



Sommario

II Atti non legislativi

REGOLAMENTI

- ★ Regolamento (UE) 2018/681 della Commissione, del 4 maggio 2018, recante modifica dell'allegato del regolamento (UE) n. 231/2012 che stabilisce le specifiche degli additivi alimentari elencati negli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le specifiche del copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (E 1209) ⁽¹⁾ 1
- ★ Regolamento (UE) 2018/682 della Commissione, del 4 maggio 2018, che modifica l'allegato II del regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'uso del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) nelle salse emulsionate ⁽¹⁾ 5
- ★ 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 8

DECISIONI

- ★ Decisione di esecuzione (UE) 2018/684 della Commissione, del 4 maggio 2018, che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 al fine di aggiornare l'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ 47

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) 2018/681 DELLA COMMISSIONE

del 4 maggio 2018

recante modifica dell'allegato del regolamento (UE) n. 231/2012 che stabilisce le specifiche degli additivi alimentari elencati negli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le specifiche del copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (E 1209)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo agli additivi alimentari ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 14,

visto il regolamento (CE) n. 1331/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che istituisce una procedura uniforme di autorizzazione per gli additivi, gli enzimi e gli aromi alimentari ⁽²⁾, in particolare l'articolo 7, paragrafo 5,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 231/2012 della Commissione ⁽³⁾ stabilisce le specifiche degli additivi alimentari elencati negli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1333/2008.
- (2) Tali specifiche possono essere aggiornate conformemente alla procedura uniforme di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1331/2008, che può essere avviata su iniziativa della Commissione o a seguito di una domanda.
- (3) Conformemente all'allegato II del regolamento (CE) n. 1333/2008, il copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (E 1209) è autorizzato come additivo alimentare nella categoria di alimenti 17.1 «Integratori alimentari in forma solida, comprese capsule, compresse e simili, tranne le pastiglie da masticare». A norma delle specifiche dell'UE attualmente in vigore, la quantità massima ammessa di etilenglicole e dietilenglicole, presenti come impurezze nell'additivo alimentare copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (E 1209), è di 50 mg/kg per ciascuna delle due sostanze.
- (4) Il 26 giugno 2015 è stata presentata una domanda di modifica delle specifiche per quanto riguarda i limiti per l'etilenglicole e il dietilenglicole nel copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (E 1209). La domanda è stata resa accessibile agli Stati membri a norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1331/2008.
- (5) Il richiedente ha chiesto di aumentare i singoli limiti massimi per tali due impurezze nelle specifiche del copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (E 1209) ad un limite complessivo di «non più di 620 mg/kg per l'etilenglicole singolarmente o in combinazione con il dietilenglicole». Secondo il richiedente, tale

⁽¹⁾ GUL 354 del 31.12.2008, pag. 16.

⁽²⁾ GUL 354 del 31.12.2008, pag. 1.

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 231/2012 della Commissione, del 9 marzo 2012, che stabilisce le specifiche degli additivi alimentari elencati negli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 83 del 22.3.2012, pag. 1).

specificata era inclusa nella domanda iniziale valutata dall'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità») nel 2013 ⁽¹⁾ e il limite proposto (620 mg/kg per l'etilenglicole singolarmente o in combinazione con il dietilenglicole) era identico a quello per l'etilenglicole nei prodotti farmaceutici.

- (6) Nel suo parere del 18 maggio 2017 ⁽²⁾ l'Autorità ha concluso che la domanda del richiedente comporterebbe un'esposizione totale derivante dagli usi dell'additivo alimentare inferiore alla dose giornaliera tollerabile complessiva (TDI) di 0,5 mg/kg di peso corporeo/giorno stabilita dal comitato scientifico per l'alimentazione umana (SCF) e che la modifica delle specifiche per quanto riguarda il livello delle impurezze etilenglicole e dietilenglicole nel copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (E 1209) proposta dal richiedente non presenta problemi di sicurezza. L'Autorità ha tuttavia osservato che i risultati analitici forniti erano costantemente e considerevolmente inferiori (fino a 360 mg/kg) al livello di 620 mg/kg proposto per l'etilenglicole singolarmente o in combinazione con il dietilenglicole nelle specifiche dell'UE per l'E 1209.
- (7) Dalle discussioni con gli Stati membri in sede di gruppo di esperti governativi in materia di additivi è risultato che il limite massimo per l'etilenglicole e il dietilenglicole dovrebbe essere mantenuto al minimo ragionevolmente possibile, come dimostrato dai dati analitici, al fine di limitare il loro contributo alla TDI.
- (8) Nell'aggiornare le specifiche stabilite dal regolamento (UE) n. 231/2012 è necessario tenere conto delle specifiche e delle tecniche di analisi relative agli additivi alimentari indicate nel Codex Alimentarius, come definite dal comitato misto FAO/OMS di esperti sugli additivi alimentari (JECFA).
- (9) Le specifiche JECFA per il copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (INS 1209) sono state elaborate durante l'ottantesima riunione del JECFA ⁽³⁾ e pubblicate nelle monografie FAO JECFA n. 17 ⁽⁴⁾ nel 2015. Il livello di etilenglicole e di dietilenglicole ivi fissato è «non più di 400 mg/kg (singolarmente o in combinazione)».
- (10) Di conseguenza è opportuno modificare i livelli delle impurezze etilenglicole e dietilenglicole nell'additivo alimentare copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (E 1209) a «non più di 400 mg/kg per l'etilenglicole singolarmente o in combinazione con il dietilenglicole».
- (11) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 231/2012.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato del regolamento (UE) n. 231/2012 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

⁽¹⁾ Gruppo di esperti scientifici dell'EFSA sugli additivi alimentari e sulle fonti di nutrienti aggiunte agli alimenti (ANS), 2013. *Scientific Opinion on the safety of polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer as a food additive* (parere scientifico sulla sicurezza del copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole come additivo alimentare). *The EFSA Journal* 2013; 11(7):3303, 31 pp. <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2013.3303>

⁽²⁾ Gruppo di esperti scientifici dell'EFSA sugli additivi alimentari e sulle fonti di nutrienti aggiunte agli alimenti (ANS), 2017. *Scientific Opinion on safety of the proposed amendment of the specifications for the food additive polyvinyl alcohol-polyethylene glycol-graft-co-polymer (E 1209)* [parere scientifico sulla sicurezza della proposta modifica delle specifiche per l'additivo alimentare copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole (E 1209)]. *EFSA Journal* 2017;15(6):4865, 23 pp. <https://doi.org/10.2903/j.efsa.2017.4847>

⁽³⁾ *Evaluation of certain food additives and contaminants: eightieth report of the Joint FAO/WHO Expert Committee on Food Additives* (valutazione di alcuni additivi e contaminanti alimentari: diciottesima relazione del comitato misto FAO/OMS di esperti sugli additivi alimentari). *WHO Technical Report Series* (Serie di relazioni tecniche dell'OMS) n. 995.

⁽⁴⁾ <http://www.fao.org/documents/card/en/c/001c43bb-c473-4a65-a511-d876831f41a0/>.

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

Fatto a Bruxelles, il 4 maggio 2018

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Nell'allegato del regolamento (UE) n. 231/2012, per quanto riguarda i livelli di purezza dell'additivo per alimenti E 1209 copolimero a innesto di alcole polivinilico-polietilenglicole, le voci relative all'etilenglicole e al dietilenglicole sono sostituite dalla voce seguente:

«Glicoli etilenici (mono- e di-)	Non più di 400 mg/kg (singolarmente o in combinazione)».
----------------------------------	--

REGOLAMENTO (UE) 2018/682 DELLA COMMISSIONE**del 4 maggio 2018****che modifica l'allegato II del regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda l'uso del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) nelle salse emulsionate****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, relativo agli additivi alimentari ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 10, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato II del regolamento (CE) n. 1333/2008 stabilisce un elenco UE degli additivi autorizzati negli alimenti e le condizioni del loro uso.
- (2) Tale elenco può essere aggiornato, in conformità della procedura uniforme di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1331/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, su iniziativa della Commissione o a seguito di una domanda.
- (3) Conformemente all'allegato II del regolamento (CE) n. 1333/2008, il poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) è un additivo alimentare già autorizzato nella categoria alimentare 12.6 «Salse» (ad un livello massimo di 4 000 mg/kg), ma solo per i condimenti.
- (4) A norma dell'articolo 32, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1333/2008 è necessario sottoporre il poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) a una nuova valutazione dei rischi da parte dell'Autorità europea per la sicurezza alimentare («l'Autorità»). A norma del regolamento (UE) n. 257/2010 della Commissione ⁽³⁾, la nuova valutazione degli emulsionanti doveva essere ultimata entro il 31 dicembre 2016.
- (5) Il 4 agosto 2014 è stata presentata una domanda di autorizzazione dell'uso del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) come emulsionante nelle salse emulsionate. La domanda è stata successivamente resa accessibile agli Stati membri dalla Commissione, in conformità dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1331/2008.
- (6) Negli alimenti trasformati, come le salse emulsionate, la riduzione dei grassi è di norma ottenuta mediante l'impiego di addensanti. Gli addensanti tuttavia determinano una modifica indesiderata delle proprietà organolettiche dell'alimento, se utilizzati al di sopra di una determinata concentrazione. In alcuni alimenti, come le salse emulsionate, un'ulteriore riduzione del contenuto di grassi può essere ottenuta mediante l'impiego di emulsionanti in grado di stabilizzare un elevato tenore d'acqua all'interno dei grassi. In studi condotti dal richiedente, in cui si confronta l'efficacia di vari emulsionanti ai fini dell'ulteriore riduzione dei grassi nelle salse emulsionate, il poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) ha fornito i risultati migliori in termini di proprietà sia fisiche sia organolettiche della salsa emulsionata ottenuta. Il livello di poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) necessario per ottenere la funzione tecnologica desiderata era di 4 000 mg/kg.
- (7) Il 27 maggio 2016 la Commissione ha chiesto all'Autorità di valutare la sicurezza della proposta estensione dell'uso del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) nelle salse emulsionate, in aggiunta alla nuova valutazione della sicurezza di tale sostanza a norma del regolamento (UE) n. 257/2010 della Commissione.
- (8) Il 24 marzo 2017 l'Autorità ha formulato un parere scientifico sulla nuova valutazione del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) ⁽⁴⁾ e ha stabilito una dose giornaliera ammissibile (DGA) di 25 mg di poliricinoleato di poliglicerolo/kg di peso corporeo al giorno. Considerato che le stime di esposizione non superavano la DGA, l'Autorità ha concluso che il poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) come additivo alimentare non pone problemi

⁽¹⁾ GUL 354 del 31.12.2008, pag. 16.

⁽²⁾ Regolamento (CE) n. 1331/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, che istituisce una procedura uniforme di autorizzazione per gli additivi, gli enzimi e gli aromi alimentari (GUL 354 del 31.12.2008, pag. 1).

⁽³⁾ Regolamento (UE) n. 257/2010 della Commissione, del 25 marzo 2010, che istituisce un programma relativo a una nuova valutazione degli additivi alimentari autorizzati conformemente al regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo agli additivi alimentari (GUL 80 del 26.3.2010, pag. 19).

⁽⁴⁾ *The EFSA Journal* 2017; 15(3):4743.

di sicurezza, se impiegato conformemente all'utilizzo e ai livelli di utilizzo autorizzati o comunicati. L'Autorità ha inoltre concluso che l'ulteriore uso del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) al livello massimo di 4 000 mg/kg nelle salse emulsionate non determinerebbe un'esposizione totale a tale sostanza superiore alla DGA. Ne consegue che l'estensione dell'uso del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) nelle salse emulsionate non pone problemi di sicurezza.

- (9) L'Autorità ha altresì raccomandato di apportare varie modifiche alle specifiche del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) nel regolamento (UE) n. 231/2012 della Commissione ⁽¹⁾. Tali modifiche sono in ampia misura collegate all'uso del glicerolo nel processo di fabbricazione del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) e pertanto sono simili alle raccomandazioni formulate dall'Autorità nel suo parere scientifico sulla nuova valutazione del glicerolo (E 422) ⁽²⁾. La modifica delle specifiche del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476), in linea con le raccomandazioni dell'Autorità, verrà pertanto effettuata separatamente, congiuntamente alle specifiche del glicerolo (E 422) e di altri additivi alimentari a base di glicerolo.
- (10) È quindi opportuno autorizzare l'uso del poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) come emulsionante nelle salse emulsionate, compresi i condimenti, nella categoria alimentare 12.6 «Salse» (ad un livello massimo di 4 000 mg/kg).
- (11) L'allegato II del regolamento (CE) n. 1333/2008 dovrebbe pertanto essere modificato di conseguenza.
- (12) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per le piante, gli animali, gli alimenti e i mangimi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato II del regolamento (CE) n. 1333/2008 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo 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 4 maggio 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

⁽¹⁾ Regolamento (UE) n. 231/2012 della Commissione, del 9 marzo 2012, che stabilisce le specifiche degli additivi alimentari elencati negli allegati II e III del regolamento (CE) n. 1333/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 83 del 22.3.2012, pag. 1).

⁽²⁾ *The EFSA Journal* 2017; 15(3):4720.

ALLEGATO

Nell'allegato II, parte E, del regolamento (CE) n. 1333/2008, nella categoria alimentare 12.6 «Salse», la voce relativa al poliricinoleato di poliglicerolo (E 476) è sostituita dalla seguente:

	«E 476	Poliricinoleato di poliglicerolo	4 000		Solo salse emulsionate»
--	--------	----------------------------------	-------	--	-------------------------

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**

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 7, paragrafo 4,

previa consultazione degli Stati membri,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA**1.1. Apertura**

- (1) La denuncia è stata presentata il 30 giugno 2017 dalla coalizione contro le importazioni sleali di pneumatici («il denunciante»), per conto di produttori che rappresentano oltre il 45 % della produzione totale dell'Unione di pneumatici nuovi e ricostruiti per autobus o autocarri. La denuncia conteneva elementi di prova sufficienti dell'esistenza del dumping e del conseguente pregiudizio.
- (2) L'11 agosto 2017 la Commissione europea («la Commissione») ha aperto un'inchiesta antidumping relativa alle 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 («pneumatici nuovi e ricostruiti» o «il prodotto in esame») originari della Repubblica popolare cinese («il paese interessato» o «la RPC»), a norma dell'articolo 5 del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio («il regolamento di base»). La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾ («l'avviso di apertura»).
- (3) Il 21 ottobre la Commissione ha pubblicato una rettifica all'avviso di apertura nella quale ha chiarito la definizione del prodotto in esame ⁽³⁾.
- (4) Il 14 ottobre 2017 la Commissione ha aperto un'inchiesta antisovvenzioni relativa alle importazioni nell'Unione di pneumatici nuovi e ricostruiti per autobus e autocarri originari della RPC e ha avviato un'inchiesta distinta. L'avviso di apertura è stato pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁴⁾.

1.2. Registrazione delle importazioni

- (5) Il 30 agosto 2016 il denunciante ha presentato una richiesta di registrazione delle importazioni del prodotto in esame originario della RPC a norma dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base.
- (6) Il 4 ottobre 2017 l'Associazione dell'industria della gomma cinese (*China Rubber Industry Association*, «CRIA») e la Camera di commercio cinese degli importatori ed esportatori di metalli, minerali e prodotti chimici (*China*

⁽¹⁾ GUL 176 del 30.6.2016, pag. 21.

⁽²⁾ Avviso di apertura di un procedimento antidumping concernente le importazioni di pneumatici nuovi e ricostruiti per autobus o autocarri originari della Repubblica popolare cinese (GU C 264 dell'11.8.2017, pag. 14).

⁽³⁾ GU C 356 del 21.10.2017, pag. 24.

⁽⁴⁾ Avviso di apertura di un procedimento antisovvenzioni relativo alle importazioni di pneumatici nuovi e ricostruiti per autobus o autocarri originari della Repubblica popolare cinese (GU C 346 del 14.10.2017, pag. 9).

Chamber of Commerce of Metals, Minerals and Chemicals Importers and Exporters, «CCCMC») hanno presentato osservazioni sulla richiesta di registrazione. Esse sostenevano che tale richiesta non aveva rispettato lo standard probatorio applicabile poiché non vi era prova di pratiche di dumping nel passato né di un sostanziale aumento delle importazioni e neppure del fatto che le importazioni potessero gravemente compromettere l'effetto riparatore del dazio. Il 19 ottobre 2017 la Commissione ha organizzato un'audizione su richiesta della CRIA, nella quale ha ribadito le proprie precedenti osservazioni.

- (7) Il 2 febbraio 2018 la Commissione ha pubblicato il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 («il regolamento sulla registrazione») ⁽¹⁾ che dispone la registrazione delle importazioni del prodotto in esame originario della RPC a decorrere dal 3 febbraio 2018. In tale regolamento la Commissione ha valutato le osservazioni formulate dalle parti interessate.
- (8) Dopo che la registrazione è diventata efficace, Hankook Group ⁽²⁾ ha dichiarato che i propri diritti di difesa erano stati violati in quanto, prima dell'entrata in vigore del regolamento sulla registrazione, non aveva ricevuto alcuna comunicazione riguardo all'intenzione della Commissione di disporre la registrazione delle importazioni del prodotto in esame. Per tale ragione, Hankook Group ha asserito che era stato violato l'articolo 41 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (9) La Commissione ha osservato che, a norma dell'articolo 20, paragrafo 2, del regolamento di base, la comunicazione preventiva è obbligatoria prima dell'istituzione delle misure definitive. La stessa disposizione non si applica a una decisione di registrazione a norma dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base. Tale articolo prevede soltanto la preventiva informazione degli Stati membri a tempo debito. Inoltre il diritto di ogni persona di essere ascoltata, sancito dall'articolo 41, paragrafo 2, lettera a), della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, si applica solo a misure individuali sfavorevoli. Nel caso in esame, la Commissione ha chiesto alle autorità doganali dell'Unione di registrare le importazioni. Il regolamento sulla registrazione non costituisce una misura individuale che incide negativamente su Hankook Group. Esso non era rivolto a Hankook Group né produceva effetti negativi a livello individuale per tale gruppo. Non vi è stata pertanto violazione né del diritto di difesa di Hankook Group né dell'articolo 41 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.

1.3. Periodo dell'inchiesta e periodo in esame

- (10) L'inchiesta relativa al dumping e al pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° luglio 2016 e il 30 giugno 2017 («il periodo dell'inchiesta»). L'analisi delle tendenze utili per valutare il pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2014 e la fine del periodo dell'inchiesta («il periodo in esame»).

1.4. Parti interessate

- (11) Nell'avviso di apertura la Commissione ha invitato le parti interessate a manifestarsi per partecipare all'inchiesta. La Commissione ha inoltre informato espressamente dell'apertura dell'inchiesta il denunciante, gli altri produttori noti dell'Unione, i produttori esportatori noti e le autorità della Repubblica popolare cinese, gli importatori, i fornitori, gli utilizzatori e gli operatori commerciali noti, oltre alle associazioni notoriamente interessate, invitandoli a partecipare.
- (12) Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni sull'apertura dell'inchiesta e di chiedere un'audizione con la Commissione e/o il consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale.
- (13) Due produttori dell'Unione, rappresentati dal denunciante, si sono avvalsi di tale facoltà per chiedere alla Commissione di mantenere riservati i loro nomi per timore di ritorsioni da parte di clienti o concorrenti interessati dall'inchiesta di cui trattasi, in conformità all'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento di base. Inoltre due produttori dell'Unione che hanno collaborato hanno successivamente chiesto che venisse riservato loro il medesimo trattamento.
- (14) La Commissione ha esaminato singolarmente nel merito ciascuna richiesta di riservatezza, stabilendo che effettivamente sussisteva una significativa possibilità di ritorsioni in ciascun caso e ha accolto la richiesta di non rendere noti i nomi di dette società.

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 della Commissione, del 1° febbraio 2018, che dispone la registrazione delle importazioni di pneumatici nuovi e ricostruiti per autobus o autocarri originari della Repubblica popolare cinese (GU L 30 del 2.2.2018, pag. 12).

⁽²⁾ Hankook Group è composto dalle seguenti società collegate: Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; e Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.

