerando da 286 a 288, la Cina dispone di una capacità produttiva e di una capacità inutilizzata di livello tale da consentire un rapido aumento delle esportazioni nel mercato dell'Unione in caso di scadenza delle misure antidumping. Come stabilito al considerando 287, la capacità inutilizzata disponibile in Cina nel 2022 ammontava a quasi 20 milioni di unità, quasi equivalenti al consumo totale sul mercato dell'UE.

7.2. **Attrattiva del mercato dell'Unione e prezzi all'esportazione nei mercati di paesi terzi**

- (385) Come indicato ai considerando da 289 a 291, il mercato dell'Unione, che è il secondo mercato al mondo dopo gli Stati Uniti, è un mercato attraente in termini sia di prezzi che di dimensioni. Nel 2023 il livello dei prezzi delle esportazioni cinesi nell'Unione era notevolmente superiore ai prezzi medi delle esportazioni cinesi verso altre destinazioni principali, tra cui gli Stati Uniti. Inoltre, nonostante le misure antidumping in vigore, le importazioni cinesi nell'Unione si sono attestate a circa il 30 % del volume delle importazioni durante l'inchiesta iniziale.

7.3. **Possibile capacità di assorbimento dei mercati di paesi terzi**

- (386) Come indicato al considerando 292, misure di difesa commerciale sulle esportazioni del prodotto simile dalla RPC sono in vigore nella maggior parte dei mercati di paesi terzi che sono importanti consumatori di pneumatici per autocarri. Ciò rende questi mercati meno attraenti per i produttori esportatori cinesi. Si tratta di un ulteriore elemento a sostegno della risultanza secondo cui, in caso di abrogazione delle misure, l'attuale capacità produttiva della RPC finirebbe con ogni probabilità sul mercato dell'Unione.

7.4. **Probabili livelli dei prezzi delle importazioni dalla Cina in assenza di misure antidumping e relativa incidenza sull'industria dell'Unione, compresi l'undercutting e il livello pregiudizievole**

- (387) Come risulta dalla tabella 4, i prezzi all'importazione nell'Unione dalla Cina nel periodo dell'inchiesta di riesame erano pari a 218 EUR/unità, dunque notevolmente inferiori al prezzo di vendita medio dell'industria dell'Unione di 281 EUR/unità riportato nella tabella 9, nonché inferiori al costo di produzione di 260 EUR/unità.
- (388) È pertanto probabile che in assenza dei dazi antidumping le importazioni cinesi sarebbero effettuate a prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'Unione.

7.5. **Aumento delle importazioni cinesi a seguito dell'annullamento parziale dei dazi antidumping**

- (389) Come illustrato nella tabella 3 e nel considerando 306, l'aumento delle importazioni cinesi è stato particolarmente significativo nel 2022, quando le misure iniziali sono state parzialmente annullate dal Tribunale dell'Unione europea.
- (390) Ne consegue che i produttori esportatori cinesi rimangono interessati al mercato dell'Unione e che le importazioni probabilmente aumenterebbero nuovamente in caso di abrogazione delle misure.
- (391) Nelle sue osservazioni sull'apertura, Hankook Group ha sostenuto che l'andamento delle importazioni indica che non esiste alcuna minaccia di persistenza o reiterazione del pregiudizio. Secondo Hankook Group, l'attuale quota di mercato delle importazioni cinesi non potrebbe avere un impatto significativo sul futuro dell'industria dell'Unione. Hankook Group ha inoltre affermato che l'aumento della capacità produttiva cinese non era destinato al mercato dell'Unione, bensì ad altri mercati.
- (392) La Commissione ha espresso disaccordo con tale valutazione. Anche se, in certa misura, i dazi attuali proteggono in qualche modo l'industria dell'Unione dalle importazioni oggetto di dumping dalla RPC, le importazioni cinesi sono state comunque in grado di aumentare la loro quota di mercato durante il periodo in esame. Dati i livelli dei prezzi cinesi in assenza di dazi e la capacità inutilizzata disponibile in Cina, è probabile che la quota di mercato delle importazioni cinesi aumenterebbe notevolmente in caso di scadenza delle misure. Inoltre l'affermazione secondo cui durante il periodo in esame la maggiore capacità cinese è stata indirizzata principalmente verso altri mercati non è stata suffragata da elementi di prova. Anche se fosse corretta, la Commissione ritiene che il mercato dell'Unione rimanga attraente per le importazioni cinesi.
- (393) Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.