- (15) Due produttori esportatori, Giti Group ⁽¹⁾ e Aeolus Group ⁽²⁾, hanno sostenuto che l'anonimato dei due produttori dell'Unione rappresentati dal denunciante avrebbe potuto pregiudicare gravemente il diritto di difesa delle parti, in quanto non è possibile verificare che il denunciante rappresenti effettivamente più del 25 % della produzione totale dell'Unione. L'anonimato non consente inoltre alle parti interessate di conoscere il livello ⁽³⁾ in cui opera il denunciante e di conseguenza di effettuare osservazioni significative sul pregiudizio notevole che quest'ultimo potrebbe subire a causa delle esportazioni cinesi del prodotto in esame nell'Unione. Giti Group ha dichiarato inoltre che, secondo il denunciante, il livello 3 della produzione dell'Unione rappresentava solo il 16 % della produzione totale dell'Unione. Tale gruppo ha pertanto sostenuto che l'apertura del procedimento costituiva una violazione dell'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento di base. Giti Group e Aeolus Group hanno infine affermato che la riservatezza impedisce alle parti interessate di sapere se i produttori dell'Unione inseriti nel campione siano collegati ai produttori cinesi esportatori.
- (16) L'articolo 19 del regolamento di base stabilisce che la Commissione non deve rivelare informazioni riservate salvo esplicita autorizzazione della parte che le ha fornite. La Commissione ha ritenuto che la versione consultabile della denuncia permetteva alle parti interessate di verificare i requisiti di rappresentatività. La rappresentatività del denunciante deve inoltre essere verificata sulla base complessiva dell'industria per la quale si presume il pregiudizio e non per livello di mercato. Infine l'argomentazione secondo cui la mancanza di informazioni in merito a potenziali legami tra i denunciati anonimi e i produttori esportatori cinesi avrebbe ostacolato i diritti di difesa delle parti interessate non ha convinto la Commissione. Di conseguenza le argomentazioni mosse contro la concessione della riservatezza sono state respinte.
- (17) La Commissione ha inoltre informato dell'apertura dell'inchiesta i produttori di Repubblica di Corea («Corea»), Giappone, Repubblica dell'India («India»), Repubblica del Sud Africa («Sud Africa»), Repubblica di Turchia («Turchia»), Regno di Thailandia («Thailandia») e Repubblica federativa del Brasile («Brasile»), invitandoli a partecipare. Nell'avviso di apertura la Commissione ha informato le parti interessate della sua intenzione di scegliere gli Stati Uniti d'America («USA») come paese terzo a economia di mercato («paese di riferimento») ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base. Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni e hanno fornito comunicazioni al riguardo (cfr. il punto 3.1.2).

1.5. Campionamento

- (18) 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.
- a) *Campionamento dei produttori dell'Unione*
- (19) 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 in base al massimo volume rappresentativo della produzione e delle vendite, garantendo nel contempo un'equilibrata distribuzione geografica. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni sul campione provvisorio.
- (20) Quattro parti interessate hanno presentato osservazioni sul campione provvisorio (Aeolis Group, Giti Group, la CRIA e la CCCMC). Esse ritenevano in particolare che la segmentazione del mercato in tre livelli non fosse rispecchiata correttamente nel campione provvisorio e che tale campione dovesse riflettere il più possibile la percentuale della produzione e delle vendite dei livelli 1, 2 e 3 rispetto alla produzione e alle vendite totali dell'Unione.
- (21) Successivamente a tale commento, il 25 settembre 2017 la Commissione ha chiesto ai produttori dell'Unione di presentare informazioni aggiuntive sui livelli, al fine di istituire un campione riveduto dei produttori dell'Unione.
- (22) I produttori dell'Unione che hanno collaborato rispondendo al questionario per il campionamento comprendono imprese di grandi dimensioni nonché piccole e medie imprese («PMI») ⁽⁴⁾ e rappresentano più del 50 % della produzione e delle vendite totali stimate dell'Unione.

⁽¹⁾ Giti Tire (China) Investment Co., Ltd. e le sue filiali: Giti Tire (Anhui) Co., Ltd.; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd.; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd.

⁽²⁾ Aeolus Tyre Group Co., Ltd., comprese Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. e Pirelli Tyre Co., Ltd.

⁽³⁾ Le informazioni raccolte e ricevute dalla Commissione indicano che il mercato degli pneumatici per autocarri e autobus dell'Unione è suddiviso in tre livelli. Il livello 1 comprende gli pneumatici nuovi premium con il marchio dei principali fabbricanti. Il livello 2 comprende la maggior parte degli pneumatici non-premium, sia nuovi che ricostruiti, con prezzi e prestazioni di chilometraggio compresi approssimativamente tra il 65 % e l'80 % del prezzo degli pneumatici del livello 1. Gli pneumatici di livello 3 comprendono invece gli pneumatici sia nuovi che ricostruiti con prestazioni di chilometraggio inferiori e una ricostruibilità molto limitata.

⁽⁴⁾ Cfr. la raccomandazione della Commissione del 6 maggio 2003 relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (2003/361/CE).

- (23) Allo scopo di stabilire il campione definitivo, la Commissione ha preso in considerazione la segmentazione del settore degli pneumatici in più livelli, garantendo che i tre livelli fossero tutti rappresentati dalle società inserite nel campione. Inoltre, al fine di garantire che la situazione delle PMI fosse debitamente rispecchiata nell'analisi del pregiudizio, dato che queste rappresentano circa il 15 % del volume totale di vendite dei produttori dell'Unione, la Commissione ha ritenuto che le PMI dovessero essere anch'esse rappresentate nel campione.
- (24) Undici produttori dell'Unione sono stati inseriti nel campione, in considerazione dei seguenti criteri:
- la rappresentatività complessiva in termini di dimensioni del volume di produzione e di vendita del prodotto in esame nell'anno 2016,
 - la rappresentatività dei livelli in termini di dimensione del volume di produzione del prodotto in esame nell'anno 2016,
 - la distribuzione geografica e
 - la rappresentatività dei produttori dell'Unione in base alle dimensioni (PMI e grandi imprese).
- (25) I produttori dell'Unione inseriti nel campione comprendono sia grandi imprese che PMI. I produttori dell'Unione selezionati hanno sede in sei Stati membri (Italia, Spagna, Polonia, Portogallo, Germania e Francia) e insieme rappresentavano oltre il 36 % della produzione e delle vendite dell'UE dichiarate dai produttori dell'Unione che hanno collaborato.
- (26) Il 22 dicembre 2017 uno dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, il polacco Geyer&Hosaja, ha informato la Commissione di aver deciso di sospendere la propria collaborazione all'inchiesta. La revoca dell'impegno da parte di questo produttore non altera le percentuali di cui al considerando 25, dal momento che la sua produzione rappresenta meno dello 0,1 % della produzione totale dell'Unione. La Commissione ha pertanto concluso che il campione finale è rappresentativo dell'industria dell'Unione.
- (27) Infine Giti Group ha sostenuto che la Commissione avrebbe dovuto interrompere immediatamente l'inchiesta a causa dell'errata preselezione, dal punto di vista procedurale, del campione di produttori dell'Unione. La Commissione ha rammentato che la selezione provvisoria di un campione di produttori dell'Unione è giuridicamente possibile e contribuisce all'efficacia di un'inchiesta entro scadenze ravvicinate. Come dimostrato nei considerando da 21 a 25, il campione provvisorio è stato modificato a seguito delle osservazioni presentate dalle parti interessate. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

b) *Campionamento degli importatori*

- (28) Per decidere se fosse necessario ricorrere al campionamento e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha chiesto agli importatori indipendenti di fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura. Si sono manifestati cinque importatori le cui importazioni dalla RPC rappresentano circa 430 000 unità. Sono state inserite nel campione due imprese che rappresentano il [70 % - 90 %] degli importatori che hanno presentato un modulo per il campionamento.

c) *Campionamento dei produttori esportatori della RPC*

- (29) Per decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha chiesto a tutti i produttori esportatori nella RPC di fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura. La Commissione ha inoltre chiesto alla missione della Repubblica popolare cinese presso l'Unione di individuare e/o contattare altri produttori esportatori potenzialmente interessati a partecipare all'inchiesta.
- (30) 49 produttori esportatori hanno fornito le informazioni richieste e hanno accettato di essere inseriti nel campione. In conformità all'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato un campione composto dei seguenti quattro produttori in base al massimo volume rappresentativo delle esportazioni nell'Unione che potesse adeguatamente essere esaminato nel periodo di tempo disponibile:
- Aeolus Tyre Co., Ltd.; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. e Pirelli Tyre Co., Ltd. («Aeolus Group»),
 - Xingyuan Tire Group Ltd., Co. e Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. («Xingyuan Group»),

- Giti Tire (China) Investment Co., Ltd.; Giti Tire (Anhui) Co., Ltd.; Giti Tire (Fujian) Co., Ltd.; Giti Tire (Hualin) Co., Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd. («Giti Group»),
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. («Hankook Group»).
- (31) Conformemente 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. La Commissione ha ricevuto osservazioni da: 1) il denunciante, 2) la CRIA e la CCCMC, e 3) un produttore esportatore (Giti Group).
- (32) Il denunciante ha sostenuto che il campione proposto non era abbastanza rappresentativo poiché non teneva sufficientemente conto dei diversi segmenti di prezzo, denominati livelli, sul mercato degli pneumatici dell'Unione. Secondo il denunciante il segmento intermedio (livello 2) era sovrarappresentato nel campione, mentre la grande maggioranza degli esportatori cinesi operava nel segmento inferiore (livello 3), che era sottorappresentato. Il denunciante ha pertanto affermato che i produttori esportatori inseriti nel campione non avrebbero rispecchiato in modo adeguato il prezzo medio all'importazione nell'Unione. Il denunciante ha chiesto che i produttori esportatori inclusi nel livello 2 venissero sostituiti con quelli del livello 3.
- (33) La CRIA, la CCCMC e Giti Group hanno accettato, in linea di principio, il campione selezionato in via provvisoria ma hanno ritenuto che, dato il numero elevato di produttori esportatori, la rappresentatività del campione poteva essere aumentata ulteriormente aggiungendo altre imprese.
- (34) La Commissione ha ritenuto che il campione proposto, costituito da produttori esportatori appartenenti sia al livello intermedio che a quello inferiore, rappresentava più del 50 % delle importazioni totali dalla RPC nell'Unione. La sostituzione dei principali produttori esportatori appartenenti al livello 2 con produttori esportatori minori appartenenti al livello 3 avrebbe nuocciuto alla rappresentatività del campione, dal momento che un'ingente quota delle esportazioni totali si collocava, secondo i dati disponibili, nel livello intermedio.
- (35) Di conseguenza la Commissione ha deciso di mantenere il campione selezionato in via provvisoria e il 19 ottobre 2017 ha informato della decisione tutte le parti interessate.
- (36) Successivamente l'Associazione europea dei ricostruttori di pneumatici (*Bureau International Permanent des Associations de Vendeurs et Rechapeurs de Pneumatiques* - «BIPAVER») e l'associazione europea dei produttori di pneumatici e gomma (*European Tyre & Rubber Manufacturers Association* - «ETRMA») hanno sostenuto che il campione selezionato in via definitiva poteva condurre a un forte squilibrio, all'interno della gamma di prodotti, tra gli pneumatici di livello 2 e quelli di livello 3. A giudizio delle suddette associazioni, i prezzi medi all'importazione potrebbero non rispecchiare accuratamente la quota dei volumi delle importazioni che arca il pregiudizio maggiore all'industria dell'Unione. Esse hanno pertanto esortato la Commissione a valutare nuovamente il campione e modificarlo, quanto meno aggiungendo un produttore esportatore del livello 3 con volumi di esportazione significativi.
- (37) La Commissione ha riesaminato la possibilità concreta di ampliare ulteriormente il campione. Essa ha precisato che i gruppi di produttori esportatori selezionati nel campione comprendevano: 1) 13 persone giuridiche attive nella produzione e nella vendita del prodotto in esame sul mercato nazionale, 2) due esportatori collegati con sede al di fuori dell'Unione e 3) più di dieci importatori collegati con sede nell'Unione. I dati forniti da ciascuna di tali società dovevano essere elaborati e verificati. La Commissione ha quindi ritenuto che non sarebbe stato possibile esaminare adeguatamente un numero maggiore di produttori esportatori nel periodo di tempo a disposizione.
- (38) La Commissione non ha pertanto modificato il campione selezionato in via definitiva, come precedentemente comunicato alle parti interessate.
- (39) Oltre ai quattro produttori esportatori inseriti nel campione, dieci produttori esportatori hanno dichiarato che, qualora non fossero inseriti nel campione, avrebbero desiderato ricevere un questionario e gli altri moduli da compilare per chiedere un esame individuale a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento di base.
- (40) La Commissione ha inviato i questionari anti-dumping ai quattro produttori esportatori cinesi inseriti nel campione, ai dieci produttori esportatori che hanno richiesto il questionario e gli altri moduli da compilare sopra indicati, nonché ai produttori dell'Unione inseriti nel campione.
- (41) Hanno risposto al questionario i quattro produttori esportatori cinesi inseriti nel campione e dieci produttori dell'Unione inseriti nel campione. Nessuno dei produttori esportatori non inseriti nel campione ha risposto ai questionari.

1.6. Moduli di richiesta del trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato («TEM»)

- (42) La Commissione ha inviato i moduli di richiesta del TEM ai due produttori esportatori inseriti nel campione (Hankook Group e Giti Group), che hanno chiesto il trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato in conformità all'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento di base. Ha inoltre inviato i moduli di richiesta del TEM ai produttori esportatori disposti a collaborare non inseriti nel campione che ne avevano fatto richiesta. La Commissione ha ricevuto le risposte ai moduli di richiesta del TEM soltanto dalle due società inserite nel campione.

1.7. Visite di verifica

- (43) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie a determinare in via provvisoria il dumping, il conseguente pregiudizio e l'interesse dell'Unione. Sono state effettuate visite di verifica a norma dell'articolo 16 del regolamento di base presso le sedi delle società di seguito elencate:

Produttori dell'Unione:

- Good Year Firma Oponiarska, Polonia,
- Wetest, Repubblica ceca,
- B.R.P. Pneumatici, Italia,
- Banden plant, Paesi Bassi,
- Marangoni Spa Ltd. Italia,
- i quattro produttori dell'Unione che hanno chiesto di mantenere l'anonimato.

Produttori esportatori della RPC:

- Aeolus Tyre Co., Ltd. (Jiaozuo); Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (Taiyuan) e Pirelli Tyre Co., Ltd. (Jining),
- Xingyuan Tire Group Ltd., Co. e Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd. (Dongying),
- Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd. (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd. (Hualin) e un esportatore collegato a Singapore,
- Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd.; Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu) e un esportatore collegato a Seoul, Corea.

Produttori nel paese di riferimento:

- un produttore anonimo in Brasile.

Importatori collegati nell'Unione:

- Giti UK, Cheshire, UK,
- Hankook UK, Northamptonshire, UK e Hankook Germany, Neu-Isenburg, Germania.

2. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

2.1. Prodotto in esame

- (44) Il prodotto in esame 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 originari della RPC, attualmente classificati con i codici NC 4011 20 90 ed ex 4012 12 00 (codice TARIC 4012 12 00 10). Questi codici NC e TARIC sono forniti solo a titolo informativo.
- (45) Il prodotto in esame riguarda tanto gli pneumatici nuovi quanto quelli ricostruiti che presentano le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche essenziali, per autobus o autocarri.
- (46) 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.

2.1.1. Processo produttivo

2.1.1.1. Pneumatici nuovi

- (47) Il processo produttivo dei nuovi pneumatici del tipo utilizzato 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, cerchi, fili d'acciaio e filamenti della carcassa, sebbene si riscontri una certa differenza tra i vari produttori di tale prodotto.
- (48) È emerso inoltre che il processo produttivo dei nuovi pneumatici del tipo utilizzato per autobus e autocarri implica varie tecnologie; ciò non ha tuttavia influito sulle conclusioni relative all'intercambiabilità.

2.1.1.2. Pneumatici ricostruiti

- (49) 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.
- (50) Anche in questo caso, tale processo può implicare varie tecnologie senza che ciò influisca sulle conclusioni della Commissione relative all'intercambiabilità.

2.1.2. Utilizzi e tipi di pneumatici

- (51) 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.
- (52) 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; ha 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 cerchio della ruota presentano una tenuta ermetica, con la valvola montata direttamente sul cerchio. 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 sull'autocarro 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.
- (53) 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 ⁽¹⁾.

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

- (54) 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 conclusioni della Commissione sono concordi nell'accettare la seguente categorizzazione.
- (55) 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»)

⁽¹⁾ 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).

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.

- (56) 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 («OE2») per i costruttori di rimorchi. 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.
- (57) 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.
- (58) 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:
- costruttori 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,
 - costruttori indipendenti cui corrispondono solitamente mercati geografici e volumi molto più ridotti. Questi costruttori vendono gli pneumatici sotto il proprio nome o marchio e fanno affidamento sulle proprie competenze. Per la maggior parte sono PMI (almeno 380 società dell'Unione). Il prodotto in questione corrisponde agli pneumatici di livello 3.
- (59) La Commissione ha elaborato la mappatura per marchio degli pneumatici nuovi e ricostruiti in base alle informazioni fornite dal denunciante, messa a disposizione di tutte le parti interessate il 27 ottobre 2017.

2.3. Argomentazioni riguardanti la segmentazione del mercato degli pneumatici dell'Unione

- (60) Come indicato nel considerando 58, le parti interessate hanno generalmente accettato il principio della segmentazione del mercato in tre livelli.
- (61) La mappatura del mercato dei marchi di pneumatici per livello, come formulata nella nota al fascicolo del 27 ottobre 2017, è stata approvata in linea generale dalle parti interessate, ad eccezione delle seguenti argomentazioni avanzate dalle parti interessate riguardo alla riclassificazione di alcuni marchi in livelli diversi. Più nello specifico, Aeolus Group riteneva che il suo marchio Aeolus fosse di livello 3 (anziché di livello 2); due importatori che importano il marchio Double Coin sostenevano che questo dovesse essere classificato nel livello 2 (anziché nel livello 3); Hankook Group riteneva che il suo marchio Aurora appartenesse al livello 2 (anziché al livello 3); Giti Group indicava, nella risposta al questionario, che i suoi marchi Primewell e GT Radial appartenevano al livello 2 (anziché al livello 3) e un importatore indipendente riteneva che il marchio Sailun dovesse essere classificato nel livello 2 (anziché nel livello 3).
- (62) La Commissione ha esaminato le argomentazioni sulla scorta delle prove presentate dalle parti interessate e delle informazioni raccolte d'ufficio durante l'inchiesta. In linea con le caratteristiche individuate nel considerando 49, essa ha analizzato in che misura gli pneumatici dei marchi in questione fossero 1) ricostruibili, 2) utilizzati per il primo equipaggiamento di autobus e autocarri e 3) commercializzati in un determinato livello in base alla valutazione stessa di ciascuna società.
- (63) Per quanto riguarda Hankook Group, la Commissione ha accettato di classificare il marchio Aurora nel livello 2, come richiesto. Essa ha però anche ritenuto che il marchio Hankook dovesse essere classificato nel livello 1. Per il marchio Hankook è prevista la garanzia legale che i suoi pneumatici possono essere ricostruiti almeno una volta. Inoltre il gruppo in questione opera come fornitore di OE1 per società europee quali Scania, MAN e Mercedes-Benz. Il sito web di Hankook Group commercializza il marchio Hankook come «premium»; un documento interno di un importatore collegato, consegnato durante la verifica, ha precisato che il marchio è passato al livello 1.
- (64) Per quanto riguarda Giti Group, la Commissione ha accettato di classificare i marchi Primewell e GT Radial nel livello 2, come richiesto. Essa ha inoltre constatato che gli pneumatici di Giti sono ricostruibili. Le attività di Giti Group relative al primo equipaggiamento non si estendono tuttavia agli autocarri e agli autobus, limitandosi agli pneumatici per autovetture. Inoltre Giti Group ritiene che i suoi marchi siano di livello 2. Di conseguenza i marchi del gruppo sono stati classificati nel livello 2.

- (65) Per Aeolus Group la Commissione ha provvisoriamente accettato di classificare il suo marchio Aeolus nel livello 3, come richiesto dalla società, in base alle argomentazioni secondo cui i suoi pneumatici sono generalmente non ricostruibili e non vengono venduti nel mercato OE.
- (66) Gli importatori che hanno avanzato argomentazioni sui marchi Double Coin e Sailun non erano società inserite nel campione e quindi la Commissione non ha potuto verificare le loro asserzioni in questa fase. Dal momento che tali società non erano inserite nel campione, la loro classificazione nel settore 2 o 3 non incide sull'esito dell'inchiesta. Di conseguenza, pur non mettendo in discussione le prove presentate dagli importatori sull'esperienza dei loro clienti con gli pneumatici di tali marchi, la Commissione non si è pronunciata sulle loro argomentazioni in questa fase.
- (67) Diverse parti interessate hanno sostenuto che la mappatura dei livelli per marchio è applicabile solo nell'Unione e che in altri mercati essa può essere molto differente. In particolare, la mappatura dei livelli dell'Unione non può essere trasposta nel mercato cinese. La Commissione ha sottolineato che la mappatura per marchio è stata utilizzata nella presente inchiesta allo scopo di analizzare la situazione nel mercato dell'Unione e non aveva rilevanza giuridica in altri mercati.

2.3.1. Richieste di esclusione del prodotto

- (68) La CRIA e la CCCMC, come pure Aeolus Group, hanno sostenuto che gli pneumatici nuovi o quelli ricostruiti dovrebbero essere esclusi dalla definizione del prodotto in esame, per i seguenti motivi:
- gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti presentano caratteristiche fisiche, tecniche e chimiche essenziali diverse,
 - gli pneumatici ricostruiti hanno una durata di vita inferiore rispetto a quelli nuovi,
 - gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti hanno utilizzi, canali di vendita, applicazioni e una percezione del consumatore differenti. In particolare, gli pneumatici ricostruiti non sono utilizzati nel mercato di primo equipaggiamento e generalmente non sono montati sull'asse anteriore e sugli autocarri che trasportano merci pericolose,
 - gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti hanno codici NC differenti.
- (69) Le suddette parti hanno osservato che, in molte controversie in materia di concorrenza, la Commissione e la Corte di giustizia europea («CGUE») hanno concluso che gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti costituiscono due mercati rilevanti diversi in termini di prezzo, di struttura dell'offerta e della domanda, di canali di fornitura e di sostituibilità ⁽¹⁾. La CRIA e la CCCMC hanno fatto inoltre notare che altre autorità investigative anti-dumping hanno trattato gli pneumatici nuovi e ricostruiti separatamente ⁽²⁾.
- (70) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione, non trattando separatamente gli pneumatici nuovi e ricostruiti, è incorsa in errore nella valutazione riguardante i fattori rilevanti.
- (71) Giti Group ha sostenuto che gli pneumatici ricostruibili o multi vite dovrebbero essere esclusi dalla definizione del prodotto in esame poiché gli pneumatici ricostruibili sono più sofisticati di quelli non ricostruibili e hanno caratteristiche tecniche distintive.
- (72) La Commissione ha constatato che il processo di ricostruzione preserva le caratteristiche, i componenti e la struttura principali dello pneumatico derivanti dal processo produttivo iniziale. In particolare, le specifiche tecniche principali dello pneumatico, ossia dimensione, indice di carico e indice di velocità, non vengono modificate nella fase di ricostruzione. Gli pneumatici nuovi (ricostruibili o non ricostruibili) e quelli ricostruiti sono realizzati con le stesse materie prime, gli stessi componenti e hanno una struttura simile.
- (73) La principale differenza dal punto di vista delle caratteristiche tecniche tra uno pneumatico di nuova produzione e uno ricostruito sulla propria carcassa è che lo pneumatico ricostruito può in effetti avere una durata di vita inferiore e, per tale motivo, può essere percepito come un'opzione meno sicura. Tuttavia, tra due pneumatici nuovi appartenenti a livelli diversi insorgono esattamente le stesse differenze di percezione a livello tecnico, di qualità e di sicurezza. In particolare gli pneumatici di livello inferiore offrono anche un chilometraggio ridotto e non sarebbero pertanto l'opzione preferibile per quei veicoli che devono soddisfare standard di sicurezza molto elevati, vale a dire quelli adibiti al trasporto di merci pericolose.
- (74) La Commissione ha quindi respinto provvisoriamente l'argomentazione secondo la quale gli pneumatici nuovi (ricostruibili o non ricostruibili) e quelli ricostruiti presentano differenti caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base.

⁽¹⁾ Commissione europea, causa COMP/M.4564 - BRIDGESTONE/BANDAG; causa COMP/E-2/36.041/PO. Corte di giustizia dell'Unione europea, sentenza del 9 novembre 1983, causa C-322/81 *Michelin/Commissione*, ECLI:EU:C:1983:313.

⁽²⁾ Le inchieste citate hanno riguardato gli Stati Uniti, l'India, l'Egitto e la commissione eurasiatica.

- (75) La Commissione ha inoltre constatato che sia gli pneumatici nuovi che quelli ricostruiti sono utilizzati dai proprietari di autocarri o di autobus che operano principalmente nel settore dei trasporti di persone e merci a breve e a lungo raggio. Di conseguenza l'utilizzo finale fondamentale degli pneumatici nuovi e ricostruiti è il medesimo. La Commissione ha altresì rilevato che gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti vengono utilizzati per le stesse quattro principali applicazioni, ossia direzionale, trattiva, per rimorchi e per tutte le posizioni, e sono soggetti agli stessi requisiti di sicurezza nel mercato dell'Unione, a norma della pertinente legislazione.
- (76) Pertanto l'argomentazione secondo cui gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti hanno applicazioni diverse è stata provvisoriamente respinta.
- (77) La Commissione ha concordato sul fatto che gli pneumatici ricostruiti differiscono da quelli nuovi di livello 1, nella misura in cui non sono venduti sul mercato di primo equipaggiamento. Essa ha inoltre constatato che vale esattamente lo stesso per gli pneumatici di livello 3 e, in ampia misura, per i marchi di livello 2 che non sono venduti sul mercato di primo equipaggiamento.
- (78) Pertanto la Commissione ha provvisoriamente respinto l'argomentazione secondo la quale gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti hanno canali di vendita diversi.
- (79) Per quanto riguarda le decisioni della Commissione in materia di concorrenza e la sentenza ⁽¹⁾ della Corte di giustizia europea, in cui si è rilevato che gli pneumatici ricostruiti costituiscono un mercato distinto del prodotto, esse sono di fatto irrilevanti ai fini della definizione del prodotto nelle inchieste in materia di difesa commerciale. In un caso di concentrazione, la definizione del mercato è imperniata sulla sostituibilità sul versante della domanda e dell'offerta ⁽²⁾. In un'inchiesta anti-dumping, il mercato viene definito dalle caratteristiche fisiche, tecniche e chimiche del prodotto in esame. La Commissione ha pertanto respinto tale argomentazione.
- (80) Per quanto concerne l'argomentazione relativa alla definizione del prodotto nei procedimenti anti-dumping in paesi terzi, la Commissione ha fatto notare che la definizione del prodotto rientra nell'ampio margine di discrezionalità dell'autorità incaricata dell'inchiesta nelle questioni di difesa commerciale. ⁽³⁾ Pertanto, il modo in cui le autorità inquirenti dei paesi terzi hanno esercitato il loro potere discrezionale a tale riguardo non può limitare il margine di discrezionalità della Commissione ai fini della presente inchiesta.
- (81) È stato inoltre sostenuto che il prodotto in esame non dovrebbe corrispondere a più codici NC. In proposito la Commissione ha innanzitutto ricordato che è molto comune che ad un singolo prodotto in esame siano attribuiti più codici NC. Ciò deriva naturalmente dalla struttura della nomenclatura combinata. Inoltre l'avviso di apertura stabiliva chiaramente che i codici NC erano stati forniti solo a scopo informativo. In secondo luogo non è stata fornita nessuna prova fattuale e la Commissione non ha reperito informazioni secondo cui la definizione del prodotto in esame era tale da suggerire che pneumatici importati, ricostruiti e nuovi, non potessero essere provvisoriamente considerati prodotti alternativi e concorrenti diretti rispetto agli pneumatici ricostruiti e nuovi prodotti nell'Unione. Ai fini della presente inchiesta lo stesso principio si applica alla percezione del produttore e del consumatore, ai canali di distribuzione o ad altri fattori quali l'esistenza di una o più categorie di prodotti, in contrapposizione alla differenziazione tra pneumatici nuovi e ricostruiti.
- (82) Le parti interessate hanno infine sostenuto che, in seguito alla segmentazione del mercato nell'Unione, gli pneumatici ricostruiti sono ritenuti di qualità inferiore a quelli nuovi di livello 1, anche se sono realizzati sulla carcassa di uno pneumatico di livello 1.
- (83) La Commissione ha accettato tale argomentazione, che corrisponde alla mappatura dei livelli definita per la presente inchiesta, e ha considerato solo gli pneumatici ricostruiti di livello 2 e 3.

2.4. Prodotto simile

- (84) Dall'inchiesta è emerso che i seguenti prodotti hanno le stesse caratteristiche fisiche di base e gli stessi impieghi di base:
- il prodotto in esame,
 - il prodotto fabbricato e venduto sul mercato interno del Brasile, paese utilizzato provvisoriamente come paese di riferimento,
 - il prodotto fabbricato e venduto nell'Unione dall'industria dell'Unione.

⁽¹⁾ Commissione europea, causa COMP/M.4564 - BRIDGESTONE/BANDAG; causa COMP/E-2/36.041/PO. Corte di giustizia dell'Unione europea, sentenza del 9 novembre 1983, causa C-322/81 *Michelin/Commissione*, ECLI:EU:C:1983:313.

⁽²⁾ Commissione europea, causa COMP/M.4564 - BRIDGESTONE/BANDAG, pag. 4.

⁽³⁾ Corte di giustizia dell'Unione europea, sentenza del 17 marzo 2016, causa C-232/14 *Portmeirion Group*, ECLI:EU:C:2016:180, punti 47 e ss.

- (85) In questa fase la Commissione ha deciso che tali prodotti sono quindi prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

3. DUMPING

3.1. Valore normale

3.1.1. *Trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato («TEM»)*

- (86) A norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettere a) e b), del regolamento di base la Commissione è tenuta a determinare il valore normale in base al prezzo o al valore costruito in un paese terzo a economia di mercato nel caso di importazioni da paesi non retti da un'economia di mercato, a meno che l'esportatore possa dimostrare di operare in condizioni di economia di mercato.
- (87) La CCCMC e la CRIA hanno sostenuto che, dopo la scadenza dei termini di cui al paragrafo 15, lettera a), punto ii), del protocollo di adesione della RPC all'Organizzazione mondiale del commercio («OMC»), l'11 dicembre 2016 si sarebbero dovute applicare agli esportatori cinesi le regole generali per la determinazione del valore normale. A tale riguardo la CRIA e la CCCMC hanno affermato che, dopo l'11 dicembre 2016, l'utilizzo di un metodo non conforme all'economia di mercato per determinare tale valore è contrario agli obblighi dell'Unione nel quadro dell'OMC. Esse hanno asserito che il valore normale non può essere basato su un paese di riferimento, ma dovrebbe essere determinato in base ai dati cinesi relativi alle vendite e ai costi.
- (88) L'avviso di apertura è stato pubblicato l'11 agosto 2017. Di conseguenza la legislazione pertinente applicabile al presente procedimento è il regolamento di base nella sua versione applicabile al momento dell'apertura. Il valore normale è pertanto stabilito sulla base dell'articolo 2, paragrafo 7, lettere a) e b), del regolamento di base applicabile alla data dell'apertura della presente inchiesta nell'agosto 2017. Le argomentazioni della CCCMC e della CRIA sono pertanto respinte.
- (89) Per comodità di riferimento, i criteri del TEM in forma sintetica sono i seguenti:
- le decisioni delle imprese in materia di politica commerciale e di costi sono adottate in risposta alle tendenze del mercato, senza significative interferenze statali; i costi riflettono i valori di mercato,
 - le imprese dispongono di una serie ben definita di documenti contabili di base soggetti a revisione contabile indipendente in linea con le norme internazionali in materia di contabilità e applicati in ogni caso,
 - non vi sono distorsioni di rilievo derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato,
 - le leggi in materia fallimentare e di proprietà garantiscono certezza del diritto e stabilità, e
 - le conversioni del tasso di cambio sono effettuate ai tassi di mercato.
- (90) Per stabilire se i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base fossero soddisfatti, la Commissione ha cercato di raccogliere le informazioni necessarie chiedendo ai produttori esportatori di compilare il modulo di richiesta del TEM. Due delle quattro società che hanno collaborato inserite nel campione, Giti Group e Hankook Group, hanno chiesto il TEM e hanno risposto entro il termine stabilito. È stata dunque presa una decisione relativa al TEM per questi due gruppi di imprese.
- (91) La Commissione ha raccolto tutte le informazioni ritenute necessarie e verificato, presso le sedi delle principali persone giuridiche di entrambi i gruppi, le informazioni presentate nelle richieste del TEM.
- (92) In caso di parti collegate, la Commissione ha esaminato se il gruppo di società collegate, considerate nel suo complesso, soddisfaceva le condizioni per beneficiare del TEM. Quindi, qualora una filiale o qualsiasi altra società collegata al richiedente nella RPC fosse coinvolta, direttamente o indirettamente, nella produzione o nella vendita del prodotto in esame, l'esame del TEM veniva effettuato per ogni società individualmente nonché per il gruppo di società nel loro insieme.
- (93) Nessuno dei due gruppi che hanno chiesto il TEM ha dimostrato di soddisfare tutti i criteri stabiliti all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base.
- (94) Più specificamente, nessuno dei due gruppi è stato in grado di dimostrare, individualmente o come gruppo, di disporre di un'unica serie ben definita di documenti contabili soggetti a revisione contabile indipendente in linea con le norme internazionali in materia di contabilità, non soddisfacendo pertanto il secondo criterio per l'ottenimento del TEM.
- (95) Inoltre nessuno dei due gruppi è stato in grado di dimostrare di non essere stato soggetto a distorsioni di rilievo derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato. Di conseguenza, tali società o gruppi di società non hanno soddisfatto il terzo criterio per l'ottenimento del TEM. Più precisamente, entrambi i gruppi di produttori esportatori hanno beneficiato di regimi fiscali preferenziali.

- (96) Inoltre Hankook Group non ha dimostrato che non vi è una significativa interferenza statale né che i costi dei principali mezzi di produzione rispecchiano sostanzialmente i valori di mercato. Hankook Group non ha dunque neanche dimostrato di aver soddisfatto il primo criterio per l'ottenimento del TEM.
- (97) La Commissione ha comunicato le conclusioni a entrambi i produttori esportatori interessati, alle autorità del paese interessato e all'industria dell'Unione. Le parti interessate hanno presentato osservazioni sulle conclusioni. Hankook Group ha sostenuto che le interferenze statali di cui al primo criterio non erano significative. Entrambi i gruppi hanno ritenuto che le carenze nei loro rispettivi sistemi contabili non erano rilevanti. Essi hanno inoltre asserito che il regime fiscale preferenziale previsto dal terzo criterio per l'ottenimento del TEM non costituiva una distorsione significativa.
- (98) Tali commenti non hanno messo in discussione le conclusioni fattuali, ma hanno semplicemente espresso una qualificazione giuridica alternativa. Tuttavia, considerata l'importanza e la gravità delle questioni emerse per tutti e tre i criteri, tali commenti non erano tali da modificare le conclusioni della Commissione.
- (99) Previa informazione degli Stati membri in conformità all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, il 9 aprile 2017 sono state notificate individualmente e formalmente a tutti i richiedenti le conclusioni finali della Commissione riguardo alle rispettive richieste di TEM.
- (100) Di conseguenza, né Giti Group né Hankook Group hanno potuto dimostrare di aver soddisfatto tutti i criteri del TEM di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, e pertanto non è stato possibile concedere loro il TEM.

3.1.2. Paese di riferimento

- (101) A norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, il valore normale è stato determinato in base al prezzo o al valore costruito in un paese terzo ad economia di mercato per tutti i produttori esportatori. A tale scopo è stato necessario selezionare un paese terzo a economia di mercato («il paese di riferimento»).
- (102) Nell'avviso di apertura la Commissione ha informato le parti interessate di aver considerato gli Stati Uniti come paese di riferimento adeguato e ha invitato le parti interessate a presentare le loro osservazioni.
- (103) La Commissione ha ricevuto osservazioni da tre parti interessate in merito alla selezione del paese di riferimento:
- CRIA/CCCMC,
 - Giti Group,
 - il denunciante.
- (104) Sia CRIA/CCCMC che Giti Group si sono pronunciati contro la scelta degli Stati Uniti come paese di riferimento. Essi hanno inoltre ritenuto che il Giappone e la Corea (anche se in misura minore) non fossero paesi adeguati, mentre il paese di riferimento più adatto sarebbe stato la Thailandia. Giti Group ha altresì affermato che la Turchia, a causa della presenza di restrizioni commerciali e di un accesso diverso alle materie prime, non poteva essere scelta come paese appropriato. CRIA/CCCMC hanno invitato la Commissione a contattare gli eventuali produttori dei paesi di riferimento in Turchia, Thailandia, Brasile e nella Repubblica araba d'Egitto («Egitto»).
- (105) Il denunciante si è opposto alla scelta della Thailandia come paese di riferimento e ha ribadito che, a suo parere, il paese di riferimento più adatto erano gli Stati Uniti.
- (106) La Commissione ha ottenuto i recapiti attendibili di 22 produttori residenti in otto paesi (Stati Uniti, Giappone, Corea, Turchia, India, Thailandia, Sud Africa e Brasile). Ha contattato queste 22 società invitandole a collaborare in qualità di produttori di un paese di riferimento e ha ricevuto risposte al questionario da quattro produttori degli Stati Uniti, della Thailandia, del Sud Africa e del Brasile (un produttore per ciascun paese).
- (107) La risposta del produttore statunitense al questionario non conteneva informazioni conformi al questionario stesso e il produttore non ha voluto fornire le informazioni mancanti. In considerazione di questa risposta incompleta, la Commissione ha escluso gli USA dalla sua analisi.
- (108) Analogamente, la Commissione ha escluso anche la Thailandia come potenziale paese di riferimento. In questo caso il produttore thailandese ha comunicato, nella risposta al questionario, che il suo volume di produzione era estremamente ridotto (meno di 10 000 unità) e che produceva solo pneumatici con camera d'aria. La Commissione ha ritenuto che, a causa della mancanza di rappresentatività, i dati ricevuti da questo produttore non avrebbero fornito alcun confronto significativo, dal momento che la grande maggioranza degli pneumatici venduti nel mercato dell'Unione è del tipo senza camera d'aria.

- (109) La Commissione ha ricevuto una risposta completa al questionario dal produttore del Sud Africa. La produzione nazionale totale in Sud Africa è inferiore alle 200 000 unità all'anno, il che rappresenta solo il 2 % circa delle esportazioni cinesi nell'Unione. Il consumo nazionale è di 1,3 milioni di unità. Le importazioni totali rappresentano il 90 % del consumo sul mercato interno. Nonostante non si applichino dazi di difesa commerciale, i dazi doganali normali sono relativamente alti, pari al 25 % per la maggior parte dei paesi a livello mondiale e al 15 % per l'Unione. Il Sud Africa è comparabile alla RPC in termini di livello di sviluppo economico.
- (110) Infine la Commissione ha ricevuto una risposta completa al questionario da un produttore del Brasile.
- (111) Il Brasile registra una produzione significativa (7,1 milioni di unità), superiore al totale delle esportazioni cinesi nell'Unione (4,59 milioni di unità). Il consumo nazionale brasiliano è di quasi 7 milioni di unità. Le importazioni totali (circa 1 milione di unità) rappresentano circa il 15 % del consumo brasiliano, mentre le esportazioni totali sono pari a 900 000 unità. I volumi del produttore che ha collaborato (oltre 1 milione di unità) sono sufficientemente rappresentativi per la determinazione del valore normale. I produttori di Brasile e RPC presentano condizioni simili di accesso alle principali materie prime, in quanto entrambi i paesi sono produttori di gomma naturale. Infine il Brasile è comparabile alla RPC in termini di livello di sviluppo economico. Benché il Brasile applichi dazi di difesa commerciale nei confronti di numerosi paesi terzi, le importazioni del prodotto in esame sopra riportate sono comunque notevoli.
- (112) La Commissione ha ritenuto che sia il Sud Africa che il Brasile potessero essere utilizzati come paese di riferimento. In considerazione del fatto che la produzione interna in Sud Africa era considerevolmente inferiore a quella del Brasile in termini sia relativi che assoluti, la Commissione ha deciso di selezionare il Brasile come paese di riferimento più appropriato a norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base.