- (394) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook ha sostenuto che non esistono elementi di prova sufficienti del rischio di reiterazione del pregiudizio. In particolare Hankook ha sostenuto che l'aumento delle importazioni nel 2022 non può essere collegato all'annullamento parziale delle misure nel 2022 e non è indicativo del comportamento dei produttori esportatori cinesi. Hankook ha inoltre sostenuto che non si è verificato alcun undercutting nel livello 3, che i produttori cinesi aumenterebbero i loro profitti piuttosto che abbassare i loro prezzi in caso di scadenza delle misure e che, dato che il mercato dell'Unione rappresentava solo il 4 % del volume totale delle esportazioni cinesi, tale mercato non può essere considerato attraente.
- (395) La Commissione ha espresso disaccordo con tali argomentazioni. In primo luogo, l'annullamento parziale delle misure da parte del Tribunale ha inviato un segnale al mercato sulla possibilità di una revoca parziale e di un successivo rimborso dei dazi, rendendo le importazioni potenzialmente più attraenti. In secondo luogo, come spiegato ai considerando 316 e 379, la premessa secondo cui non si è verificato alcun undercutting nel livello 3 non è corretta. In terzo luogo, Hankook non ha presentato alcun elemento di prova a sostegno della sua affermazione secondo cui i produttori cinesi aumenterebbero i loro profitti piuttosto che abbassare i loro prezzi in caso di scadenza delle misure. Infine l'attuale livello delle esportazioni cinesi nell'Unione, in un momento in cui i dazi sono in vigore, non può inficiare il fatto che il mercato dell'Unione rimanga attraente per i motivi elencati ai considerando da 289 a 291 e al considerando 385. L'argomentazione è pertanto respinta.

7.6. Conclusioni sul rischio di reiterazione del pregiudizio

- (396) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso che l'eventuale scadenza delle misure comporterà probabilmente un aumento significativo delle importazioni oggetto di dumping dalla Cina a prezzi pregiudizievoli, con un ulteriore aggravamento della situazione pregiudizievole dell'industria dell'Unione.

8. INTERESSE DELL'UNIONE

- (397) A norma dell'articolo 21 del regolamento di base, la Commissione ha valutato se il mantenimento delle misure antidumping esistenti sia contrario all'interesse generale dell'Unione. La determinazione dell'interesse dell'Unione è stata basata su una valutazione di tutti i diversi interessi coinvolti, compresi quelli dell'industria dell'Unione, degli importatori e degli utilizzatori finali.

8.1. Interesse dell'industria dell'Unione

- (398) All'inchiesta hanno collaborato produttori dell'Unione che rappresentano oltre il 25 % del volume di produzione dell'Unione.
- (399) Dall'inchiesta è emerso che l'industria dell'Unione si trovava in una situazione vulnerabile in cui non era in grado di trasferire completamente gli aumenti dei costi ai suoi prezzi di vendita e i suoi margini di profitto erano diminuiti.
- (400) La Commissione conclude che, dato che l'industria dell'Unione sta già subendo un pregiudizio e in caso di scadenza delle misure sussiste un forte rischio di aumento delle importazioni oggetto di dumping dalla Cina a livelli di prezzo pregiudizievoli, ciò comporterebbe una maggiore pressione sui prezzi sul mercato dell'Unione e aggraverebbe ulteriormente il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (401) Il mantenimento delle misure è quindi chiaramente nell'interesse dell'industria dell'Unione.