3.1.3. Valore normale

- (113) Le informazioni pervenute dal produttore del paese di riferimento che ha collaborato sono state utilizzate come base per la determinazione del valore normale per i produttori esportatori cui non è stato accordato il TEM, conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base.
- (114) Nel caso di alcuni tipi di prodotto fabbricati nel paese di riferimento, non è stato possibile individuare una corrispondenza tra i tipi di prodotto esportati dal paese interessato verso l'Unione, in quanto il produttore del paese di riferimento non fabbricava tutte le misure e i tipi di pneumatici esportati nell'Unione. Per i tipi di prodotto privi di corrispondenza si è dovuto pertanto calcolare il valore normale come previsto dall'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento di base, in base ai costi di produzione del produttore del paese di riferimento, maggiorato di un congruo importo per le spese generali, amministrative e di vendita («SGAV») e per i profitti.
- (115) La Commissione ha calcolato il costo medio di produzione («CP») al kg per ciascuna posizione dello pneumatico - anteriore, trattiva, per rimorchi e multi-posizione - per ciascun livello rispettivo (1, 2 o 3) e per ciascun tipo di pneumatico (senza camera d'aria o con camera d'aria), in base ai dati relativi al costo di produzione verificato, inviati dal produttore brasiliano. Tale CP medio era compreso tra 20,03 CNY/kg e 21,29 CNY/kg. La Commissione ha calcolato il valore di ciascun numero di codice del prodotto privo di corrispondenza esportato dai produttori cinesi, moltiplicando il suo peso per il CP medio per ogni posizione, tipo e livello di pneumatico. Ha poi aggiunto un congruo importo per le SGAV (35-45 % del CP) basandosi sui dati effettivi attinenti alla produzione e alle vendite, come previsto all'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento di base. Ha infine aggiunto un congruo margine di profitto (23-28 % del CP) utilizzando il margine di profitto medio delle vendite dei prodotti remunerativi.

3.2. Prezzo all'esportazione

- (116) I produttori esportatori inseriti nel campione hanno esportato nell'Unione direttamente ad acquirenti indipendenti oppure tramite società collegate o non collegate operanti come importatori.
- (117) Nel caso in cui i produttori esportatori hanno esportato nell'Unione il prodotto in esame direttamente ad acquirenti indipendenti, il prezzo all'esportazione è stato il prezzo realmente pagato o pagabile per il prodotto in esame venduto per l'esportazione all'Unione, in conformità all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base.
- (118) Nel caso in cui i produttori esportatori hanno esportato nell'Unione il prodotto in esame 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 in conformità all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base. In tali casi sono stati applicati adeguamenti per tenere conto di tutti i costi sostenuti tra l'importazione e la rivendita, comprese le SGAV, e dei profitti.
- (119) Per quanto riguarda una filiale di Aeolus Group (Pirelli Tyre Co., Ltd.), la Commissione non ha ricevuto i dati necessari a stabilire il prezzo all'esportazione entro il termine prestabilito. Il 23 marzo 2018 la Commissione ha informato la società che i questionari forniti dai suoi importatori collegati erano incompleti ed è stato richiesto di

rivedere e ripresentare le risposte ai questionari. La società è stata informata del fatto che, in caso di mancata presentazione di informazioni complete e corrette entro il termine prestabilito, la Commissione sarebbe potuta tornare a basarsi sui fatti disponibili in conformità all'articolo 18 del regolamento di base. Il 4 aprile 2018 la società in questione ha fornito le risposte rivedute. Tuttavia, la Commissione le ha ritenute comunque incomplete e non ha pertanto potuto elaborarle ai fini dell'analisi del dumping e del pregiudizio. Di conseguenza, la Commissione ha stabilito il margine di dumping sulla base delle informazioni verificate pervenute dalle altre società verificate di Aeolus Group, segnatamente Aeolus Tyre e Chonche Auto Double Happiness Tyre. Aeolus Group è stato invitato ad aggiornare i dati relativi a Pirelli per la restante parte del procedimento.

3.3. Confronto

- (120) La Commissione ha confrontato il valore normale e il prezzo all'esportazione dei produttori esportatori inseriti nel campione a livello franco fabbrica. I margini di dumping sono stati stabiliti confrontando i singoli prezzi franco fabbrica dei produttori esportatori inseriti nel campione con i prezzi di vendita nazionali del produttore del paese di riferimento o, ove necessario, con il valore normale calcolato.
- (121) Ai fini di un equo confronto tra il valore normale e il prezzo all'esportazione, si è tenuto debitamente conto, sotto forma di adeguamenti, delle differenze che incidono sui prezzi e sulla loro comparabilità in conformità all'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base. La Commissione ha apportato i seguenti adeguamenti al prezzo all'esportazione e al valore normale utilizzando i dati forniti dagli esportatori inseriti nel campione e dal produttore del paese di riferimento nelle risposte al questionario e durante la visita di verifica: i costi relativi alla spedizione del prodotto in esame, quali i costi di trasporto stradale e marittimo, assicurazione, movimentazione e carico e le spese accessorie (8-18 %); le spese bancarie e il costo del credito (0-1 %); la garanzia e gli sconti (2-3 %); e le imposte indirette (4 %). Infine, per un produttore esportatore sono stati effettuati adeguamenti per le commissioni corrisposte alla società madre (2-5 %).

3.4. Margine di dumping

- (122) Per i produttori esportatori inclusi nel campione la Commissione ha confrontato la media ponderata del valore normale di ciascun tipo del prodotto simile con la media ponderata del prezzo all'esportazione del tipo corrispondente del prodotto in esame, in conformità all'articolo 2, paragrafi 11 e 12, del regolamento di base.
- (123) Il margine di dumping per i produttori esportatori che hanno collaborato e che non sono stati inseriti nel campione è stato calcolato seguendo le disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 6, del regolamento di base. Tale margine è stato calcolato sulla base della media ponderata dei margini stabiliti per i produttori esportatori inseriti nel campione.
- (124) Per quanto riguarda tutti gli altri produttori esportatori della RPC, la Commissione ha determinato il livello di cooperazione nella RPC, che è stato misurato valutando il rapporto fra il volume delle esportazioni nell'Unione dei produttori che hanno collaborato e il volume totale delle esportazioni effettuate dal paese interessato nell'Unione.
- (125) Il livello di cooperazione è stato elevato. Pertanto, il margine di dumping residuo applicabile a tutti gli altri produttori esportatori della RPC è stato provvisoriamente fissato a un livello corrispondente al margine di dumping più elevato accertato per i produttori esportatori che hanno collaborato inseriti nel campione.
- (126) I margini di dumping provvisori, espressi in percentuale sul prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, sono i seguenti:

Società	Margine di dumping provvisorio (%)
Xingyuan Group	166,7
Giti Group	98,7
Aeolus Group	151,2
Hankook Group	80,4
Altre società che hanno collaborato	110,3
Tutte le altre società	166,7

4. PREGIUDIZIO

4.1. Definizione di industria dell'Unione e di produzione dell'Unione

- (127) Durante il periodo in esame, il prodotto simile era fabbricato da più di 380 produttori dell'Unione. Tali produttori costituiscono «l'industria dell'Unione» ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base.
- (128) La produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta è stata calcolata pari a circa 20,9 milioni di pneumatici. La Commissione ha calcolato il valore della produzione totale dell'Unione sulla base dei dati ottenuti durante l'inchiesta. Come indicato al considerando 24, dieci produttori dell'Unione inseriti nel campione finale rappresentano oltre il 36 % della produzione e delle vendite dell'Unione dichiarate dai produttori dell'Unione del prodotto simile che hanno collaborato. Gli indicatori microeconomici sono stati quindi esaminati sulla base dei dati ottenuti dalle risposte di tali dieci produttori dell'Unione.
- (129) La produzione dell'Unione è frammentata tra grandi gruppi di società e più di 380 PMI in tutta l'Unione. Le grandi imprese rappresentano circa il 90 % della produzione totale dell'Unione e l'85 % delle vendite nell'Unione dei produttori dell'Unione. Le PMI partecipano alla produzione di pneumatici ricostruiti e rappresentano il restante 10 % della produzione dell'Unione e il 15 % delle vendite nell'Unione dei produttori dell'Unione.
- (130) Si è constatato che i 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 e non influiscono sulla loro qualifica di produttori dell'Unione.

4.2. Consumo dell'Unione

- (131) Il consumo dell'Unione è stato determinato sulla base delle informazioni dichiarate dall'ETRMA, dei dati sulle importazioni forniti da Eurostat con i codici NC 4011 20 90 e 4012 12 00 e delle informazioni ricevute dai fornitori di battistrada.
- (132) Nel periodo in esame il consumo nell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 1

Consumo dell'Unione (in unità)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Consumo totale dell'Unione	20 248 578	20 782 365	21 452 278	21 590 193
Indice 2014 = 100	100	102,6	105,9	106,6

Fonte: ETRMA, Eurostat Comext e fornitori di battistrada.

- (133) Nel periodo in esame il consumo dell'Unione è aumentato. Nel complesso, nel periodo in esame il consumo è aumentato del 6,6 %, passando da circa 20,2 milioni di pneumatici a circa 21,6 milioni di pneumatici durante il periodo dell'inchiesta.

4.3. Quadro generale riguardante il mercato dell'Unione

4.3.1. Descrizione generale

- (134) Il mercato dell'Unione degli pneumatici per autocarri e autobus è molto competitivo, con molteplici produttori e marchi.
- (135) Il mercato dell'Unione è diviso tra le vendite di primo equipaggiamento ai costruttori di autocarri o autobus e il mercato dei ricambi. La domanda del mercato di pneumatici per autocarri e autobus nel settore del primo equipaggiamento è trainata dalla produzione di autocarri e autobus, mentre il settore postvendita è influenzato da molteplici fattori, tra i quali l'attività economica, le vendite, le dimensioni, la composizione e l'impiego di autocarri o autobus e delle flotte in servizio. Le vendite delle importazioni cinesi sono concentrate principalmente nel mercato dei ricambi.
- (136) Circa il 17 % del consumo totale dell'Unione è costituito da primo equipaggiamento venduto a costruttori di autocarri e autobus. I restanti pneumatici per autocarri e autobus nell'Unione vengono venduti come ricambi direttamente o indirettamente ai proprietari di autocarri o autobus. Gli pneumatici di ricambio comprendono una gamma più ampia di pneumatici e vengono venduti tramite una maggiore varietà di canali con diverse strategie di marketing. Gli pneumatici di ricambio possono essere venduti direttamente agli utilizzatori finali o tramite distributori collegati o indipendenti che poi li rivendono agli utilizzatori finali.

- (137) I principali canali di vendita sono la vendita ai distributori che li rivendono ai proprietari di flotte oppure la vendita diretta ai proprietari di flotte, talvolta in abbinamento a servizi (controllo, manutenzione e assistenza).
- (138) Anche il marchio influisce sul prezzo che i clienti sono disposti a pagare per gli pneumatici di autocarri e autobus. I marchi sono spesso legati alla qualità percepita e all'assistenza, e in misura ancora maggiore nel caso degli pneumatici di qualità superiore.

4.3.2. Interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti

- (139) La Commissione ha determinato che i produttori principali dell'Unione si concentravano nei livelli 1 e 2, in cui gli pneumatici erano/sono progettati per avere un ciclo di vita lungo ed essere ricostruibili. Tali caratteristiche degli pneumatici dei livelli 1 e 2 giustificavano i prezzi (e i margini di profitto) notevolmente più elevati dovuti alle alte prestazioni attese.
- (140) L'inchiesta ha infatti dimostrato che i produttori dell'Unione di dimensioni maggiori pubblicizzano attivamente la ricostruibilità dei loro pneumatici per fidelizzare i clienti al marchio e distinguersi dalle importazioni a basso prezzo degli pneumatici di livello 3. Dall'inchiesta è quindi emerso che una parte rilevante del valore attribuito agli pneumatici di livello 1 e 2 deriva, di fatto, dall'esistenza dell'industria della ricostruzione nel livello 3.
- (141) Tuttavia l'elevata intercambiabilità degli pneumatici ricostruiti e nuovi fa sì che il livello 3 sia anche quello più vulnerabile alle importazioni cinesi a basso prezzo del prodotto in esame. Ciò è vero in particolare se si considera che gli utilizzatori sono consapevoli del fatto che, a livello di prestazioni, gli pneumatici ricostruiti e quelli nuovi di bassa qualità non sono particolarmente riconoscibili. Tale intercambiabilità, a sua volta, fa sì che il prezzo sia il fattore determinante nella decisione del cliente di acquistare pneumatici nuovi di livello 3 o ricostruiti.
- (142) La Commissione ha invitato le parti interessate a commentare la valutazione preliminare e a fornire informazioni che sostengano o contraddicano l'analisi in modo da ottenere un quadro quanto più completo possibile nella fase finale della presente inchiesta.

4.4. Importazioni dal paese interessato

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

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

Tabella 2

Volume delle importazioni (in unità) e quota di mercato

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Volume delle importazioni dalla RPC (in unità)	3 471 997	3 840 290	4 420 368	4 596 098
Indice 2014 = 100	100	110,6	127,3	132,4
Quota di mercato (%)	17,1	18,5	20,6	21,3
Indice 2014 = 100	100	107,8	120,2	124,1

Fonte: Eurostat Comext.

- (145) Sulla base dei dati Eurostat, i volumi delle importazioni dalla RPC sono aumentati del 32 % durante il periodo in esame, passando da circa 3,5 milioni di pneumatici nel 2014 a circa 4,6 milioni di pneumatici durante il periodo dell'inchiesta. Ciò ha portato a un aumento della quota di mercato delle importazioni cinesi, in un mercato in crescita, passando dal 17,1 % al 21,3 %.

4.4.2. Prezzi delle importazioni dal paese interessato

- (146) La Commissione ha stabilito i prezzi delle importazioni sulla base dei dati Eurostat. La sottoquotazione dei prezzi delle importazioni è stata calcolata sulla base dei produttori esportatori cinesi inseriti nel campione.

(147) Il prezzo medio delle importazioni nell'Unione dal paese interessato ha registrato il seguente andamento:

Tabella 3

Prezzi delle importazioni (EUR/unità)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
RPC	144,4	144,3	127,7	128,8
Indice 2014 = 100	100	99,9	88,4	89,1

Fonte: Eurostat Comext.

(148) Nel corso del periodo in esame i prezzi all'importazione dalla RPC nell'Unione sono diminuiti dell'11 %.

4.4.3. *Sottoquotazione dei prezzi*

(149) La Commissione ha determinato la sottoquotazione dei prezzi durante il periodo dell'inchiesta confrontando:

- 1) la media ponderata dei prezzi di vendita, per tipo e segmento di prodotto, praticati dai produttori dell'Unione inclusi nel campione ad acquirenti indipendenti sul mercato dell'Unione, adeguati a un livello franco fabbrica e
- 2) la media ponderata dei prezzi corrispondenti, per tipo e segmento di prodotto, delle importazioni provenienti dai produttori esportatori cinesi inseriti nel campione, praticati al primo acquirente indipendente sul mercato dell'Unione, stabiliti a livello di costo, assicurazione e nolo (cif), con gli opportuni adeguamenti per tenere conto dei dazi e dei costi successivi all'importazione.

(150) Il confronto dei prezzi è stato effettuato in base ai singoli tipi di prodotto per transazioni allo stesso stadio commerciale, con i dovuti adeguamenti, ove necessario, e dopo aver dedotto sconti e riduzioni. Il risultato del confronto è stato espresso sotto forma di percentuale del fatturato dei produttori dell'Unione inclusi nel campione durante il periodo dell'inchiesta. È emerso un margine di sottoquotazione medio ponderato compreso tra il 21 % e il 31 % dovuto alle importazioni del prodotto in esame dal paese interessato nel mercato dell'Unione. Inoltre il margine di sottoquotazione medio ponderato nei tre livelli è risultato significativo, pari al 24 % per i livelli 1 e 2 e tra il 21 % e il 31 % per il livello 3. Il sostanziale livello di sottoquotazione dimostra, in questo caso, l'evidente effetto di dumping.

4.5. Situazione economica dell'industria dell'Unione

4.5.1. *Osservazioni generali*

(151) In conformità all'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base, l'esame dell'incidenza delle importazioni oggetto di dumping sull'industria dell'Unione ha compreso una valutazione di tutti gli indicatori economici in rapporto con la situazione dell'industria dell'Unione nel periodo in esame.

(152) Come indicato ai considerando da 19 a 27, per determinare l'eventuale pregiudizio subito dall'industria dell'Unione è stato usato il campionamento.

(153) Ai fini della determinazione del pregiudizio la Commissione ha operato una distinzione tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici. La Commissione ha valutato gli indicatori macroeconomici sulla base dei dati contenuti nella denuncia, nelle statistiche Eurostat e nelle comunicazioni trasmesse dall'ETRMA, ove opportuno, per garantire che i dati si riferissero a 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 inclusi nel campione e nella comunicazione trasmessa dall'ETRMA. I dati si riferivano ai produttori dell'Unione inseriti nel campione. Le due serie di dati sono state considerate entrambe rappresentative della situazione economica dell'industria dell'Unione.

(154) Gli indicatori macroeconomici sono: la produzione, la capacità produttiva, l'utilizzo degli impianti, il volume delle vendite, la quota di mercato, la crescita, l'occupazione, la produttività e l'entità del margine di dumping.

(155) Gli indicatori microeconomici sono: i prezzi unitari medi, i costi unitari, i costi della manodopera, le scorte, la redditività, il flusso di cassa, gli investimenti, l'utile sul capitale investito e la capacità di reperire capitali.

(156) Vi sono due osservazioni riguardanti il metodo per l'analisi degli indicatori di pregiudizio.

- (157) Come indicato nel considerando 23, i produttori dell'Unione sono composti di due categorie di società dal punto di vista delle dimensioni: le grandi imprese e le PMI (altamente frammentate), che rappresentano rispettivamente l'85 % e il 15 % del totale delle vendite nell'UE dei produttori dell'Unione nel 2016. Tuttavia, a seguito del campionamento dei produttori dell'Unione, i dati sulle vendite delle PMI inserite nel campione rappresentavano circa il 4 % del totale delle vendite nell'UE dei produttori dell'Unione inseriti nel campione. La Commissione ha pertanto deciso di ponderare i risultati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione in funzione della quota di mercato di ciascuna categoria di imprese. Poiché le PMI operano soltanto nel segmento di livello 3, questo 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.
- (158) Inoltre le vendite totali nell'UE dei produttori dell'Unione sono state suddivise nei tre livelli secondo le seguenti proporzioni: livello 1: 51 %, livello 2: 23 % e livello 3: 26 %. Tuttavia, anche a seguito dell'adeguamento di cui al considerando 161, i dati sulle vendite nell'Unione dei produttori dell'Unione inseriti nel campione non rappresentavano la proporzione reale delle vendite nell'Unione per livello. La Commissione ha pertanto deciso di ponderare i risultati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione in funzione della quota totalizzata per ciascun livello relativamente al totale delle vendite nell'UE dei produttori dell'Unione, in modo da garantire che i tre livelli fossero rappresentati in base alla quota delle vendite totali nell'Unione in tutti i microindicatori.
- (159) Diverse parti hanno sostenuto che, se la Commissione segue la segmentazione basata sui tre livelli, anche la determinazione del pregiudizio deve essere realizzata a livello dei segmenti. In particolare, la situazione dell'industria dell'Unione e l'impatto delle importazioni devono essere valutati per livello; ad esempio, l'impatto delle importazioni del livello 2 (provenienti sia dalla RPC che da altri paesi) deve essere esaminato per i produttori dell'Unione del livello 2.
- (160) La Commissione ha considerato che, nonostante la segmentazione del mercato dell'Unione, gli pneumatici definiti nel considerando 78 presentano le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base e sono intercambiabili. Di conseguenza la determinazione del pregiudizio per il prodotto in esame è stata realizzata in conformità all'accordo antidumping dell'OMC. In particolare, l'organo d'appello ha rilevato che, «se le autorità incaricate delle inchieste analizzano una parte dell'industria nazionale, in linea di principio esse dovrebbero analizzare in modo analogo tutte le altre parti di tale industria nonché l'industria nel suo complesso» ⁽¹⁾. È dunque possibile effettuare un'analisi per segmenti secondo la normativa dell'OMC, ma essa deve essere accompagnata da un'analisi dell'intera industria. Analogamente il Tribunale ha accettato che l'analisi del pregiudizio si possa concentrare sul livello più colpito dalle importazioni oggetto di dumping ⁽²⁾.
- (161) La Commissione ha pertanto condotto l'analisi di alcuni indicatori per livello. Come indicato nei considerando da 212 a 216, tale analisi conferma che, in generale, l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio e che le tendenze per il prodotto in esame considerato nel suo insieme corrispondono in generale a quelle per i livelli considerati separatamente.
- (162) La situazione economica dell'industria dell'Unione è analizzata su base aggregata e, per determinati indicatori microeconomici, a causa della segmentazione del mercato dell'Unione, anche per livello.

4.5.2. Indicatori macroeconomici

4.5.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

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

Tabella 4

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Volume di produzione (in unità)	20 722 065	20 199 411	20 496 669	20 863 087
Indice 2014 = 100	100	98	99	101

⁽¹⁾ WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, Stati Uniti – misure antidumping su alcuni prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone, paragrafo 204.

⁽²⁾ Tribunale, sentenza del 28 ottobre 2004, causa T-35/01, Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Consiglio, paragrafi 129 e 258.

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Capacità produttiva in Cina (in unità)	27 978 885	27 443 671	25 609 977	25 178 389
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	98	92	90
Utilizzo degli impianti (%)	74	74	80	83
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	99	108	112

Fonte: ETRMA, Eurostat Comext per i dati sulle importazioni e sulle esportazioni e informazioni presentate dal denunciante.

- (164) Come illustrato nella tabella 4, la produzione si è mantenuta relativamente stabile, con 20,9 milioni di unità durante il periodo dell'inchiesta, mentre il tasso di utilizzo degli impianti è aumentato di 9 punti percentuali nel corso dello stesso periodo.
- (165) La causa principale dell'aumento dell'utilizzo degli impianti può essere unicamente attribuita alla notevole diminuzione della capacità produttiva del 10 %. Tale situazione ha interessato principalmente l'attività di ricostruzione poiché, nel periodo in esame, almeno 85 PMI stabilite praticamente in tutti gli Stati membri hanno interrotto la produzione di pneumatici ricostruiti e alcune filiali di grandi società sono state chiuse ⁽¹⁾.
- (166) La tendenza stabile della produzione dell'Unione e la chiusura di società sono in contrasto con la crescita dei consumi post-crisi nell'Unione, di cui l'industria dell'Unione avrebbe potuto beneficiare.

4.5.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

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

Tabella 5

Volume delle vendite e quota di mercato

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Volume totale delle vendite sul mercato dell'Unione (in unità)	14 584 057	14 558 260	14 385 254	14 426 297
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	99,8	98,6	99,0
Quota di mercato (%)	72,0	70,1	67,1	66,8
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	97,3	93,1	92,8

Fonte: ETRMA ed Eurostat Comext per i dati sulle importazioni.

- (168) In un mercato in crescita, nel corso del periodo in esame le vendite dell'Unione si sono mantenute stabili. Tale situazione ha determinato una riduzione di 5,2 punti percentuali della quota di mercato (dal 72,0 % al 66,8 %), mentre il volume delle vendite degli pneumatici cinesi oggetto di dumping è aumentato di 1,1 milioni di unità.

4.5.2.3. Crescita

- (169) Nel periodo in esame il consumo dell'Unione è aumentato del 6,6 %. Nonostante la crescita dei consumi, i volumi delle vendite dell'industria dell'Unione sono diminuiti dell'1 %, portando alla perdita di quote di mercato per l'industria dell'Unione. La quota di mercato delle importazioni del paese interessato è aumentata durante il periodo in esame.

⁽¹⁾ Nel 2017 Goodyear Group ha chiuso il suo stabilimento nel Regno Unito (circa 330 posti di lavoro); Michelin Group ha chiuso diversi stabilimenti nell'Unione: due in Francia (uno nel 2014, con 700 dipendenti e l'altro nel 2017, con 330 dipendenti), uno in Germania (nel 2016, con 200 dipendenti), uno in Ungheria (nel 2015, con 500 dipendenti) e uno in Italia, e Continental Group ha chiuso uno stabilimento in Germania.

4.5.2.4. Occupazione e produttività

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

Tabella 6

Occupazione e produttività

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Numero di dipendenti	38 445	36 478	34 959	34 188
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	95	91	89
Produttività (unità/dipendente)	539	554	586	610
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	103	109	113

Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione e comunicazioni dei fornitori di battistrada dell'ETRMA.

- (171) Durante il periodo in esame sono andati perduti oltre 4 200 posti di lavoro diretti, con ripercussioni sia per le PMI, con l'interruzione della produzione per almeno 85 produttori stabiliti in tutta l'Unione, che per le grandi imprese, che hanno chiuso diversi stabilimenti.
- (172) L'Associazione italiana dei ricostruttori di pneumatici («AIRP») ha inoltre affermato che il settore della ricostruzione nell'Unione rappresenta circa 13 000 posti di lavoro nella produzione e nella distribuzione. L'attività di ricostruzione è un'attività ad alta intensità di manodopera e la lavorazione di uno pneumatico ricostruito richiede da 3 a 4 volte il numero di posti di lavoro necessari per uno pneumatico nuovo. Secondo l'AIRP, diverse società membri dell'associazione stanno attualmente riducendo il personale o attingendo in modo massiccio ai fondi per la disoccupazione.
- (173) Parallelamente la produttività è passata da 539 unità per dipendente nel 2014 a 610 unità per dipendente durante il periodo dell'inchiesta.

4.5.2.5. Entità del margine di dumping

- (174) Tutti i margini di dumping erano notevolmente superiori al livello minimo. Considerati il volume e i prezzi delle importazioni dal paese interessato, l'entità dei margini di dumping effettivi ha inciso in modo significativo sull'industria dell'Unione.
- (175) Questa è la prima inchiesta antidumping relativa al prodotto in esame condotta nell'Unione. Non erano pertanto disponibili dati per valutare gli effetti di eventuali precedenti pratiche di dumping.

4.5.3. Indicatori microeconomici

4.5.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

- (176) Nel periodo in esame i prezzi medi unitari di vendita applicati dai produttori dell'Unione inclusi nel campione agli acquirenti indipendenti nell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 7

Prezzi di vendita nell'Unione e costo di produzione

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione (EUR/unità)	237	225	216	218
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	95	91	92

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Costo medio di produzione (EUR/unità)	200	188	183	188
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	94	91	94

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

- (177) Nel corso dello stesso periodo, il prezzo di vendita unitario medio è diminuito di 19 EUR, mentre i costi unitari sono diminuiti di 12 EUR. Ciò equivale a una diminuzione dei prezzi dell'8 % nel corso del periodo in esame, mentre i costi sono diminuiti del 6 %.
- (178) Durante il periodo dell'inchiesta, il costo di produzione è aumentato rispetto al 2016 senza che fosse possibile trasferire pienamente tale aumento sul prezzo di vendita.
- (179) Si è proceduto a un'analisi separata dei tre livelli basata sullo stesso metodo precedentemente descritto.
- (180) Nel corso dello stesso periodo, per il livello 1 il prezzo di vendita unitario medio è diminuito di 25 EUR, mentre i costi unitari sono diminuiti di 19 EUR. Entrambi sono diminuiti del 9 % nel corso del periodo in esame.

Tabella 8

Prezzi di vendita nell'Unione e costo di produzione — Livello 1

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione (EUR/unità)	270,8	255,3	245,3	245,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	94	91	91
Costo medio di produzione (EUR/unità)	222	200	199	203
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	90	89	91

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

- (181) Nel corso dello stesso periodo, per il livello 2 il prezzo di vendita unitario medio è diminuito di 27 EUR, mentre i costi unitari sono diminuiti di 17 EUR. Ciò equivale a una diminuzione del prezzo medio del 12 % nel corso del periodo in esame, mentre i costi sono diminuiti del 9 %.

Tabella 9

Prezzi di vendita nell'Unione e costo di produzione — Livello 2

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione sul mercato complessivo (EUR/unità)	228	212	193	201
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	93	85	88
Costo medio di produzione (EUR/unità)	187	176	162	170
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	94	87	91

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

- (182) Nel corso dello stesso periodo, per il livello 3 il prezzo di vendita unitario medio è diminuito di 9 EUR, mentre i costi unitari sono aumentati di 2 EUR. Ciò equivale a una diminuzione del prezzo medio del 5 % nel corso del periodo in esame, mentre i costi sono aumentati dell'1 %.

Tabella 10

Prezzi di vendita nell'Unione e costo di produzione — Livello 3

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione sul mercato complessivo (EUR/unità)	181	176	172	172
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	97	95	95
Costo medio di produzione (EUR/unità)	170	175	167	172
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	103	98	101

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

4.5.3.2. Costo del lavoro

- (183) Nel periodo in esame il costo medio del lavoro per i produttori dell'Unione inclusi nel campione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 11

Costo medio del lavoro per dipendente

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Costo medio del lavoro per dipendente (EUR)	43 875	44 961	46 432	46 785
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	102	105	106

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

- (184) Nel corso del periodo in esame, il costo medio del lavoro è aumentato del 6 %.

4.5.3.3. Scorte

- (185) Nel periodo in esame il livello delle scorte dei produttori dell'Unione inclusi nel campione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 12

Scorte

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
<i>Scorte finali (indice 2014 = 100)</i>	100	81	100	144
Scorte finali in percentuale della produzione	7 %	6 %	7 %	9 %
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	81	97	134

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

- (186) Le scorte sono aumentate del 44 % nel periodo in esame e hanno raggiunto circa il 9 % della produzione annuale. Tale situazione ha un impatto negativo sulla situazione finanziaria dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

4.5.3.4. Redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di reperire capitale

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

Tabella 13

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

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	15,6 %	16,7 %	15,2 %	13,7 %
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	107	98	88
Flusso di cassa (in milioni di EUR)	309	312	292	272
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	101	94	88
Investimenti (in milioni di EUR)	86	63	59	65
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	73	69	76
Utile sul capitale investito (%)	21,0	21,7	19,3	17,6
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	103	92	84

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

- (188) La Commissione ha stabilito la redditività dei produttori dell'Unione inclusi nel campione esprimendo il profitto netto, al lordo delle imposte, derivante dalle vendite del prodotto simile ad acquirenti indipendenti dell'Unione sotto forma di percentuale sul fatturato di tali vendite.
- (189) La redditività complessiva è passata dal 15,6 % nel 2014 al 13,7 % durante il periodo dell'inchiesta. Tale valore è stato calcolato sulla base dell'incidenza di ciascun livello sulle vendite, come spiegato nei considerando 161 e 162. Il calo della redditività di 1,9 punti percentuali è la conseguenza di una diminuzione più marcata dei prezzi (- 8 %) rispetto alla diminuzione dei costi (- 6 %).
- (190) La redditività complessiva è influenzata dalla redditività del livello 1, mentre il livello 3 singolarmente ha generato perdite durante il periodo dell'inchiesta. Inoltre, anche l'andamento relativo della redditività per l'intera industria dell'Unione è in calo.
- (191) Il flusso di cassa netto è la capacità dei produttori dell'Unione di autofinanziare le proprie attività. L'andamento del flusso di cassa netto rivela una riduzione del 12 %.
- (192) L'utile sul capitale investito è il profitto espresso in percentuale del valore contabile netto degli investimenti. Tale indicatore ha registrato un andamento negativo passando dal 21,0 % al 17,6 % nel corso del periodo in esame.
- (193) Si è proceduto a un'analisi separata dei tre livelli basata sullo stesso metodo precedentemente descritto.
- (194) Durante il periodo considerato, la redditività del livello 1 ha registrato oscillazioni. È aumentata dal 2014 (17,9 %) al 2015 (21,8 %) e in seguito è diminuita durante il periodo dell'inchiesta, arrivando a un livello leggermente inferiore a quello del 2014 (17,5 %). Tale andamento è in parte giustificato dall'evoluzione del costo di produzione e dei prezzi, poiché nel 2015 il costo di produzione ha registrato una diminuzione maggiore di quella dei prezzi di vendita.

- (195) Nel livello 1, il flusso di cassa netto è rimasto stabile mentre l'utile sul capitale investito è sceso dal 26,0 % al 24,3 % durante il periodo in esame.

Tabella 14

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

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	17,9	21,8	18,9	17,5
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	122	106	98
Flusso di cassa (in milioni di EUR)	191	218	199	192
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	113	104	100
Investimenti (in milioni di EUR)	54	36	35	38
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	68	65	72
Utile sul capitale investito (%)	26,0	29,3	25,0	24,3
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	112	96	93

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

- (196) Per quanto riguarda il livello 2, la redditività è calata di 2,6 punti percentuali nel corso del periodo in esame (dal 17,9 % nel 2014 al 15,3 % durante il periodo dell'inchiesta).
- (197) Nel livello 2, il flusso di cassa netto ha registrato una diminuzione significativa del 22 % e l'utile sul capitale investito è sceso dal 20,4 % al 16,2 % durante il periodo in esame.

Tabella 15

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

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	17,9	16,7	16,0	15,3
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	93	90	86
Flusso di cassa (in milioni di EUR)	88	76	65	69
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	86	74	78
Investimenti (in milioni di EUR)	18	16	15	17
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	92	84	97
Utile sul capitale investito (%)	20,4	21,4	20,1	16,2
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	105	98	79

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

- (198) Il livello 3 ha generato perdite durante il periodo dell'inchiesta (- 0,4 %). Le perdite sono state particolarmente pronunciate per le PMI (- 6,1 % durante il periodo dell'inchiesta). Per le grandi imprese attive nel livello 3, la redditività si è dimezzata dal 2014 al periodo dell'inchiesta, passando dal 10 % al 4,8 %.
- (199) Nel livello 3, il flusso di cassa netto ha registrato una diminuzione significativa del 62 % e l'utile sul capitale investito è sceso dal 7,6 % al 2,5 % durante il periodo in esame.

Tabella 16

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

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	6,1	0,6	2,7	- 0,4
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	10	45	- 7
Flusso di cassa (in milioni di EUR)	28	17	26	11
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	62	93	38
Investimenti (in milioni di EUR)	14	10	10	10
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	69	66	66
Utile sul capitale investito (%)	7,6	0,2	4,8	2,5
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	2	62	33

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

4.6. Interconnessione tra i livelli

- (200) Il mercato dell'Unione degli pneumatici per autobus e autocarri è stato fortemente colpito dalla crisi economica. Dal momento che il consumo di pneumatici è intrinsecamente legato all'acquisto di nuovi veicoli e ai chilometri percorsi dalle flotte, esso è fortemente dipendente dall'attività economica complessiva. Qualunque variazione dell'attività economica e, in particolare, del volume di merci trasportate su gomma, incide direttamente sulle vendite di pneumatici. In un periodo in cui gli autocarri sono meno utilizzati, l'acquisto di nuovi autocarri o di pneumatici di ricambio per autocarri diviene meno necessario: ne risulta il declino del mercato degli pneumatici.
- (201) Dopo la crisi economica si è assistito a una transizione strutturale della domanda dai livelli più alti a quelli più bassi, in cui il prezzo tende a guidare la decisione di acquisto. In tale contesto le offerte a buon mercato di pneumatici importati e la tendenza di alcuni proprietari di flotte ad optare per pneumatici più economici hanno rivestito un ruolo importante nella riconfigurazione del mercato dell'Unione.
- (202) Dal momento che i ricostruttori subiscono una forte pressione, il numero di stabilimenti e officine chiusi è andato crescendo, come indicato nel considerando 175. A causa della mancanza di impianti locali disponibili, diminuisce la possibilità di ricostruire uno pneumatico usurato di alta qualità. Di conseguenza l'acquisto di uno pneumatico di alta qualità ricostruibile più volte diventa meno interessante. Alla luce di tali sviluppi e a fronte delle importazioni a basso prezzo di pneumatici di livello 3, che rappresentano la maggioranza delle importazioni cinesi, ai produttori di pneumatici nuovi dell'Unione non resta che rafforzare la loro presenza anche nel livello 3.
- (203) Infine la concorrenza all'interno dei segmenti è evidenziata anche dall'impatto che i prezzi dei livelli inferiori hanno sui prezzi del livello superiore. Nell'Unione, i prezzi degli pneumatici di livello 1 hanno subito la pressione delle importazioni a buon mercato. Il denunciante ha sostenuto che gli effetti erano particolarmente evidenti nelle aree regionali in cui gli pneumatici di livello 3 erano più presenti (in quelle aree i prezzi degli pneumatici di livello 1 erano solitamente inferiori rispetto ad altre zone dell'Unione, il che sottolinea la pressione, in termini di competitività, degli pneumatici di livello 3 su quelli di livello 1).

- (204) Ne risulta che gli operatori economici hanno dirottato parte dei loro acquisti dagli pneumatici di livello 1 o 2 a quelli di livello 3, rivelando la concorrenza in atto tra i vari segmenti.
- (205) La tabella che segue mostra la quota del consumo dell'Unione per livello nel 2012 e nel 2016. Durante tale periodo il consumo dell'Unione è aumentato di circa 3,8 milioni di unità, e più del 90 % di tale aumento è stato registrato nel livello 3 (circa 3,6 milioni di unità). Tale crescita ha determinato un cambiamento dell'importanza relativa del livello 3, passato dal 27 % al 39 % del consumo totale dell'Unione.

Tabella 17

Consumo dell'Unione suddiviso per livello negli anni 2012 e 2016

	2012	2016
Consumo dell'Unione	17 684 000	21 452 278
Livello 1	46 %	37 %
Livello 2	27 %	24 %
Livello 3	27 %	39 %

Fonte: ETRMA ed Eurostat Comext.

- (206) Sulla base delle informazioni raccolte, la Commissione ha determinato che, in passato, gli pneumatici di livello 1 fissavano il prezzo di riferimento per gli altri livelli. I produttori principali dell'Unione si concentravano nei livelli 1 e 2, in cui gli pneumatici erano/sono progettati per avere un ciclo di vita lungo ed essere ricostruibili. Tali caratteristiche degli pneumatici dei livelli 1 e 2 giustificavano i prezzi (e i margini di profitto) notevolmente più elevati dovuti alle alte prestazioni attese. I consumatori hanno valutato tali proprietà fisiche e di prestazioni e sono stati disposti a pagare prezzi più elevati per averle. Dalle informazioni in possesso della Commissione è emerso tuttavia che il suddetto andamento dei prezzi è cambiato ed è iniziato un «effetto a cascata inverso» in cui i prezzi del livello 3 influenzano in modo opposto quelli del livello 1. Va notato che la maggior parte delle importazioni a basso prezzo si riferiscono al livello 3, nel quale i produttori dell'Unione hanno subito perdite durante il periodo dell'inchiesta.
- (207) Alla luce di quanto esposto sinora, la Commissione ha concluso in via provvisoria che esiste un rapporto simbiotico tra i diversi livelli, in virtù del quale la pressione dei prezzi sul livello 3 incide anche sui prezzi degli altri livelli.

4.7. Conclusioni relative al pregiudizio

- (208) Nel complesso, gli indicatori di pregiudizio dimostrano che l'intera industria dell'Unione si è trovata sottoposta a un'intensa pressione. Nel periodo dell'inchiesta, nonostante il calo dei prezzi di vendita si è verificata una diminuzione della capacità di produzione, degli investimenti e dell'occupazione, nonché una perdita significativa di quota di mercato. L'incremento della quota di mercato delle importazioni del prodotto in esame è avvenuta a spese dell'industria dell'Unione, indipendentemente dalla segmentazione, comportando la perdita di oltre 4 200 posti di lavoro. La redditività, benché si aggirasse ancora intorno al 14 % per l'industria nel suo insieme, ha subito una riduzione di 1,9 punti percentuali tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta e di 3 punti percentuali tra il 2015 e il periodo dell'inchiesta. Inoltre, anche l'andamento relativo della redditività per l'intera industria dell'Unione è in calo.
- (209) È stato inoltre stabilito in via provvisoria che le importazioni cinesi avevano sostanzialmente prezzi inferiori a quelli dell'industria dell'Unione, situazione che, a sua volta, ha influito in modo diretto e significativo sul calo delle prestazioni e sulla riduzione delle capacità, sulla produzione, sull'occupazione e sugli altri indicatori del pregiudizio subito dall'industria dell'Unione. Lo sviluppo negativo è stato percepito maggiormente nel livello 3, in cui numerose PMI dell'industria della ricostruzione sono uscite dal mercato e non hanno potuto beneficiare della ripresa economica del settore, che è stata sfruttata in definitiva dalle importazioni a basso prezzo. Si ricorda che le società più attive nel livello 3 rappresentano circa il 20 % della produzione totale dell'Unione. Le perdite del livello 3 non sono sostenibili e mettono a repentaglio la sopravvivenza dell'intera attività di ricostruzione nell'Unione.
- (210) Inoltre la pressione sui prezzi ha influito anche sui prezzi dei livelli più alti. La crescente pressione sui prezzi esercitata dagli pneumatici di livello 3 e derivante dalle importazioni a basso prezzo, per lo più relative a pneumatici di livello 3, ha provocato un effetto simile nel livello 2, in cui i prezzi di vendita sono scesi del 12 % nel periodo in esame; anche i prezzi degli pneumatici di livello 1 hanno dovuto subire una riduzione del 9 % per restare competitivi.