8.2. Interesse degli importatori indipendenti e degli utilizzatori

- (402) Nessun importatore o utilizzatore ha collaborato all'inchiesta.
- (403) L'inchiesta iniziale ha concluso che, sebbene le misure non fossero nell'interesse degli importatori che dipendono prevalentemente dalle importazioni di pneumatici a prezzi molto bassi dalla Cina, è improbabile che gli importatori con un portafoglio più ampio siano gravemente colpiti dal ripristino della concorrenza leale.

- (404) In assenza di nuovi elementi di prova, la Commissione ha pertanto concluso che, come nell'inchiesta iniziale, il mantenimento delle misure non inciderà in misura significativa sugli importatori o sugli utilizzatori.

8.3. Altri interessi

- (405) Dall'inchiesta iniziale è emerso che le misure che tutelano i produttori di pneumatici di alta gamma dell'industria dell'Unione che fabbricano nuovi pneumatici di alta qualità progettati per un ciclo di vita lungo e che possono essere ricostruiti, nonché i ricostruttori attivi nel mercato di livello 3, sono nell'interesse della politica dell'Unione volta a conseguire la riduzione dei rifiuti e la gestione sostenibile delle materie prime. Inoltre, dato che nel settore della ricostruzione operano principalmente PMI, l'imposizione delle misure sarebbe altresì conforme all'importante obiettivo della Commissione di sostenere le PMI ⁽¹²²⁾.
- (406) Nell'inchiesta iniziale i fornitori di battistrada avevano presentato osservazioni a sostegno dell'istituzione di misure antidumping, asserendo che tali misure sono cruciali per la sopravvivenza dell'industria della ricostruzione e che senza le attività di ricostruzione la loro attività sarebbe duramente colpita. La Commissione ha quindi concluso che le misure sarebbero nell'interesse dei fornitori di battistrada.
- (407) In assenza di nuovi elementi di prova, la Commissione ha pertanto concluso che, come nell'inchiesta iniziale, le misure sarebbero nell'interesse dei fornitori di battistrada.

8.4. Conclusioni sull'interesse dell'Unione

- (408) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che non esistevano motivi validi a norma dell'articolo 21 del regolamento di base per ritenere che non sarebbe nell'interesse dell'Unione mantenere le misure in vigore sulle importazioni di pneumatici originari della Repubblica popolare cinese.

9. MISURE ANTIDUMPING

- (409) Sulla base delle conclusioni raggiunte dalla Commissione in merito alla persistenza del dumping, alla reiterazione del pregiudizio e all'interesse dell'Unione, è opportuno mantenere in vigore le misure antidumping sugli pneumatici originari della Cina.
- (410) Al fine di ridurre al minimo i rischi di elusione dovuti alla differenza nelle aliquote del dazio sono necessarie misure speciali per garantire l'applicazione dei dazi antidumping individuali. L'applicazione di dazi antidumping individuali è possibile solo su presentazione di una fattura commerciale valida alle autorità doganali degli Stati membri. La fattura deve rispettare le prescrizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento. Fino alla presentazione di tale fattura, le importazioni dovrebbero essere soggette al dazio antidumping applicabile a "tutte le altre società".
- (411) Sebbene la presentazione della fattura sia necessaria per consentire alle autorità doganali degli Stati membri di applicare alle importazioni le aliquote del dazio antidumping individuali, essa non costituisce l'unico elemento che le autorità doganali devono prendere in considerazione. Di fatto, anche qualora sia presentata loro una fattura che soddisfa tutte le prescrizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento, le autorità doganali degli Stati membri devono effettuare i consueti controlli e possono, come in tutti gli altri casi, esigere documenti supplementari (documenti di spedizione ecc.) al fine di verificare l'esattezza delle informazioni dettagliate contenute nella dichiarazione e garantire che la successiva applicazione dell'aliquota inferiore del dazio sia giustificata conformemente al diritto doganale.