- (211) Infatti, data l'interconnessione del prezzo tra i livelli, persino gli pneumatici di livello 1 con le migliori prestazioni hanno risentito della pressione sui prezzi prodotta dall'effetto a cascata inverso sui tre livelli, spiegato nel capitolo precedente. Tale situazione ha causato l'impoverimento dell'industria, la perdita di valore all'interno dell'intera catena di approvvigionamento di tutti e tre i livelli e il degrado della qualità degli pneumatici disponibili sul mercato dell'Unione. L'intensa concorrenza basata sui prezzi in tutti e tre i livelli ha inoltre conseguenze negative sull'utilizzo delle capacità e porta all'aumento delle scorte dell'industria (tabella 12), abbinata alla riduzione del flusso di cassa e degli investimenti (tabella 13). Infine le perdite registrate dall'industria della ricostruzione nell'Unione incidono anche sulla potenziale redditività delle società attive nei livelli 1 e 2.
- (212) Si conclude pertanto in via provvisoria che l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base.
- (213) I denunciati hanno poi asserito che vi era il rischio di un ulteriore aggravamento del pregiudizio. A loro giudizio, in altri mercati di importazione ed esportazione sono state imposte numerose misure che potrebbero causare una diversione immediata degli scambi. Inoltre, da quanto riferito i produttori dell'Unione sono minacciati sui propri mercati di esportazione, dal momento che alcuni paesi, come la Turchia, avevano avviato un'inchiesta di salvaguardia. Il rischio di un aggravamento sarebbe collegato anche all'enorme eccesso di capacità produttiva nella RPC, in cui le capacità inutilizzate rappresentano circa il 40 % delle attuali esportazioni cinesi. I denunciati temevano inoltre un impatto strutturale sul mercato degli pneumatici dell'UE, dal momento che il costo aggiuntivo da sostenere per acquistare uno pneumatico di alta qualità sarebbe diventato sempre più difficile da giustificare se l'opzione della ricostruzione multipla di uno pneumatico di alta qualità scomparisse assieme all'industria della ricostruzione. Infine, essi prevedono un miglioramento continuo degli pneumatici della RPC. Se agli pneumatici di qualità più elevata provenienti dalla RPC fosse consentito di competere con quelli dell'Unione a prezzi di dumping, ciò ridurrebbe i margini dell'industria degli pneumatici dell'Unione e quindi la sua capacità di investire e innovare. Tale situazione, a sua volta, costringerebbe probabilmente l'industria dell'Unione a orientarsi su pneumatici di qualità inferiore che richiedono investimenti limitati in ricerca e sviluppo, con ulteriori ripercussioni sulla ricostruibilità.
- (214) La Commissione ha osservato in questa fase che la «Politica dell'industria degli pneumatici»⁽¹⁾ della RPC incoraggia i fabbricanti di pneumatici a migliorare gli aspetti tecnici e i marchi (ad esempio perfezionando le strategie di promozione dei marchi, aumentando la popolarità e la reputazione di questi ultimi e continuando a far salire il loro valore) e ha rilevato che è in corso un procedimento antisovvenzioni parallelo. Alla luce di quanto sopra, la Commissione ha pertanto invitato le parti a commentare i punti esposti dai denunciati nel precedente considerando al fine di poterli analizzare nel dettaglio per la fase definitiva.

5. NESSO DI CAUSALITÀ

- (215) Conformemente all'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento di base la Commissione ha verificato se le importazioni oggetto di dumping provenienti dal paese interessato abbiano causato un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento di base la Commissione ha inoltre esaminato se altri fattori noti abbiano contemporaneamente potuto causare pregiudizio all'industria dell'Unione.
- (216) La Commissione ha accertato che non venissero attribuiti alle importazioni oggetto di dumping provenienti dal paese interessato eventuali pregiudizi causati da fattori diversi da tali importazioni. Tali fattori sono: le importazioni provenienti da altri paesi terzi, l'andamento delle vendite all'esportazione dei produttori dell'Unione e l'andamento dei costi.

5.1. Effetti delle importazioni oggetto di dumping

- (217) Durante il periodo dell'inchiesta i prezzi delle importazioni oggetto di dumping dalla RPC erano notevolmente inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione, con margini di sottoquotazione compresi tra il 21 % e il 31 %; tale situazione ha determinato una riduzione della quota di mercato e della redditività per l'industria dell'Unione (passate rispettivamente dal 72,0 % al 66,8 % e dal 15,6 % al 13,7 % tra il 2014 e il periodo in esame). Nel periodo in esame il volume delle vendite dell'industria dell'Unione è infatti leggermente diminuito, mentre il volume delle importazioni dalla RPC è aumentato del 32 %, accaparrandosi in tal modo buona parte dell'incremento del consumo dell'Unione.
- (218) Nel complesso, durante il periodo in esame la perdita di quota di mercato dell'industria dell'Unione (- 5,2 punti percentuali) è stata assorbita dall'aumento delle importazioni cinesi (+ 4,2 punti percentuali).
- (219) Dall'analisi degli indicatori di pregiudizio di cui ai considerando da 155 a 203 emerge che la situazione economica dell'industria dell'Unione e in particolare la sua situazione finanziaria sono peggiorate, in concomitanza con l'arrivo di ingenti volumi di importazioni oggetto di dumping dalla RPC. I prezzi di queste

⁽¹⁾ Annuncio del ministero dell'Industria e della tecnologia dell'informazione per la stampa e la distribuzione della «Politica dell'industria degli pneumatici». Istituto responsabile della promulgazione: ministero dell'Industria e della tecnologia dell'informazione. Numero del documento: Gong Chan Ye Zheng Ce [2010] n. 2. Data di promulgazione: 15.9.2010. Data di entrata in vigore: 15.9.2010.

importazioni sono inferiori a quelli dell'industria dell'Unione e hanno esercitato una notevole pressione al ribasso sui prezzi del mercato dell'Unione. Si è constatato infatti che i fattori principali da considerare sono costituiti, in questo caso, dal forte aumento delle importazioni e dalla sostanziale sottoquotazione dei prezzi.

- (220) Gli esportatori cinesi sono riusciti ad aumentare in modo significativo la propria quota di mercato a spese dell'industria dell'Unione. Durante il periodo dell'inchiesta, la maggior parte del volume totale delle importazioni cinesi oggetto di dumping si è concentrata sul livello 3, costringendo numerosi produttori dell'Unione operanti in questo livello, in particolare le PMI attive nella ricostruzione, ad abbandonare il mercato. Inoltre, come spiegato al considerando 137, la Commissione ha stabilito che volumi così importanti a prezzi di dumping hanno influito sulla fissazione dei prezzi. In precedenza questa era influenzata dai prezzi del livello 1, ossia i prezzi del livello 2 erano stabiliti in base al livello 1 e quelli del livello 3 in base al livello 2. Questa tendenza si è ora invertita: i prezzi del livello 2 sono determinati in base al livello 3 e quelli del livello 1 in base al livello 2. Ciò ha condotto a una diminuzione dei prezzi di vendita in tutti i livelli. La Commissione ha quindi concluso in via provvisoria che il forte aumento delle importazioni oggetto di dumping dalla RPC ha svolto un ruolo determinante nel notevole pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (221) Altri fattori esaminati nell'analisi del nesso di causalità in conformità all'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento di base sono stati: le importazioni da altri paesi, l'andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione e l'evoluzione dei costi dell'industria dell'Unione.

5.2. Importazioni dai paesi terzi

- (222) Nel periodo in esame il volume delle importazioni da altri paesi terzi ha registrato il seguente andamento:

Tabella 18

Importazioni da paesi terzi

Paese	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Turchia				
Volume delle importazioni dalla Turchia	712 497	710 504	856 110	884 241
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	100	120	124
Prezzi unitari delle importazioni dalla Turchia	212	216	194	185
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	102	91	87
Quota di mercato (%)	3,5	3,4	4,0	4,1
Quota rispetto al volume totale delle importazioni nell'Unione (%)	12,6	11,4	12,1	12,3
Corea				
Volume delle importazioni dalla Corea	431 676	463 643	477 185	381 167
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	107	111	88
Prezzi unitari delle importazioni dalla Corea	219	191	181	186
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	87	83	85
Quota di mercato (%)	2,1	2,2	2,2	1,8
Quota rispetto al volume totale delle importazioni nell'Unione (%)	7,6	7,4	6,8	5,3

Paese	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Giappone				
Volume delle importazioni dal Giappone	386 128	418 802	398 427	390 859
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	108,5	103,2	101,2
Prezzi unitari delle importazioni dal Giappone	293	227	218	221
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	77,6	74,4	75,4
Quota di mercato (%)	1,9	2,0	1,9	1,8
Quota rispetto al volume totale delle importazioni nell'Unione (%)	6,8	6,7	5,6	5,5
Russia				
Volume delle importazioni dalla Russia	181 031	237 582	270 515	279 798
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	131,2	149,4	154,6
Prezzi unitari delle importazioni dalla Russia	145	131	130	130
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	90,7	89,6	89,5
Quota di mercato (%)	0,9	1,1	1,3	1,3
Quota rispetto al volume totale delle importazioni nell'Unione (%)	3,2	3,8	3,8	3,9
Thailandia				
Volume delle importazioni dalla Thailandia	142 735	177 209	174 994	167 509
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	124,2	122,6	117,4
Prezzi unitari delle importazioni dalla Thailandia	310	226	233	241
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	72,9	75,3	77,7
Quota di mercato (%)	0,7	0,9	0,8	0,8
Quota rispetto al volume totale delle importazioni nell'Unione (%)	2,5	2,8	2,5	2,3
Altri paesi terzi				
Volume delle importazioni da tutti gli altri paesi	338 457	376 075	469 425	464 224
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	111	139	137
Prezzi unitari delle importazioni da tutti gli altri paesi	202	195	200	192
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	96	99	95
Quota di mercato (%)	1,7	1,8	2,2	2,1
Quota rispetto al volume totale delle importazioni nell'Unione (%)	6,0	6,0	6,6	6,5

Paese	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Totale di tutti i paesi terzi, RPC esclusa				
Volume delle importazioni da tutti gli altri paesi	2 192 524	2 383 815	2 646 656	2 567 798
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	109	121	117
Prezzi unitari delle importazioni da tutti gli altri paesi	227	202	192	189
<i>Indice (2014 = 100)</i>	100	89	85	83
Quota di mercato (%)	10,8	11,5	12,3	11,9
Quota rispetto al volume totale delle importazioni nell'Unione (%)	38,7	38,3	37,5	35,8

Fonte: Eurostat

- (223) Nel periodo in esame le importazioni provenienti da altri paesi terzi hanno registrato un leggero aumento della propria quota di mercato, passando dal 10,8 % all'11,9 %. Rispetto a tutte le importazioni provenienti da altri paesi terzi, solo quelle dalla Russia presentavano prezzi medi simili a quelli delle importazioni cinesi. I prezzi medi delle importazioni del prodotto in esame erano nettamente superiori ai prezzi medi delle importazioni cinesi. La quota di mercato delle importazioni del prodotto in esame provenienti dalla Russia è aumentata, passando dallo 0,9 % all'1,3 % nel periodo in esame. Tuttavia le quantità limitate delle importazioni russe non inficiano il nesso di causalità fra le importazioni oggetto di dumping e il notevole pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (224) La Commissione ha pertanto concluso che, sebbene le importazioni provenienti da altri paesi terzi possano aver avuto effetti limitati sulla situazione dell'industria dell'Unione, le importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC restano la principale causa di pregiudizio.

5.2.1. Andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione

- (225) Nel periodo in esame il volume delle esportazioni dei produttori dell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 19

Andamento delle esportazioni dei produttori dell'Unione

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Volume delle esportazioni (in unità)	6 079 036	5 920 561	5 893 729	5 920 981
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	97,4	97,0	97,4
Prezzo medio (EUR/unità)	188	179	169	168
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	95,3	89,9	89,8

Fonte: Eurostat Comext.

- (226) In base ai dati Eurostat, nel periodo in esame il volume delle esportazioni è diminuito del 2,6 %. I prezzi all'esportazione medi sono stati influenzati dai valori di trasferimento verso le società collegate. Non vi è alcuna prova che l'attività di esportazione dell'industria dell'Unione abbia potuto inficiare il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio accertato.

5.3. Andamento dei costi

- (227) Come indicato al considerando 181, i costi totali dell'industria dell'Unione sono diminuiti di 12 EUR per pneumatico nel periodo in esame a causa dell'andamento delle principali materie prime (soprattutto gomma sintetica e naturale). Tuttavia il prezzo di vendita medio dell'industria dell'Unione è diminuito di 19 EUR per pneumatico a causa della pressione dei prezzi delle importazioni cinesi oggetto di dumping.

(228) Si può dunque concludere che l'andamento dei costi non poteva causare tale pregiudizio all'industria dell'Unione.

5.4. Conclusione sul nesso di causalità

(229) È stato stabilito un nesso di causalità tra il pregiudizio subito dai produttori dell'Unione e le importazioni oggetto di dumping dal paese interessato.

(230) La pressione elevata esercitata in termini di prezzi e di volumi sull'industria dell'Unione dalle crescenti importazioni oggetto di dumping provenienti dal paese interessato nel periodo in esame non ha consentito all'industria dell'Unione di beneficiare della crescita del mercato dell'Unione dopo la crisi. In effetti la concorrenza più agguerrita si registra nel livello 3, in cui si riversa la maggior parte delle importazioni cinesi influenzando anche i livelli più elevati, come spiegato nei considerando da 204 a 210. L'analisi degli indicatori di pregiudizio di cui sopra dimostra che la situazione economica dell'industria dell'Unione nel suo insieme è stata influenzata da un aumento delle importazioni a basso prezzo oggetto di dumping dalla RPC, effettuate a prezzi sostanzialmente inferiori a quelli dell'Unione. Gli esportatori cinesi sono riusciti a conquistare una quota di mercato significativa a spese dell'industria dell'Unione, provocando una diminuzione dell'occupazione e una riduzione della capacità di produzione. Tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta l'industria dell'Unione ha perso 5,2 punti percentuali della sua quota di mercato e i volumi delle vendite si sono mantenuti costanti, mentre nel mercato dell'Unione il consumo è aumentato. Inoltre, anche l'andamento della redditività per l'intera industria dell'Unione è in calo, con perdite registrate soprattutto per gli pneumatici di livello 3.

(231) La Commissione ha provveduto a distinguere e separare gli effetti di tutti i fattori noti sulla situazione dell'industria dell'Unione dagli effetti pregiudizievoli delle importazioni oggetto di dumping. L'effetto degli altri fattori individuati, in particolare le importazioni da altri paesi terzi, l'andamento delle vendite all'esportazione dei produttori dell'Unione e l'andamento dei costi, sul deterioramento dell'industria dell'Unione in termini di quota di mercato, prezzi e redditività, non è stato ritenuto tale da scindere il nesso di causalità. Anche quando si è tenuto conto del loro effetto combinato, le conclusioni della Commissione non sono cambiate: in assenza di importazioni oggetto di dumping l'industria dell'Unione non avrebbe subito ripercussioni così negative. In particolare, la quota di mercato non sarebbe scesa a livelli così bassi e i posti di lavoro sarebbero stati mantenuti.

(232) La Commissione ha pertanto concluso in questa fase che il notevole pregiudizio subito dall'industria dell'Unione è stato causato dalle importazioni oggetto di dumping dal paese interessato e che gli altri fattori, considerati individualmente o collettivamente, non hanno annullato il nesso di causalità.

6. INTERESSE DELL'UNIONE

(233) Conformemente all'articolo 21 del regolamento di base, la Commissione ha verificato se si potesse concludere che in questo caso l'adozione di misure non è nell'interesse dell'Unione, nonostante l'accertamento di pratiche di dumping pregiudizievoli. La determinazione dell'interesse dell'Unione si è basata su una valutazione di tutti i diversi interessi implicati, compresi quelli dell'industria e degli importatori dell'Unione.

6.1. Interesse dell'industria dell'Unione

(234) È probabile che l'effetto delle potenziali misure antidumping si riveli positivo per i produttori dell'Unione e in particolare per le PMI. Entrambi potrebbero beneficiare di un consumo in crescita e di un mercato regolato da condizioni eque. Si prevede in particolare che, in tali condizioni, i produttori dell'Unione sarebbero in grado di aumentare le loro vendite e di così riacquistare la parte di quota di mercato perduta. Tale situazione determinerebbe a sua volta un ulteriore aumento della produzione e del tasso di utilizzo della capacità dell'Unione. A condizioni eque, l'industria dell'Unione sarebbe in grado di aumentare i propri prezzi e migliorare la propria situazione finanziaria.

(235) Data l'interconnessione tra l'attività di ricostruzione e la produzione di pneumatici ricostruiti, le misure proposte consentirebbero nello specifico la conduzione di un'industria della ricostruzione efficiente. In particolare, essendo l'industria della ricostruzione ad alta intensità di manodopera e localizzata in tutta l'Unione, tali misure fornirebbero sostegno all'occupazione.

6.2. Interesse degli utilizzatori e degli importatori dell'Unione

(236) L'avviso di apertura è stato inviato a oltre 40 importatori e utilizzatori del prodotto in esame e alle loro associazioni.

(237) Cinque importatori indipendenti hanno risposto al questionario per il campionamento. Essi rappresentano il [10 % - 15 %] delle importazioni totali dalla RPC. Due di queste cinque società sono state inserite nel campione sulla base del volume delle loro importazioni (che rappresentano il [6 % - 10 %] delle importazioni cinesi totali) e hanno risposto al questionario.

- (238) Per entrambi gli importatori inseriti nel campione, le importazioni cinesi del prodotto in esame hanno rappresentato una quota significativa del fatturato nel periodo dell'inchiesta. Il loro modello aziendale si basa principalmente su contratti con produttori esportatori cinesi, sebbene abbiano anche fonti alternative (sia a livello nazionale che da altri paesi terzi). Pertanto, se da un lato le misure antidumping inciderebbero sulla loro attività, si prevede anche che l'istituzione di tali misure aumenterà i prezzi del mercato dell'Unione portandoli a livelli equi.
- (239) Esiste un altro modello aziendale che si basa su una «strategia commerciale di solo contenimento». In tal caso gli importatori hanno maggiore flessibilità nel cambiare fonti di approvvigionamento. Tre degli importatori non inseriti nel campione rientrano in questa categoria e rappresentano meno del 2 % delle importazioni cinesi totali nel periodo dell'inchiesta. Un livello di collaborazione così basso suggerisce che l'istituzione delle misure non avrebbe alcuna incidenza rilevante sulla loro attività.
- (240) Si sono manifestati altri dodici importatori e due associazioni di importatori, in maggioranza dopo la pubblicazione del regolamento sulla registrazione. Sono state espresse osservazioni sulla registrazione e sulla possibile istituzione di misure. Nessuno degli importatori dell'Unione ha però presentato argomentazioni motivate.
- (241) Perciò, se da un lato le misure proposte non agiscono nell'interesse degli importatori e degli utilizzatori, dall'altro lato in questa fase la Commissione non è stata in grado di quantificare alcun effetto negativo potenziale su tali soggetti.

6.3. Interesse dei fornitori

- (242) I fornitori di battistrada hanno presentato osservazioni a sostegno dell'istituzione di misure antidumping dichiarando che tali misure sono cruciali per la sopravvivenza dell'industria della ricostruzione. Senza le attività di ricostruzione, la loro attività sarebbe duramente colpita. Tale questione verrà ulteriormente approfondita nel corso dell'inchiesta.

6.4. Altri interessi

- (243) La riduzione dei rifiuti e la gestione sostenibile delle materie prime sono una politica consolidata dell'Unione ⁽¹⁾. In realtà la politica dell'Unione ha un duplice obiettivo: riguarda la prevenzione dei rifiuti e incoraggia il riciclaggio ⁽²⁾. Esiste inoltre un obiettivo di politica orizzontale volto a incoraggiare la presenza delle piccole e medie imprese nel mercato dell'Unione ⁽³⁾.
- (244) La ricostruzione è decisiva per un'economia circolare virtuosa. Oltre a garantire un elevato livello di affidabilità, prestazioni e sicurezza, la ricostruzione rappresenta un grande vantaggio anche dal punto di vista ambientale (minore utilizzo di materie prime ed energia, minore produzione di CO₂ e inquinamento e minore consumo di acqua). Le misure a sostegno di questa industria contribuirebbero pertanto anche al raggiungimento di obiettivi sociali di più ampio respiro, riconosciuti da specifiche politiche dell'Unione.
- (245) Numerose parti interessate hanno sottolineato che i fabbricanti di pneumatici premium producono pneumatici nuovi di elevata qualità, progettati per avere un lungo ciclo di vita e poter essere ricostruiti. Senza l'industria della ricostruzione, la competitività nell'industria dello pneumatico si ridurrebbe a una corsa al ribasso, con conseguenti impoverimento dell'industria, perdita di valore sull'intera catena di approvvigionamento e degrado della qualità dell'offerta nell'Unione.
- (246) L'AIIRP ha dichiarato che l'attività di ricostruzione è un esempio di economia circolare, in quanto la ricostruzione di un unico pneumatico a confronto con la produzione di uno nuovo utilizza il 70 % in meno di materie prime, il 65 % in meno di energia e il 19 % in meno di acqua, produce il 37 % in meno di CO₂ e il 21 % in meno di inquinamento atmosferico (particelle) e causa il 29 % in meno di erosione del suolo nei paesi in cui si produce la gomma naturale.
- (247) D'altra parte l'industria della ricostruzione evita attualmente che vengano prodotte circa 240 000 tonnellate di pneumatici usurati l'anno. Di conseguenza le misure volte a proteggere nell'Unione gli pneumatici di alta qualità ricostruibili, istituite contro gli pneumatici essenzialmente a singolo utilizzo, contribuirebbero altresì ad evitare la produzione di rifiuti, in linea con gli obiettivi della direttiva sui rifiuti, in quanto sosterrrebbero il mantenimento di un'attività di ricostruzione efficiente nell'Unione.

⁽¹⁾ Cfr. la direttiva 2008/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 novembre 2008, relativa ai rifiuti e che abroga alcune direttive (GU L 312 del 22.11.2008, pag. 3).

⁽²⁾ Cfr. il piano d'azione per l'economia circolare adottato nel gennaio 2018: http://ec.europa.eu/environment/circular-economy/index_en.htm.

⁽³⁾ Cfr. la politica della Commissione volta a sostenere le piccole e medie imprese: https://ec.europa.eu/growth/smes/business-friendly-environment/small-business-act_en.

- (248) Secondo le ricerche effettuate dall'AIRP, grazie alla ricostruzione l'Italia risparmia in media 30 milioni di litri di petrolio grezzo nonché oltre 20 000 tonnellate di altre materie prime strategiche come la gomma naturale e sintetica, il nerofumo, le fibre tessili, l'acciaio e il rame, e riduce inoltre le emissioni di CO₂ di 10 202 tonnellate. Stando agli stessi studi, ogni pneumatico ricostruito riduce le emissioni di CO₂ di 26,5 kg.
- (249) Di conseguenza le misure a protezione degli pneumatici di alta qualità ricostruibili nell'Unione, istituite contro gli pneumatici essenzialmente a singolo utilizzo, favorirebbero anche la coerenza delle politiche con gli obiettivi dell'Unione in materia di riduzione dei rifiuti ed economia circolare, in quanto sosterebbero il mantenimento di un'attività di ricostruzione efficiente nell'Unione. Inoltre, dato in che tale settore operano principalmente PMI, queste ultime si conformerebbero anche all'importante obiettivo della Commissione di sostenere tale imprese.

6.5. Conclusioni relative all'interesse dell'Unione

- (250) Gli effetti delle misure antidumping sui produttori dell'Unione sarebbero positivi. A dispetto delle argomentazioni relative a una potenziale ripercussione negativa sugli importatori dell'Unione, i dazi non sarebbero comunque sproporzionati, in considerazione degli effetti globali sull'intera industria dell'Unione. Si considera in effetti che le capacità che si renderebbero disponibili nell'industria dell'Unione e le importazioni da altri paesi attenuerebbero i rischi offrendo fonti alternative di approvvigionamento. La reintroduzione di un'equa concorrenza e di condizioni di parità, in assenza di importazioni oggetto di dumping, andrebbe a vantaggio di un sano sviluppo dell'intero mercato dello pneumatico dell'Unione e favorirebbe la coerenza delle politiche con gli obiettivi dell'economia circolare, della prevenzione dei rifiuti e della tutela delle PMI nell'Unione. Sulla base di tali considerazioni, non esistono ragioni valide contro l'istituzione di misure provvisorie sulle importazioni di pneumatici per autobus e autocarri dalla RPC.
- (251) Pertanto l'istituzione di misure antidumping dovrebbe consentire all'industria dell'Unione di restare sul mercato e di migliorare in seguito la propria situazione. Esiste un alto rischio che, in caso di mancata istituzione delle misure, l'industria dell'Unione sia costretta a considerare di ritirarsi nel medio termine dall'attività degli pneumatici ricostruiti, con il risultato di un'inevitabile perdita di posti di lavoro - come già accaduto con la chiusura di decine di PMI menzionata nel considerando 175. Dal punto di vista degli importatori e degli utilizzatori, in questa fase dell'inchiesta non sono emersi motivi validi contro l'istituzione di misure antidumping sulle importazioni di pneumatici per autobus e autocarri originari della RPC.

7. MISURE ANTIDUMPING PROVVISORIE

- (252) Viste le conclusioni raggiunte dalla Commissione in merito al dumping, al pregiudizio, al nesso di causalità e all'interesse dell'Unione, è opportuno istituire misure provvisorie per impedire che le importazioni oggetto di dumping del prodotto in esame arrechino un ulteriore pregiudizio all'industria dell'Unione.

7.1. Livello di eliminazione del pregiudizio (margine di pregiudizio)

- (253) Per determinare il livello delle misure, la Commissione ha dapprima stabilito l'importo del dazio necessario per eliminare il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (254) Il pregiudizio sarebbe eliminato se l'industria dell'Unione potesse coprire i propri costi di produzione e ottenere dalla vendita del prodotto simile sul mercato dell'Unione il profitto al lordo delle imposte che potrebbe essere ragionevolmente ottenuto da un'industria di tale tipo nello stesso settore in condizioni di concorrenza normali, ovvero in assenza di importazioni oggetto di dumping. Tale profitto di riferimento è stato determinato sulla base del profitto realizzato dall'industria dell'Unione nel 2014. Del periodo in esame, questo è stato considerato l'anno in cui si sono verificate le condizioni che più somigliavano alle condizioni normali di concorrenza, poiché il volume delle importazioni cinesi ha registrato il livello più basso e il prezzo medio all'importazione è risultato il più elevato.
- (255) Su questa base, la Commissione ha calcolato un prezzo non pregiudizievole del prodotto simile per l'industria dell'Unione aggiungendo il margine di profitto del 15,6 % al costo di produzione dei produttori dell'Unione inseriti nel campione durante il periodo dell'inchiesta, sottraendo dai prezzi di vendita dell'Unione il margine di profitto effettivo realizzato durante il periodo dell'inchiesta e sostituendolo con il margine di profitto del 15,6 %.
- (256) La Commissione ha quindi stabilito il livello di eliminazione del pregiudizio confrontando la media ponderata dei prezzi all'importazione dei produttori esportatori della RPC che hanno collaborato inseriti nel campione, determinata per calcolare la sottoquotazione dei prezzi, con la media ponderata del prezzo non pregiudizievole del prodotto simile venduto dai produttori dell'Unione inseriti nel campione sul mercato dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta. Le differenze evidenziate da tale confronto sono state espresse in percentuale sulla media ponderata del valore cif all'importazione.

- (257) Il livello di eliminazione del pregiudizio per le «altre società che hanno collaborato» e per «tutte le altre società» è stato definito analogamente al margine di dumping per tali società (cfr. i considerando 127 e 128).

7.2. Misure provvisorie

- (258) È opportuno istituire misure antidumping provvisorie sulle importazioni del prodotto in esame originario della Repubblica popolare cinese, conformemente alla regola del dazio inferiore di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento di base. La Commissione ha confrontato i margini di pregiudizio e i margini di dumping. L'importo dei dazi dovrebbe essere stabilito al livello corrispondente al valore più basso tra il margine di dumping e il margine di pregiudizio.
- (259) Come affermato al considerando 7, mediante il regolamento sulla registrazione la Commissione ha assoggettato a registrazione le importazioni del prodotto in esame originario della RPC, in vista della possibile applicazione retroattiva di eventuali misure antidumping e compensative a norma dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base e dell'articolo 24, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾ («il regolamento antisovvenzioni di base»).
- (260) Per quanto riguarda l'inchiesta antidumping in corso, alla luce delle conclusioni di cui sopra, la registrazione delle importazioni ai fini dell'inchiesta antidumping a norma dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base dovrebbe cessare.
- (261) Per quanto concerne l'inchiesta antisovvenzioni parallela, la registrazione delle importazioni del prodotto in esame dalla RPC a norma dell'articolo 24, paragrafo 5, del regolamento antisovvenzioni di base dovrebbe essere proseguita.
- (262) In questa fase del procedimento non può essere adottata alcuna decisione in merito a un'eventuale applicazione retroattiva di misure antidumping.
- (263) Secondo le note esplicative del sistema armonizzato relative alle voci 8708 e 8716, le ruote e le ruote di rimorchi e semirimorchi munite di pneumatici vanno classificate alle voci 8708 e 8716. Considerato il possibile rischio che gli operatori utilizzino le importazioni di ruote munite di pneumatici cinesi per eludere le misure, la Commissione ha ritenuto opportuno monitorare le importazioni di tali ruote al fine di ridurre al minimo tale rischio. Le informazioni raccolte nell'ambito di tale sistema di monitoraggio potrebbero essere utilizzate anche qualora fosse necessario in futuro avviare un'inchiesta antielusione a norma dell'articolo 13 del regolamento di base. Dovrebbero pertanto essere stabiliti codici TARIC distinti per le importazioni di ruote e ruote di rimorchi e semirimorchi munite di pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con indice di carico superiore a 121.
- (264) Pertanto le aliquote provvisorie del dazio antidumping, espresse in percentuale del prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio doganale non corrisposto, dovrebbero essere le seguenti:

Società	Margine di dumping	Margine di pregiudizio	Dazio antidumping provvisorio (%)
Xingyuan Group	166,7	68,8	68,8
Giti Group	98,7	33,2	33,2
Aeolus Group	151,2	48,1	48,1
Hankook Group	80,4	29,3	29,3
Altre società che hanno collaborato	110,3	40,2	40,2
Tutte le altre società	166,7	68,8	68,8

- (265) Le aliquote del dazio antidumping a titolo individuale specificate nel presente regolamento sono state stabilite sulla base dei risultati della presente inchiesta. Esse rispecchiano quindi la situazione constatata durante l'inchiesta per le società in questione. Tali aliquote del dazio si applicano esclusivamente alle importazioni del prodotto in esame originario del paese interessato e fabbricato dalle persone giuridiche menzionate. Le importazioni del prodotto in esame fabbricato da altre società non espressamente menzionate nel dispositivo del presente regolamento, comprese le persone giuridiche collegate a quelle espressamente menzionate, dovrebbero essere assoggettate all'aliquota del dazio applicabile a «tutte le altre società». Esse non dovrebbero essere assoggettate ad alcuna delle aliquote individuali del dazio antidumping.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea (GU L 176 del 30.6.2016, pag. 55).

- (266) 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 trasmessa alla Commissione e deve contenere tutte le informazioni pertinenti che consentano di dimostrare che la modifica non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio a essa applicabile. Se la modifica di denominazione non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio a essa applicabile, un avviso relativo alla modifica della denominazione sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (267) Al fine di ridurre al minimo i rischi di elusione dovuti alle forti differenze nelle aliquote del dazio, occorrono misure speciali per garantire l'applicazione dei dazi antidumping a titolo individuale. Le società soggette a dazi antidumping individuali sono tenute a presentare una fattura commerciale valida alle autorità doganali degli Stati membri. Tale fattura deve essere conforme ai requisiti indicati all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento. Le importazioni non accompagnate dalla fattura sono soggette al dazio antidumping applicabile a «tutte le altre società».
- (268) Per garantire la corretta applicazione dei dazi antidumping, il dazio antidumping per tutte le altre società dovrebbe applicarsi non solo ai produttori esportatori che non hanno collaborato alla presente inchiesta, ma altresì ai produttori che non hanno esportato nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta.

8. FORMA DELLE MISURE

- (269) La Commissione ha constatato che il dazio ad valorem presenta due importanti svantaggi. In primo luogo, un dazio ad valorem incentiva una società a vendere la fascia più bassa della sua gamma di prodotti. Questo eserciterebbe un'ulteriore pressione sul livello 3, sebbene questo sia precisamente il livello del mercato che necessita di una maggiore protezione dall'agguerrita concorrenza sleale. La Commissione ha pertanto ritenuto più opportuno fissare un dazio per gli pneumatici di livello 3 ad un determinato livello assoluto.
- (270) In secondo luogo, un dazio ad valorem potrebbe anche condurre a livelli di prezzi relativamente elevati per gli pneumatici di livello 1 e 2. In questo caso, il rischio è che tali pneumatici di alta qualità possano diventare troppo costosi, sebbene siano esattamente quelli che più gioverebbero all'attività di ricostruzione dell'Unione. I ricostruttori dell'Unione hanno bisogno di carcasse adatte, che potrebbero essere fornite dai produttori dei livelli 1 o 2 dell'Unione oppure da taluni esportatori cinesi operanti in quei livelli. Se le misure impongono sanzioni eccessive sulle importazioni dei livelli 1 e 2 nell'Unione, gli obiettivi politici UE dell'economia circolare possono subirne le conseguenze.
- (271) La Commissione ha pertanto ritenuto in via provvisoria che motivi di interesse dell'Unione a favore dell'istituzione di dazi fissi per ciascuna voce, calcolati sulla base del margine di pregiudizio individuale per ciascun esportatore. Tali dazi fissi ovvierebbero al rischio di affrontare in modo insufficiente il dumping che colpisce il livello 3, in quanto gli pneumatici di livello 3 sono importati nell'UE in grandi quantità e pagherebbero un dazio fisso relativamente elevato rispetto al loro valore reale. Al tempo stesso questi dazi permettono di far fronte al rischio di penalizzare eccessivamente le importazioni nell'Unione dei prodotti di classe 1 e 2, che possono essere ricostruiti dagli operatori dell'Unione.
- (272) In conclusione la Commissione ha ritenuto opportuno istituire dazi provvisori sotto forma di dazi fissi.

9. DISPOSIZIONE FINALE

- (273) Ai fini di una corretta amministrazione, la Commissione inviterà le parti interessate a presentare osservazioni scritte e/o a chiedere un'audizione con la Commissione e/o il consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale entro un termine prestabilito.
- (274) Le conclusioni relative all'istituzione di dazi provvisori sono provvisorie e possono essere modificate nella fase definitiva dell'inchiesta,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito 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, 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.

2. I dazi antidumping provvisori applicabili in EUR per unità del prodotto descritto al paragrafo 1 e fabbricato dalle società sotto elencate sono i seguenti:

Società	Dazio antidumping provvisorio (EUR/unità)	Codice addizionale TARIC
Xingyuan Tire Group Ltd., Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	82,17	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company, Ltd.; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.;	57,42	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd.; Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd.; Pirelli Tyre Co., Ltd.	64,13	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.;	52,85	C334
Altre società che hanno collaborato elencate nell'allegato	62,79	
Tutte le altre società	82,17	C999

3. L'applicazione delle aliquote del dazio individuale specificate per le società elencate al paragrafo 2 o nell'allegato 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 giuridico che emette tale fattura, identificato dal nome e dalla funzione, formulata come segue: «Il sottoscritto certifica che l'(unità) di (prodotto in esame) venduta all'esportazione nell'Unione europea e oggetto della presente fattura è stata fabbricata da (denominazione e indirizzo della società) (codice addizionale TARIC) nella Repubblica popolare cinese. Il sottoscritto dichiara che le informazioni contenute nella presente fattura sono complete ed esatte.» In caso di mancata presentazione di tale fattura, si applica il dazio applicabile a tutte le altre società.

4. L'immissione in libera pratica nell'Unione del prodotto di cui al paragrafo 1 è subordinata alla costituzione di una garanzia pari all'importo del dazio provvisorio.

5. Le ruote e le ruote di rimorchi e semirimorchi munite di pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con indice di carico superiore a 121, sono classificate ai codici TARIC 8708 70 10 15, 8708 70 10 80, 8708 70 50 15, 8708 70 50 80, 8708 70 91 15, 8708 70 99 15, 8716 90 90 15 e 8716 90 90 80.

6. Salvo indicazione contraria, si applicano le vigenti norme pertinenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

1. Entro 25 giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento le parti interessate possono:

- chiedere la divulgazione dei fatti e delle considerazioni principali sulla base dei quali è stato adottato il presente regolamento;
- presentare osservazioni scritte alla Commissione, inclusi i commenti sulla classificazione dei marchi in livelli; e
- chiedere un'audizione alla Commissione e/o al consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale.

2. Entro 25 giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, le parti di cui all'articolo 21, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio possono presentare osservazioni sull'applicazione delle misure provvisorie.

Articolo 3

L'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 è sostituito dal seguente:

«1. Le autorità doganali sono invitate, in conformità all'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2016/1036 e all'articolo 24, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2016/1037, ad adottare le opportune disposizioni per registrare le importazioni nell'Unione di pneumatici nuovi e ricostruiti 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) ed originari della Repubblica popolare cinese.»

Articolo 4

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

L'articolo 1 si applica per un periodo di sei mesi.

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

Fatto a Bruxelles, il 4 maggio 2018

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Produttori esportatori cinesi che hanno collaborato, non inseriti nel campione:

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

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

DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2018/684 DELLA COMMISSIONE

del 4 maggio 2018

che modifica la decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 al fine di aggiornare l'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativo al riciclaggio delle navi e che modifica il regolamento (CE) n. 1013/2006 e la direttiva 2009/16/CE ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 16,

considerando quanto segue:

- (1) L'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi è stato istituito mediante decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione ⁽²⁾ a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013.
- (2) Diversi Stati membri hanno comunicato alla Commissione l'elenco degli impianti da essi autorizzati a norma dell'articolo 14 del regolamento (UE) n. 1257/2013 per inclusione nell'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi. Gli Stati membri hanno altresì comunicato alla Commissione dati aggiornati relativi agli impianti già inclusi in detto elenco.
- (3) È pertanto opportuno modificare la decisione di esecuzione (UE) 2016/2323.
- (4) Per quanto attiene agli impianti di riciclaggio delle navi situati in un paese terzo per i quali è stata presentata alla Commissione una domanda di inserimento nell'elenco europeo a norma dell'articolo 15 del regolamento (UE) n. 1257/2013, la valutazione delle informazioni pertinenti e dei documenti giustificativi trasmessi o raccolti è ancora in corso. La Commissione adotterà gli atti di esecuzione pertinenti a tali impianti di riciclaggio delle navi situati al di fuori dell'Unione una volta conclusa la valutazione.
- (5) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato istituito a norma dell'articolo 25 del regolamento (UE) n. 1257/2013,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 è sostituito dall'allegato della presente decisione.

⁽¹⁾ GUL 330 del 10.12.2013, pag. 1.

⁽²⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2016/2323 della Commissione, del 19 dicembre 2016, che istituisce l'elenco europeo degli impianti di riciclaggio delle navi a norma del regolamento (UE) n. 1257/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo al riciclaggio delle navi (GUL 345 del 20.12.2016, pag. 119).