⁽¹²²⁾ Considerando 295 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione, del 18 ottobre 2018, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 263 del 22.10.2018, pag. 3).

- (412) Nel caso di un aumento significativo del volume delle esportazioni di una delle società che beneficiano di aliquote individuali del dazio inferiori dopo l'istituzione delle misure in esame, tale aumento potrebbe essere considerato di per sé una modificazione della configurazione degli scambi dovuta all'istituzione di misure ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento di base. In tali circostanze, e purché siano soddisfatte le necessarie condizioni, può essere avviata un'inchiesta antielusione. Con tale inchiesta può, tra l'altro, essere esaminata la necessità di sopprimere le aliquote del dazio individuali e istituire di conseguenza un dazio su scala nazionale.
- (413) Le aliquote individuali del dazio antidumping specificate nel presente regolamento si applicano esclusivamente alle importazioni del prodotto oggetto del riesame originario della Repubblica popolare cinese e prodotto dai soggetti giuridici citati. Le importazioni del prodotto oggetto del riesame fabbricato da qualsiasi altra società non specificamente menzionata nel dispositivo del presente regolamento, compresi i soggetti collegati a quelli espressamente menzionati, dovrebbero essere soggette all'aliquota del dazio applicabile a "tutte le altre società". Esse non dovrebbero essere assoggettate a nessuna delle aliquote del dazio antidumping individuali.
- (414) Una società può chiedere l'applicazione di tali aliquote individuali del dazio antidumping in caso di successiva modifica della propria denominazione. La richiesta deve essere presentata alla Commissione ⁽¹²³⁾. La richiesta deve contenere tutte le informazioni pertinenti atte a dimostrare che la modifica non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio ad essa applicabile. Se la modifica della denominazione non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio ad essa applicabile, un avviso relativo alla modifica della denominazione sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (415) Tutte le parti interessate sono state informate dei fatti e delle considerazioni principali in base ai quali si intendeva raccomandare il mantenimento delle misure in vigore. Esse hanno inoltre usufruito di un termine per presentare le loro osservazioni in risposta a tale divulgazione delle informazioni.
- (416) A norma dell'articolo 109 del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio, quando un importo deve essere rimborsato a seguito di una sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, il tasso d'interesse da applicare dovrebbe essere quello applicato dalla Banca centrale europea alle sue principali operazioni di finanziamento, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C, il primo giorno di calendario di ciascun mese.
- (417) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1036,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

- È istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, attualmente classificati con i codici NC 4011 20 90 ed ex 4012 12 00 (codice TARIC 4012 12 00 10) e originari della Repubblica popolare cinese.
- I dazi antidumping definitivi applicabili in EUR per unità del prodotto descritto al paragrafo 1 e fabbricato dalle società sottoelencate sono i seguenti:

Paese d'origine	Società	Dazio antidumping	Codice addizionale TARIC
Cina	Xingyuan Tire Group Co. Ltd. Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	4,48	C331
Cina	GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd. GITI Tire (Fujian) Company Ltd. GITI Tire (Hualin) Company Ltd. GITI Tire (Yinchuan) Company Ltd.	35,74	C332

⁽¹²³⁾ Commissione europea, direzione generale del Commercio, Direzione G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgio.

Paese d'origine	Società	Dazio antidumping	Codice addizionale TARIC
Cina	Chongqing Hankook Tire Co., Ltd. Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	17,37	C334
Cina	Aeolus Tyre Co., Ltd., Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. Pirelli Tyre Co., Ltd.	0	C877
Cina	Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	0	C379
Cina	Weifang Yuelong Rubber Co., Ltd.	4,48	C875
Cina	Hefei Wanli Tire Co., Ltd.	4,48	C876
Cina	Tutte le altre società soggette alla restituzione a norma del regolamento (UE) 2023/737 ⁽¹²⁴⁾ elencate nell'allegato I	10,29	
Cina	Altre società che hanno collaborato elencate nell'allegato II	21,62	
Cina	Altre società che hanno collaborato elencate nell'allegato III	0	
	Tutte le altre importazioni originarie della Repubblica popolare cinese	4,48	C999

3. L'applicazione delle aliquote individuali del dazio specificate per le società citate al paragrafo 2 oppure all'allegato I, all'allegato II o all'allegato III è subordinata alla presentazione alle autorità doganali degli Stati membri di una fattura commerciale valida, su cui figuri una dichiarazione datata e firmata da un responsabile del soggetto che rilascia tale fattura, identificato con nome e funzione, formulata come segue: "Il sottoscritto certifica che (numero di unità) di (prodotto oggetto del riesame) venduto per l'esportazione nell'Unione europea e oggetto della presente fattura è stato fabbricato da (nome e indirizzo della società) (codice addizionale TARIC) in [paese interessato]. Il sottoscritto dichiara che le informazioni fornite nella presente fattura sono complete ed esatte". Fino alla presentazione di tale fattura si applica il dazio applicabile a tutte le altre società.

4. L'articolo 1, paragrafo 2, può essere modificato al fine di aggiungere nuovi produttori esportatori della Repubblica popolare cinese e assoggettarli all'opportuna media ponderata dell'aliquota del dazio antidumping applicabile alle società che hanno collaborato non inserite nel campione. Un nuovo produttore esportatore fornisce elementi di prova che dimostrano che:

- a) non ha esportato le merci di cui all'articolo 1, paragrafo 1, originarie della Repubblica popolare cinese nel periodo compreso tra il 1° luglio 2016 e il 30 giugno 2017 ("periodo dell'inchiesta iniziale");
- b) non è collegato a un esportatore o a un produttore soggetto alle misure istituite dal presente regolamento e che ha collaborato o avrebbe potuto collaborare all'inchiesta conclusa con l'istituzione del dazio; e
- c) ha effettivamente esportato il prodotto oggetto del riesame originario della Repubblica popolare cinese o ha assunto un obbligo contrattuale irrevocabile di esportarne un quantitativo significativo nell'Unione dopo la fine del periodo dell'inchiesta iniziale.

⁽¹²⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/737 della Commissione, del 4 aprile 2023, che reistituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese a seguito della sentenza del Tribunale nelle cause riunite T-30/19 e T-72/19 (GU L 96 del 5.4.2023, pag. 9).

5. In caso di deterioramento delle merci prima dell'immissione in libera pratica per cui, di conseguenza, il prezzo effettivamente pagato o pagabile sia calcolato proporzionalmente ai fini della determinazione del valore in dogana a norma dell'articolo 131, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione ⁽¹²⁵⁾, l'importo del dazio antidumping, calcolato in base agli importi di cui sopra, è ridotto di una percentuale che corrisponde alla riduzione proporzionale del prezzo realmente pagato o pagabile.

6. In caso di modifica o revoca dei dazi compensativi definitivi istituiti a norma dell'articolo 1 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1690 della Commissione ⁽¹²⁶⁾, i dazi di cui al paragrafo 2 [oppure all'allegato I, all'allegato II o all'allegato III] saranno incrementati nella stessa misura, a seconda della società, entro il limite dell'effettivo margine di dumping riscontrato o del margine di pregiudizio riscontrato e a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.

Nei casi in cui il dazio compensativo sia stato sottratto dal dazio antidumping per determinati produttori esportatori, le domande di restituzione a norma dell'articolo 21 del regolamento (UE) 2016/1037 comportano anche la valutazione del margine di dumping prevalente per tale produttore esportatore durante il periodo dell'inchiesta di restituzione. L'importo da rimborsare al richiedente a titolo di restituzione non può superare la differenza tra il dazio riscosso e il dazio compensativo e antidumping combinato stabilito nell'inchiesta di restituzione.

7. Salvo diversa indicazione, si applicano le disposizioni vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 15 gennaio 2025.

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

⁽¹²⁵⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GU L 343 del 29.12.2015, pag. 558).

⁽¹²⁶⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1690 della Commissione, del 9 novembre 2018, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi e ricostruiti, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1).

ALLEGATO I

Produttori esportatori della Repubblica popolare cinese che hanno collaborato soggetti alla restituzione a norma del regolamento (UE) 2023/737

Paese	Nome	Codice aggiuntivo TARIC
Cina	Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338
Cina	Triangle Tyre Co., Ltd	C375
Cina	Shandong Wanda Boto Tyre Co., Ltd	C366
Cina	Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd	C347
Cina	Ningxia Shenzhou Tire Co., Ltd	C345
Cina	Guizhou Tyre Co., Ltd	C340
Cina	Shandong Huasheng Rubber Co., Ltd	C360
Cina	Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd	C346
Cina	Shandong Linglong Tyre Co., Ltd	C363
Cina	Shandong Jinyu Tire Co., Ltd	C362
Cina	Sailun Group Co., Ltd	C351
Cina	Shandong Kaixuan Rubber Co., Ltd	C353
Cina	Weifang Shunfuchang Rubber And Plastic Products Co., Ltd	C377
Cina	Shandong Hengyu Science & Technology Co., Ltd	C358
Cina	Jiangsu General Science Technology Co., Ltd	C341
Cina	Shanghai Huayi Group Corp. Ltd; Double Coin Group (Jiang Su) Tyre Co., Ltd	C878
Cina	Qingdao GRT Rubber Co., Ltd	C350
Cina	Chaoyang Long March Tyre Co., Ltd	C338

ALLEGATO II

Produttori esportatori della Repubblica popolare cinese che hanno collaborato non inseriti nel campione nell'inchiesta iniziale

Paese	Nome	Codice aggiuntivo TARIC
Cina	Bayi Rubber Co., Ltd	C335
Cina	Bridgestone (Huizhou) Tire Co., Ltd	C336
Cina	Megalith Industrial Group Co., Ltd	C342
Cina	Michelin Shenyang Tire Co., Ltd	C343
Cina	Nanjing Kumho Tire Co., Ltd	C344
Cina	Qingdao Fudong Tyre Co., Ltd	C348
Cina	Qingdao Hairunsen Tyre Co., Ltd	C349
Cina	Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd	C352
Cina	Shandong Changfeng Tyres Co., Ltd	C354
Cina	Shandong Haohua Tire Co., Ltd	C355
Cina	Shandong Hengfeng Rubber & Plastic Co., Ltd	C357
Cina	Shandong Homerun Tires Co., Ltd	C359
Cina	Shandong Hugerubber Co., Ltd	C361
Cina	Shandong Mirage Tyres Co., Ltd	C364
Cina	Shandong Vheal Group Co., Ltd	C365
Cina	Shandong Wosen Rubber Co., Ltd	C367
Cina	Shandong Yongfeng Tyres Co., Ltd	C368
Cina	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd; Shandong Santai Rubber Co., Ltd	C369
Cina	Shandong Yongtai Group Co., Ltd	C370
Cina	Shengtai Group Co., Ltd	C372
Cina	Toyo Tire (Zhucheng) Co., Ltd	C374
Cina	Weifang Goldshield Tire Co., Ltd	C376
Cina	Xuzhou Armour Rubber Company Ltd	C378

ALLEGATO III

Altri produttori esportatori cinesi non inseriti nel campione che hanno collaborato all'inchiesta antidumping iniziale ma non all'inchiesta antisovvenzioni iniziale

Paese	Nome	Codice addizionale TARIC
Cina	Briway Tire Co., Ltd	C337
Cina	Goodyear Dalian Tire Company Limited	C339
Cina	Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd	C356
Cina	Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd	C373
Cina	Zhongce Rubber Group Co., Ltd	C379