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 4 maggio 2018

Per la Commissione

Il presidente

Jean-Claude JUNCKER

ELENCO EUROPEO DEGLI IMPIANTI DI RICICLAGGIO DELLE NAVI A NORMA DELL'ARTICOLO 16, PARAGRAFO 1, DEL REGOLAMENTO (UE) N. 1257/2013

Impianti di riciclaggio delle navi situati in uno Stato membro dell'Unione

Nome dell'impianto	Metodo di riciclaggio	Tipo e dimensioni delle navi che possono essere riciclate	Restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi	Dettagli sulla procedura esplicita o tacita per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente ⁽¹⁾	Volume annuo massimo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio, calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che vi sono state riciclate in un dato anno ⁽²⁾	Data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo ⁽³⁾
BELGIO						
NV Galloo Recycling Ghent Scheepzatestraat 9 9000 Gent Belgio Telefono: +32 92512521 e-mail: peter.wyntin@galoo.com	Laterale (ormeggio in acqua), rampa	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave: lunghezza: 265 metri larghezza: 36 metri pescaggio: 12,5 metri		Approvazione tacita, periodo di riesame massimo di 30 giorni	34 000 ⁽⁴⁾	31 marzo 2020
DANIMARCA						
Fornæs ApS Rolshøjvej 12-16 8500 Grenå Danimarca www.fornaes.dk	Demolizione al molo e successiva rottamazione su suoli impermeabili con sistemi di drenaggio efficaci	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave: lunghezza: 150 metri larghezza: 25 metri pescaggio: 6 metri stazza lorda: 10 000	Il comune di Norddjurs ha la facoltà di assegnare i rifiuti pericolosi a impianti riceventi approvati sotto il profilo ambientale.	Approvazione tacita, periodo di riesame massimo di 14 giorni	30 000 ⁽⁵⁾	30 giugno 2021

Nome dell'impianto	Metodo di riciclaggio	Tipo e dimensioni delle navi che possono essere riciclate	Restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi	Dettagli sulla procedura esplicita o tacita per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente ⁽¹⁾	Volume annuo massimo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio, calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che vi sono state riciclate in un dato anno ⁽²⁾	Data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo ⁽³⁾
Smedegaarden A/S Vikingkaj 5 6700 Esbjerg Danimarca www.smedegaarden.net	Demolizione al molo e successiva rottamazione su suoli impermeabili con sistemi di drenaggio efficaci	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave: lunghezza: 170 metri larghezza: 40 metri pescaggio: 7,5 metri		Approvazione tacita, periodo di riesame massimo di 14 giorni	20 000 ⁽⁶⁾	15 settembre 2021
ESTONIA						
OÜ BLRT Refonda Baltic	Galleggiante in banchina e in bacino galleggiante	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave: lunghezza: 197 metri larghezza: 32 metri pescaggio: 9,6 metri stazza lorda: 28 000	Autorizzazione relativa ai rifiuti n. L.JÄ/327249. Concessione per la gestione dei rifiuti pericolosi n. 0222. Norme Vene-Balti Port, manuale di riciclaggio delle navi MSR-Refonda. Sistema di gestione ambientale, gestione dei rifiuti EP 4.4.6-1-13 L'impianto può riciclare solo i materiali pericolosi per i quali ha ottenuto la concessione.	Approvazione tacita, periodo di riesame massimo di 30 giorni.	21 852 ⁽⁷⁾	15 febbraio 2021
SPAGNA						
DDR VESSELS XXI, S.L. Porto «El Musel» Gijón Spagna Telefono: +34 630144416 e-mail: abarredo@ddr-vessels.com	Rampa di demolizione	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013, eccetto navi nucleari. Dimensioni massime della nave: lunghezza: 84,95 metri	Le limitazioni sono incluse nell'autorizzazione ambientale integrata.	Non è stata finora definita alcuna procedura specifica.	0 ⁽⁸⁾	28 luglio 2020

Nome dell'impianto	Metodo di riciclaggio	Tipo e dimensioni delle navi che possono essere riciclate	Restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi	Dettagli sulla procedura esplicita o tacita per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente ⁽¹⁾	Volume annuo massimo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio, calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che vi sono state riciclate in un dato anno ⁽²⁾	Data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo ⁽³⁾
		(Le navi fino a 169,9 metri che sulla rampa possono generare un movimento di rotazione nullo o negativo possono essere accettate subordinatamente all'esito di uno studio di fattibilità dettagliato)				
FRANCIA						
Démonaval Recycling ZI du Malaquis Rue François Arago 76580 LE TRAIT Telefono: + 33 769791280 e-mail: patrick@demonaval-recycling.fr	Laterale, bacino di carenaggio	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave (bacino di carenaggio): lunghezza: 140 metri larghezza: 25 metri profondità: 5 metri	Le limitazioni ambientali sono precisate nell'autorizzazione della prefettura	Approvazione esplicita — L'autorità competente per la decisione di approvazione è il ministero dell'ambiente.	0 ⁽⁹⁾	11 dicembre 2022
GARDET & DE BEZENAC Recycling/Groupe BAUDELET ENVIRONNEMENT — GIE MUG 616, Boulevard Jules Durand 76600 Le Havre Francia Telefono: + 33 235951634 e-mail: infos@gardet-bezenac.com	Galleggiante e scalo di alaggio	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave: lunghezza: 150 metri larghezza: 18 metri LDT: 7 000	Le limitazioni ambientali sono precisate nell'autorizzazione della prefettura.	Approvazione esplicita — L'autorità competente per la decisione di approvazione è il ministero dell'ambiente.	16 000 ⁽¹⁰⁾	30 dicembre 2021

Nome dell'impianto	Metodo di riciclaggio	Tipo e dimensioni delle navi che possono essere riciclate	Restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi	Dettagli sulla procedura esplicita o tacita per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente ⁽¹⁾	Volume annuo massimo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio, calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che vi sono state riciclate in un dato anno ⁽²⁾	Data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo ⁽³⁾
Grand Port Maritime de Bordeaux 152, Quai de Bacalan — CS 41320 — 33082 Bordeaux Cedex Francia Telefono: + 33 556905800 e-mail: maintenance@bordeaux-port.fr	Laterale, bacino di carenaggio	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave (bacino di carenaggio): lunghezza: 240 metri larghezza: 37 metri profondità: 17 metri	Le limitazioni ambientali sono precisate nell'autorizzazione della prefettura	Approvazione esplicita — L'autorità competente per la decisione di approvazione è il ministero dell'ambiente.	18 000 ⁽¹¹⁾	21 ottobre 2021
Les Recycleurs bretons Zone Industrielle de Kerbriant — 29 610 Plouigneau Francia Telefono: + 33 298011106 e-mail: navaleo@navaleo.fr	Laterale, bacino di carenaggio	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave (bacino di carenaggio): lunghezza: 225 metri larghezza: 34 metri profondità: 27 metri	Le limitazioni ambientali sono precisate nell'autorizzazione della prefettura	Approvazione esplicita — L'autorità competente per la decisione di approvazione è il ministero dell'ambiente.	5 500 ⁽¹²⁾	24 maggio 2021
LETTONIA						
A/S «Tosmares kuģubūvētava» Generāļa Baloža street 42/44, Liepāja, LV-3402 Lettonia Telefono: +371 63401919 e-mail: shipyard@tosmare.lv	Demolizione di navi (ormeggio in acqua e bacino di carenaggio)	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave: lunghezza: 165 m larghezza: 22 m profondità: 7 m	Cfr. permesso nazionale n. LI101B0024	Approvazione esplicita — notifica scritta entro 30 giorni lavorativi	0 ⁽¹³⁾	11 giugno 2020

Nome dell'impianto	Metodo di riciclaggio	Tipo e dimensioni delle navi che possono essere riciclate	Restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi	Dettagli sulla procedura esplicita o tacita per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente ⁽¹⁾	Volume annuo massimo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio, calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che vi sono state riciclate in un dato anno ⁽²⁾	Data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo ⁽³⁾
		14 000 TPL stazza lorda: 200 — 12 000 Peso: 100 — 5 000 tonnellate LDT: 100 -5 000				
LITUANIA						
UAB APK Minijos 180 (ormeggio 133 A), LT 93269, Klaipėda, Lituania Telefono: +370 46365776 Fax +370 46365776 e-mail: uab.apk@gmail.com	Laterale (ormeggio in acqua)	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave: lunghezza: 130 metri larghezza: 35 metri profondità: 10 metri stazza lorda: 3 500	Cfr. permesso nazionale n. TL-KL.1-15/2015	Approvazione esplicita — notifica scritta entro 30 giorni lavorativi	1 500 ⁽¹⁴⁾	17 marzo 2020
UAB Armar Minijos 180 (ormeggi 127 A, 131 A), LT 93269, Klaipėda, Lituania Telefono: +370 685 32607 e-mail: armar.uab@gmail.com; albatrosas33@gmail.com	Laterale (ormeggio in acqua)	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave (ormeggio 127 A): lunghezza: 80 metri larghezza: 16 metri profondità: 6 metri stazza lorda: 1 500 Dimensioni massime della nave (ormeggio 131 A): lunghezza: 80 metri larghezza: 16 metri profondità: 5 metri stazza lorda: 1 500	Cfr. permesso nazionale n. TL-KL.1-16/2015 (ormeggio 127 A) Cfr. permesso nazionale n. TL-KL.1-51/2017 (ormeggio 131 A)	Approvazione esplicita — notifica scritta entro 30 giorni lavorativi	3 910 ⁽¹⁵⁾	17 marzo 2020 (ormeggio 127 A) 19 aprile 2022 (ormeggio 131 A)

Nome dell'impianto	Metodo di riciclaggio	Tipo e dimensioni delle navi che possono essere riciclate	Restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi	Dettagli sulla procedura esplicita o tacita per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente ⁽¹⁾	Volume annuo massimo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio, calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che vi sono state riciclate in un dato anno ⁽²⁾	Data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo ⁽³⁾
UAB Vakarų refonda Minijos 180 (ormeggi 129, 130, 131 A, 131, 132, 133 A), LT 93269, Klaipėda, Lituania Telefono: +370 (46) 483940/483891 Fax +370 46483891 e-mail: refonda@wsy.lt	Laterale (ormeggio in acqua)	Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013 Dimensioni massime della nave: lunghezza: 230 metri larghezza: 55 metri profondità: 14 metri stazza lorda: 70 000	Cfr. permesso nazionale n. (11.2)-30-161/2011/TL-KL.1-18/2015	Approvazione esplicita — notifica scritta entro 30 giorni lavorativi	20 140 ⁽¹⁶⁾	21 maggio 2020

PAESI BASSI

Keppel-Verolme Prof. Gerbrandyweg 25 3197 KK Rotterdam-Botlek Paesi Bassi Telefono: +31 181234353 e-mail: mzoethout@keppelverolme.nl	Demolizione navale	Dimensioni massime della nave: lunghezza: 405 metri larghezza: 90 metri profondità: 11,6 metri	Il sito dispone di un permesso operativo che contiene limitazioni e condizioni per operare secondo modalità compatibili con l'ambiente.	Approvazione esplicita	52 000 ⁽¹⁷⁾	21 luglio 2021
Scheepssloperij Nederland B.V. Havenweg 1; 3295 XZ s-Gravendeel Postbus 5234; 3295 ZJ s-Gravendeel Paesi Bassi Telefono: +31 786736055 e-mail: info@sloperij-nederland.nl	Demolizione navale	Dimensioni massime della nave: lunghezza: 200 metri larghezza: 33 metri profondità: 6 metri altezza: 45 metri (Botlekbridge)	Il sito dispone di un permesso operativo che contiene limitazioni e condizioni per operare secondo modalità compatibili con l'ambiente.	Approvazione esplicita	9 300 ⁽¹⁸⁾	27 settembre 2021

Nome dell'impianto	Metodo di riciclaggio	Tipo e dimensioni delle navi che possono essere riciclate	Restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi	Dettagli sulla procedura esplicita o tacita per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente ⁽¹⁾	Volume annuo massimo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio, calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che vi sono state riciclate in un dato anno ⁽²⁾	Data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo ⁽³⁾
		Le operazioni di riciclaggio iniziano in acqua per alleggerire lo scafo; la gru per tirare in secco le navi può trainare 2 000 tonnellate.				
POLONIA						
<p>ALMEX Sp. Z o.o. ul. Ks. Stanisława Kujota 1 70-605 Szczecin Polonia Telefono: +48 914624862 e-mail: biuro@almex-recycling.pl almex-recycling.pl</p>	<p>Moli e aree di riciclaggio su interfaccia mare-terra</p>	<p>Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013</p> <p>Dimensioni massime della nave:</p> <p>lunghezza: 120 metri larghezza: 20 metri profondità: 6 metri TPL: 6 000 stazza lorda: 2 500 LDT: 2 500</p>	<p>Cfr. autorizzazione WOŚ. II.7243.7.4.2014.IB</p>	<p>Approvazione esplicita</p>	<p>4 000 ⁽¹⁹⁾</p>	<p>28 aprile 2018</p>
<p>Stocznia Marynarki Wojennej SA. ul. Śmidowicza 48, 81-127 Gdynia Polonia Telefono: +48 586258318 e-mail: mrybka@navship.pl www.navship.pl</p>	<p>Ormeggio in acqua, bacino di carenaggio, moli e aree di riciclaggio su interfaccia mare-terra</p>	<p>Navi definite all'articolo 3, paragrafo 1, punto 1, del regolamento (UE) n. 1257/2013</p> <p>Dimensioni massime della nave:</p> <p>lunghezza: 100 m</p> <p>Peso: 2 500 tonnellate</p> <p>(le unità più pesanti devono essere parzialmente demolite. La demolizione parziale inizia in acqua per alleggerire lo scafo)</p>	<p>Cfr. autorizzazione DROŚ S.7243.24.2016.EB</p>	<p>Approvazione esplicita</p>	<p>5 000 ⁽²⁰⁾</p>	<p>28 aprile 2018</p>

Nome dell'impianto	Metodo di riciclaggio	Tipo e dimensioni delle navi che possono essere riciclate	Restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi	Dettagli sulla procedura esplicita o tacita per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente ⁽¹⁾	Volume annuo massimo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio, calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che vi sono state riciclate in un dato anno ⁽²⁾	Data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo ⁽³⁾
PORTOGALLO						
Navalria — Docas, Construções e Reparações Navais Porto Comercial, Terminal Sul, Apartado 39, 3811-901 Aveiro Portogallo Telefono: +351 234378970, +351 232767700 email: info@navalria.pt	Demolizione in bacino di carenaggio, Decontaminazione e demolizione su piano orizzontale e inclinato, secondo le dimensioni della nave	Capacità nominale del piano orizzontale: 700 tonnellate Capacità nominale del piano inclinato: 900 tonnellate		Le condizioni applicate all'attività sono definite nelle specifiche allegate al titolo AL n. 5/2015/CCDRC del 26 gennaio 2016.	1 900 tonnellate ⁽²¹⁾	26 gennaio 2020
REGNO UNITO						
Able UK Limited Teesside Environmental Reclamation and Recycling Centre Graythorp Dock Tees Road Hartlepool Cleveland TS25 2DB Regno Unito Telefono: +44 1642806080 e-mail: info@ableuk.com	Demolizione di navi e trattamenti associati autorizzati in bacino di carenaggio e ormeggio in acqua	Qualsiasi nave entro le dimensioni contemplate nell'autorizzazione. Dimensioni massime della nave: lunghezza: 337,5 metri larghezza: 120 metri pescaggio: 6,65 metri	L'impianto possiede un piano dell'impianto di riciclaggio delle navi conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013. Al sito è rilasciato un permesso (rif. EPR/VP3296ZM) che limita le operazioni e pone condizioni all'operatore dell'impianto.	Approvazione esplicita	66 340 ⁽²²⁾	6 ottobre 2020

Nome dell'impianto	Metodo di riciclaggio	Tipo e dimensioni delle navi che possono essere riciclate	Restrizioni e condizioni per il funzionamento dell'impianto di riciclaggio delle navi, anche per quanto riguarda la gestione dei rifiuti pericolosi	Dettagli sulla procedura esplicita o tacita per l'approvazione del piano di riciclaggio della nave da parte dell'autorità competente ⁽¹⁾	Volume annuo massimo di riciclaggio delle navi di un impianto di riciclaggio, calcolato sommando il peso espresso in LDT delle navi che vi sono state riciclate in un dato anno ⁽²⁾	Data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo ⁽³⁾
<p>Harland and Wolff Heavy Industries Limited Queen's Island Belfast BT3 9DU Regno Unito Telefono: +44 2890458456 e-mail: trevor.hutchinson@harland-wolff.com</p>	<p>Demolizione di navi e trattamenti associati autorizzati in bacino di carenaggio e ormeggio in acqua</p>	<p>Qualsiasi nave avente le dimensioni precisate nel piano di lavoro concordato. Dimensioni massime della nave: Il molo principale (il più ampio) misura 556 m × 93 m × 1,2 m TPL e può accettare unità fino a queste dimensioni. Il bacino di carenaggio più ampio è pari a 1,2 milioni TPL.</p>	<p>L'impianto possiede un piano dell'impianto di riciclaggio delle navi conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013. Al sito è rilasciata un'autorizzazione per la gestione dei rifiuti (n. LN/07/21/V2) che limita le operazioni e pone condizioni all'operatore dell'impianto.</p>	<p>Approvazione esplicita</p>	<p>13 200 ⁽²³⁾</p>	<p>3 agosto 2020</p>
<p>Swansea Drydock Ltd Prince of Wales Dry Dock Swansea Galles SA1 1LY Regno Unito Telefono: +44 1792654592 e-mail: info@swanseadrydocks.com</p>	<p>Demolizione di navi e trattamenti associati autorizzati in bacino di carenaggio e ormeggio in acqua</p>	<p>Qualsiasi nave entro le dimensioni indicate nel permesso. Dimensioni massime della nave: lunghezza: 200 metri larghezza: 27 metri pescaggio: 7 metri</p>	<p>Il sito possiede un piano dell'impianto di riciclaggio delle navi conforme ai requisiti del regolamento (UE) n. 1257/2013. Al sito è rilasciato un permesso (rif. EPR/UP3298VL) che limita le operazioni e pone condizioni all'operatore dell'impianto.</p>	<p>Approvazione esplicita</p>	<p>7 275 ⁽²⁴⁾</p>	<p>2 luglio 2020</p>

⁽¹⁾ Ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 1257/2013 sul riciclaggio delle navi.

⁽²⁾ A norma dell'articolo 32, paragrafo 1, lettera a), terza frase, del regolamento (UE) n. 1257/2013.

⁽³⁾ La data di scadenza dell'inclusione nell'elenco europeo corrisponde alla data di scadenza del permesso o dell'autorizzazione concessa all'impianto nello Stato membro.

⁽⁴⁾ In base alle informazioni comunicate, la capacità massima teorica di riciclaggio delle navi dell'impianto è pari a 50 000 LDT/anno.

⁽⁵⁾ Cfr. nota 4.

⁽⁶⁾ Cfr. nota 4.

⁽⁷⁾ In base alle informazioni comunicate, la capacità massima teorica di riciclaggio delle navi dell'impianto è pari a 15 000 LDT/anno.

⁽⁸⁾ In base alle informazioni comunicate, la capacità massima teorica di riciclaggio delle navi dell'impianto è pari a 60 000 LDT/anno.

⁽⁹⁾ Cfr. nota 7.

- (¹⁰) In base alle informazioni comunicate, la capacità massima teorica di riciclaggio delle navi dell'impianto è pari a 18 000 LDT/anno.
- (¹¹) In base alle informazioni comunicate, la capacità massima teorica di riciclaggio delle navi dell'impianto è pari a 23 000 LDT/anno.
- (¹²) In base alle informazioni comunicate, la capacità massima teorica di riciclaggio delle navi dell'impianto è pari a 10 000 LDT/anno.
- (¹³) Cfr. nota 7.
- (¹⁴) In base al permesso, l'impianto è autorizzato a riciclare al massimo 30 000 LDT/anno.
- (¹⁵) In base al permesso, l'impianto è autorizzato a riciclare al massimo 12 000 LDT/anno (6 000 LDT per ormeggio).
- (¹⁶) In base al permesso, l'impianto è autorizzato a riciclare al massimo 45 000 LDT/anno.
- (¹⁷) In base al permesso, la capacità massima teorica di riciclaggio delle navi dell'impianto è pari a 100 000 tonnellate/anno.
- (¹⁸) In base alle informazioni comunicate, la capacità massima teorica di riciclaggio delle navi dell'impianto è pari a 45 000 LDT/anno.
- (¹⁹) Cfr. nota 12.
- (²⁰) Cfr. nota 12.
- (²¹) Non sono state comunicate informazioni relative alla capacità massima teorica annua di riciclaggio delle navi.
- (²²) In base al permesso l'impianto è autorizzato a riciclare al massimo 230 000 tonnellate/anno.
- (²³) In base al permesso l'impianto è autorizzato a riciclare al massimo 300 000 tonnellate/anno.
- (²⁴) In base al permesso l'impianto è autorizzato a riciclare al massimo 74 999 tonnellate/anno.
-

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT