

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/1579 DELLA COMMISSIONE

del 18 ottobre 2018

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

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 9, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

1.1. Misure provvisorie

- (1) Il 4 maggio 2018 la Commissione europea («la Commissione») ha adottato il regolamento (UE) 2018/683 ⁽²⁾ («il regolamento provvisorio») che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni nell'Unione europea («l'Unione») di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 («il prodotto in esame») originari della Repubblica popolare cinese («RPC»).
- (2) L'11 agosto 2017 la Commissione ha avviato l'inchiesta pubblicando un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* («l'avviso di apertura») a seguito di una denuncia presentata il 30 giugno 2017 dalla coalizione contro le importazioni sleali di pneumatici («il denunciante») per conto di produttori che rappresentano oltre il 25 % della produzione totale dell'Unione di pneumatici nuovi e ricostituiti per autobus o autocarri.
- (3) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 la Commissione ha disposto la registrazione delle importazioni del prodotto in esame originario dalla RPC ⁽³⁾. La registrazione delle importazioni è cessata l'8 maggio 2018 con l'entrata in vigore delle misure provvisorie.

1.2. Periodo dell'inchiesta e periodo in esame

- (4) Come affermato al considerando 10 del regolamento provvisorio, 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»), mentre 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»).

1.3. Fase successiva della procedura

- (5) A seguito dell'istituzione di dazi antidumping provvisori, il denunciante, la Camera di commercio cinese degli importatori ed esportatori di metalli, minerali e prodotti chimici (*China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers and Exporters*, «CCCMC»), l'Associazione dell'industria cinese della gomma (*China Rubber Industry Association*, «CRIA»), cinque produttori esportatori cinesi, cinque importatori indipendenti, un'associazione di importatori dell'Unione, ossia l'*Association Française des Importateurs de Pneumatiques* («AFIP»), e un fornitore dell'Unione («Kraiburg») hanno presentato osservazioni scritte in merito ai risultati provvisori.

⁽¹⁾ GUL 176 del 30.6.2016, pag. 21.

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

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 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).

- (6) Il 2 luglio 2018, ben oltre la scadenza per presentare osservazioni in merito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, una parte interessata, Hämmerling The Tyre Company GmbH, ha presentato ulteriori osservazioni in merito ai risultati provvisori. La Commissione le ha esaminate insieme ad altre osservazioni ricevute sul documento generale di divulgazione delle informazioni nella fase definitiva.
- (7) Le parti interessate che ne hanno fatto richiesta hanno avuto la possibilità di essere sentite. Le audizioni hanno avuto luogo con la CCCMC e la CRIA; tutti i produttori esportatori inclusi nel campione: Aeolus Group ⁽⁴⁾, Pirelli Tyre Co., Ltd («Pirelli») e l'importatore collegato Prometeon Tyre Group S.r.l. («Prometeon»), Giti Group ⁽⁵⁾, Hankook Group ⁽⁶⁾ e Xingyuan Group ⁽⁷⁾; due importatori indipendenti e produttori dell'Unione, associazioni e fornitori dell'Unione di materiali per il battistrada e le riparazioni a sostegno delle misure.
- (8) La Commissione ha preso in considerazione le osservazioni presentate dalle parti interessate, le ha analizzate e, laddove opportuno, ha modificato i risultati provvisori.
- (9) La Commissione ha continuato a raccogliere e verificare tutte le informazioni che ha ritenuto necessarie ai fini dei risultati definitivi. Al fine di verificare le risposte ai questionari che non erano state verificate nella fase provvisoria della procedura, sono state effettuate visite di verifica presso le sedi delle parti elencate di seguito.
- a) Importatori indipendenti dell'Unione:
- Heuver Bandengroothandel B.V, Paesi Bassi («Heuver»);
 - Hämmerling The Tyre Company GmbH, Germania;
- b) importatori collegati nell'Unione:
- Hankook Tire Italia S.r.l.;
 - Hankook España SA;
 - Prometeon Tyre Group S.r.l.;
 - Prometeon Tyre Group España y Portugal, S.L.U.;
 - Pneumobil Reifen und KFZ-Technik GmbH;
 - Prometeon Tyre Deutschland GmbH.
- (10) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni è stata effettuata una visita di verifica presso la sede di Roline N.V., un produttore dell'Unione nei Paesi Bassi.
- (11) La Commissione ha informato tutte le parti interessate dei fatti e delle considerazioni principali in base ai quali intendeva istituire un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici per autobus e autocarri («la divulgazione finale delle informazioni») e disporre la riscossione definitiva degli importi depositati a titolo di dazio provvisorio.
- (12) A tutte le parti interessate è stato concesso un periodo entro il quale presentare osservazioni sulla divulgazione finale delle informazioni. Il denunciante, i produttori esportatori cinesi (Aeolus Group, Giti Group, Hankook Group, Pirelli e il suo importatore collegato Prometeon), le associazioni dell'industria [CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Associação Nacional de Industriais de Recauchtagem de Pneus, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czech Retread Tire Manufacturers Association (Associazione Ceca dei Fabbrianti di Pneumatici Ricostruiti), Retread Manufacturing Association (Associazione dei Fabbrianti Ricostruttori)], gli importatori (Hämmerling e Kirkby Tyres Ltd.), i produttori ricostruttori (Rula-BRW) e i fornitori di materie prime per ricostruttori (Vipal, Kraiburg, RemaTipTop) hanno presentato osservazioni scritte.
- (13) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni si sono svolte audizioni con la CRIA e la CCCMC, Aeolus Group, Giti Group, Prometeon, il denunciante e Bipaver.

⁽⁴⁾ Aeolus Group è costituito da Aeolus Tyre Co., Ltd., Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd. e Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. Il nome di quest'ultima era Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp. Ltd. fino al 13 agosto 2018, data in cui ha cambiato nome.

⁽⁵⁾ Giti Group è costituito da Giti Tire (China) Investment Co., (Shanghai); Giti Tire (Anhui) Co., Ltd.; (Hefei); Giti Tire (Hualin) Co., Ltd. (Hualin); Giti Tire (Fujian) Co., Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Co., Ltd. e un esportatore collegato a Singapore.

⁽⁶⁾ Hankook Group è costituito da Shanghai Hankook Tire Sales Co., Ltd. (Shanghai); Chongqing Hankook Tire Co., (Chongqing) Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd. (Jiangsu); e un esportatore collegato a Seoul, Corea.

⁽⁷⁾ Xingyuan Group è costituito da Xingyuan Tyre Group Ltd, Co. e Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd (Dongying).

- (14) Il 16 agosto 2018 e il 29 agosto 2018 il consigliere auditore ha organizzato audizioni su richiesta rispettivamente di Hankook Group e di Hämmerling.
- (15) Il 10 settembre 2018 la Commissione ha trasmesso a tutte le parti interessate un'ulteriore informazione finale limitata alla questione specifica del livello del profitto di riferimento del livello 3.
- (16) A tutte le parti interessate è stato concesso un periodo di tre giorni per presentare osservazioni sull'ulteriore documento finale di divulgazione delle informazioni. Il denunciante, i produttori esportatori cinesi (Aeolus Group, Giti Group, Hankook Group, Pirelli e il suo importatore collegato Prometeon, Xingyuan), le associazioni dell'industria [CRIA, CCCMC, Associazione Italiana Ricostruttori Pneumatici, Bipaver, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk, Czech Retread Tire Manufacturers Association (Associazione Ceca dei Fabbricanti di Pneumatici Ricostruiti), ITMA Europe, Retread Manufacturing Association (Associazione dei Fabbricanti Ricostruttori)], importatori (Hämmerling, Heuver e Kirkby Tyres Ltd.), un ricostruttore (Rula-BRW), un'associazione di utilizzatori (Lithuanian National Road Carriers' Association LINAVA) e un fornitore di materie prime per ricostruttori (Kraiburg) hanno presentato osservazioni scritte.
- (17) In seguito all'ulteriore divulgazione finale delle informazioni, il 14 settembre 2018 si è tenuta un'audizione con Prometeon.
- (18) Le osservazioni presentate dalle parti interessate sono state esaminate e prese in considerazione, ove opportuno.

1.4. Rettifica

- (19) In seguito alla pubblicazione del regolamento provvisorio, Pirelli ha sottolineato che Pirelli Tyre Co., Ltd non era una filiale di Aeolus Group come erroneamente affermato nel considerando 119 del regolamento provvisorio. Ha spiegato che Pirelli Tyre Co., Ltd. è una società autonoma rispetto ad Aeolus Tire Co., Ltd e ad Aeolus Group.
- (20) Il 10 luglio 2018, riconoscendo il proprio errore, la Commissione ha emesso una rettifica ⁽⁸⁾.
- (21) Per quanto riguarda il riferimento ad Aeolus Group, la Commissione ha indicato che l'inchiesta riguarda società o gruppi di società collegate. La relazione tra produttori esportatori è analizzata conformemente all'articolo 127 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione ⁽⁹⁾. Di conseguenza, nel contesto della presente inchiesta Pirelli Tyre Co., Ltd. ed Aeolus Tire Co., Ltd. sono considerate collegate poiché durante il periodo dell'inchiesta avevano un azionista comune, ossia China National Tire & Rubber Co., Ltd. («CNRC»). L'uso di una forma abbreviata, ossia «Aeolus Group», era destinato a facilitare il riferimento alle società collegate nel contesto del regolamento provvisorio. La forma abbreviata «Aeolus Group» è stata scelta perché Aeolus Tire Co., Ltd. è la più grande entità di produzione tra le società collegate. Nonostante l'uso della forma abbreviata per fare riferimento ad Aeolus Group nel regolamento provvisorio, il margine di dumping è stato calcolato separatamente per ciascun produttore esportatore collegato ed è stata quindi stabilita un margine di dumping medio ponderato unico del per tutte le società collegate.
- (22) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Pirelli ha affermato che non dovrebbe essere considerata una società collegata di CNRC e di Aeolus Group. Pirelli ha contestato l'applicazione dell'articolo 127 del regolamento (UE) 2015/2447 ai fini del calcolo di un margine di dumping medio ponderato stabilito per le società collegate. Pirelli ha proposto l'applicazione dell'articolo 4 del regolamento (UE) 2016/1036 (il «regolamento di base») per stabilire la relazione tra le società.
- (23) La Commissione ha ricordato che l'articolo 4 del regolamento di base riguarda la definizione dell'industria dell'Unione e la relazione tra i produttori dell'Unione e i produttori esportatori. In tale contesto un produttore dell'Unione non è considerato parte dell'industria dell'Unione se è controllato da un produttore esportatore ⁽¹⁰⁾. L'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di base fa tuttavia esplicito riferimento all'articolo 127 del regolamento (UE) 2015/2447 per determinare se due parti sono associate ai fini della determinazione del margine di dumping. Esaminare se due parti siano associate garantisce che le misure antidumping siano applicate correttamente. Evita in particolare il rischio che le esportazioni siano canalizzate attraverso una società collegata che beneficia di un dazio antidumping inferiore. L'avviso di apertura ⁽¹¹⁾ faceva inoltre chiaro riferimento all'articolo 127 del regolamento (UE) 2015/2447 all'inizio del procedimento.

⁽⁸⁾ GUL 174 del 10.7.2018, pag. 23.

⁽⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GUL 343 del 29.12.2015, pag. 558).

⁽¹⁰⁾ Cfr. articolo 4, paragrafo 2, lettera a) del regolamento di base.

⁽¹¹⁾ Cfr. sezione 5.2.3 dell'avviso di apertura dell'inchiesta sugli importatori indipendenti, in particolare le note 1 alle pagine 15 e 17.

- (24) A norma dell'articolo 127, lettera d), del regolamento (UE) 2015/2447, due persone sono considerate legate se: un terzo possiede, controlla o detiene, direttamente o indirettamente, il 5 % o più delle azioni o quote con diritto di voto delle imprese dell'una e dell'altra. CNRC è il principale azionista di Pirelli. Durante il periodo dell'inchiesta, CNRC possedeva il 65 % delle azioni Pirelli. Nel settembre 2018 deteneva ancora il 46 % delle azioni Pirelli. Nel contesto della presente inchiesta Pirelli e Aeolus Group sono pertanto considerate collegate mediante una società madre comune (CNRC). L'argomentazione di Pirelli secondo cui quest'ultima non dovrebbe essere considerata una società collegata di CNRC o di Aeolus Group è stata pertanto respinta.
- (25) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Pirelli ha inoltre affermato che dovrebbe essere considerata solo come parte che ha collaborato e non come produttore esportatore, dato che aveva cessato la produzione del prodotto in esame nel novembre 2017.
- (26) La Commissione ha stabilito che Pirelli era un produttore esportatore nel periodo oggetto dell'inchiesta. Il fatto che Pirelli abbia successivamente cessato la produzione non cambia la situazione. Tale argomentazione è stata quindi respinta.

1.5. Divulgazione provvisoria delle informazioni

- (27) Varie parti interessate hanno affermato che la divulgazione provvisoria delle informazioni della Commissione era insufficiente e comprometteva quindi i loro diritti di difesa; di conseguenza, hanno chiesto alla Commissione di fornire ulteriori chiarimenti e informazioni e hanno ribadito le stesse preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (28) La Commissione ha ritenuto che il fascicolo pubblico e il regolamento provvisorio contenessero già informazioni sufficienti per consentire a tutte le parti interessate di esercitare pienamente i loro diritti di difesa. Ciò nonostante, una nota relativa al fascicolo ⁽¹²⁾ destinata a fornire chiarimenti sul regolamento provvisorio è stata inclusa nel fascicolo pubblico prima della divulgazione finale delle informazioni e a due produttori esportatori sono stati forniti chiarimenti supplementari relativi ai dati usati per i calcoli del dumping individuale.
- (29) La Commissione ha constatato che la CRIA e la CCCMC hanno dichiarato che la Commissione non aveva divulgato né a loro né agli esportatori cinesi informazioni dettagliate sui calcoli della sottoquotazione e della vendita sottocosto, privandoli così di qualsiasi possibilità di verificare eventuali errori commessi dalla Commissione o di presentare osservazioni su taluni aspetti di detti calcoli.
- (30) La CRIA, la CCCMC e gli esportatori cinesi hanno ricevuto tutte le informazioni nel rispetto dei loro diritti procedurali. Gli esportatori cinesi inclusi nel campione hanno ricevuto l'elenco dei numeri di controllo del prodotto («NCP») venduti, il prezzo di vendita unitario e un intervallo di valori ⁽¹³⁾ per il volume totale di vendite interessato. Come indicato ai considerando da 45 a 49, qualora sussistano motivi debitamente giustificati, la Commissione non deve rivelare alcuna informazione ritenuta riservata, salvo esplicita autorizzazione della parte che le ha fornite.
- (31) Aeolus Group ha affermato che la determinazione di un pregiudizio ai fini dell'articolo VI del GATT 1994 dovrebbe basarsi su prova positive e comportare un esame obiettivo a) del volume delle importazioni oggetto di dumping e del loro effetto sui prezzi dei prodotti simili sul mercato interno e b) dell'incidenza di tali importazioni sui produttori nazionali di tali prodotti. Ha inoltre affermato che la Commissione non dovrebbe basare le sue decisioni su elementi vaghi o su dati riservati forniti dalle parti bensì su tutte le informazioni e su tutti i fatti oggettivi disponibili. Il requisito di «esame obiettivo» implica la necessità di analizzare in maniera imparziale l'industria nazionale e gli effetti delle importazioni oggetto di dumping, senza favorire gli interessi di alcuna parte interessata o di alcun gruppo di parti interessate, nel contesto dell'inchiesta ⁽¹⁴⁾. Secondo Aeolus Group la maggior parte dei dati nel procedimento era rimasta riservata; ciò aveva ostacolato l'esercizio del diritto di difesa da parte degli interessati. Aeolus Group ha tuttavia osservato che l'apertura dell'inchiesta ha puntato chiaramente alla protezione degli interessi di un segmento specifico dell'industria dell'Unione (ossia l'industria della ricostruzione), senza considerare che anche la maggior parte dei grandi fabbricanti di pneumatici europei importa il prodotto in esame dalla RPC e lo rivende sul mercato dell'Unione.
- (32) In risposta a tali osservazioni, la Commissione ha rilevato che l'articolo 19 del regolamento di base prevede espressamente che le parti interessate possano fornire informazioni comunicate a titolo riservato per motivi debitamente giustificati. Una sintesi significativa delle informazioni riservate era inoltre stata inclusa nel fascicolo

⁽¹²⁾ Nota relativa al fascicolo (numero di riferimento t18.007994).

⁽¹³⁾ È stato fornito un intervallo di valori data la riservatezza dell'identità di determinati produttori dell'Unione.

⁽¹⁴⁾ Relazione dell'organo d'appello dell'OMC nella controversia WT/DS184/AB/R, Stati Uniti — misure antidumping su alcuni prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone, paragrafo 109.

pubblico consultabile dalle parti interessate. Il fatto che l'identità di taluni produttori dell'Unione che hanno collaborato sia stata mantenuta riservata non ha impedito alla Commissione di effettuare un esame obiettivo dei fatti, né ha impedito alle parti interessate di esercitare i loro diritti di difesa. I diritti di difesa delle parti interessate sono stati inoltre salvaguardati come spiegato al considerando 37, tramite l'intervento del consigliere auditore.

1.6. Campionamento

- (33) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che i produttori cinesi di piccole e medie dimensioni (PMI) sono stati discriminati rispetto alle PMI produttrici dell'Unione in quanto queste ultime hanno avuto il diritto di compilare un questionario meno dettagliato (e quindi meno affidabile). Tali parti hanno affermato che le PMI produttrici cinesi potrebbero essere state scoraggiate dal partecipare all'inchiesta a causa del notevole onere comportato dalla compilazione di una risposta completa al questionario.
- (34) Inoltre, la CRIA e la CCCMC hanno sostenuto che, dato che la Commissione aveva basato (in maniera asseritamente erronea) la sua determinazione del pregiudizio prevalentemente sui dati del volume esiguo di vendite delle PMI, la sottorappresentazione delle PMI produttrici cinesi risultava ulteriormente aggravata dal fatto che le PMI produttrici dell'Unione hanno potuto fornire una risposta meno completa e quindi meno affidabile. Un'argomentazione simile è stata ribadita in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. La CRIA e la CCCMC hanno chiesto inoltre alla Commissione di comunicare i dati specifici sul campionamento dei produttori dell'Unione, in particolare per verificare la rappresentatività del campione dell'industria dell'Unione per gli pneumatici nuovi e ricostruiti. Tale argomentazione è stata ribadita in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (35) L'affermazione secondo la quale la determinazione del pregiudizio sarebbe stata basata prevalentemente sui dati delle PMI produttrici dell'Unione non è corretta poiché la Commissione ha stabilito un campione rappresentativo per analizzare in maniera accurata la situazione del pregiudizio dei produttori dell'Unione. La Commissione ha ponderato le vendite dell'Unione per garantire la corretta rappresentazione delle vendite delle PMI sul mercato dell'Unione. È inoltre prassi costante della Commissione inviare un questionario semplificato alle PMI produttrici dell'Unione, tuttavia questo fatto non ha alcun impatto sulla correttezza dei dati forniti o sulla completezza dell'inchiesta. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (36) Come indicato al considerando 15 del regolamento provvisorio, due produttori esportatori hanno affermato che la riservatezza impediva loro di verificare se il denunciante rappresentasse più del 25 % della produzione totale dell'Unione. Hanno inoltre affermato di non poter verificare se il campione per l'industria dell'Unione fosse sufficientemente rappresentativo.
- (37) I servizi della Commissione hanno chiesto l'intervento del consigliere auditore al fine di garantire i diritti di difesa delle parti interessate alla luce di tali argomentazioni. Con nota del 12 luglio 2018, il consigliere auditore ha aggiunto una nota al fascicolo pubblico contenente le seguenti due osservazioni:
- «1. I dati nel fascicolo riservato corroborano la conclusione secondo la quale i servizi della Commissione hanno correttamente considerato i dati ricevuti nel calcolo dei requisiti di rappresentatività. Il denunciante, compresi i due produttori dell'Unione che hanno richiesto l'anonimato, rappresenta oltre il 25 % della produzione totale dell'Unione del prodotto oggetto dell'inchiesta.
2. I dati contenuti nel fascicolo riservato confermano che il campionamento condotto dai servizi della Commissione responsabili dell'inchiesta è stato accuratamente descritto nella loro nota del 18 ottobre 2017 relativa al fascicolo in materia di campionamento, che è inclusa nel fascicolo disponibile per l'esame ad opera dalle parti interessate ⁽¹⁵⁾.»
- (38) Di conseguenza la Commissione ha ritenuto che i diritti di difesa delle parti interessate siano stati rispettati.
- (39) Infine taluni produttori esportatori hanno sostenuto che la mancanza di informazioni in merito a potenziali legami tra i denunciati anonimi e i produttori esportatori cinesi avrebbe ostacolato i loro diritti di difesa. Tuttavia, non è stato dimostrato come la conoscenza di un tale potenziale collegamento li avrebbe aiutati a difendere la loro posizione. Anche se, ipoteticamente, vi fosse un nesso tra uno o più produttori anonimi dell'Unione e uno o più produttori esportatori cinesi, l'analisi del dumping e del pregiudizio non sarebbe materialmente compromessa.
- (40) Giti Group ha affermato che la Commissione avrebbe dovuto prendere in considerazione la quota di ciascun livello relativamente al totale delle vendite nell'Unione nel selezionare il campione di produttori dell'Unione. Tale approccio sarebbe stato più oggettivo rispetto all'attuale approccio nel contesto del quale il peso dei dati del livello 3 maggiormente colpito risultano gonfiati secondo il parere di Giti Group.

⁽¹⁵⁾ Nota relativa al fascicolo concernente la richiesta di verifica delle informazioni contenute nel fascicolo riservato (numero di riferimento: t18.008053).

- (41) Come spiegato nel considerando 24 del regolamento provvisorio, la Commissione ha in effetti tenuto conto dei livelli per la selezione del campione dei produttori dell'Unione. Inoltre, i considerando 157 e 158 del regolamento provvisorio e gli ulteriori chiarimenti presenti nella nota relativa al fascicolo di cui al considerando 28 del presente regolamento contenevano una spiegazione esauriente della metodologia utilizzata per rappresentare adeguatamente tutti i livelli negli indicatori microeconomici (cfr. la sezione 4.5.1.2).

1.7. Accesso alle informazioni

- (42) La CRIA e la CCCMC hanno chiesto che fosse concesso ai loro rappresentanti legali pieno accesso al margine di dumping, agli effetti sui prezzi e ai calcoli del margine di pregiudizio effettuati dalla Commissione, nonché accesso alle informazioni riservate di altre parti interessate sulle quali si basano tali calcoli (soggetto alla stipula di opportuni impegni di non divulgazione). La CRIA e la CCCMC hanno sottolineato che i requisiti dell'articolo 19 del regolamento di base dovrebbero essere bilanciati tenendo conto dei diritti della difesa, garantiti dall'articolo 41 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea.
- (43) La CRIA e la CCCMC hanno sostenuto che i legali a cui sarebbe stato consentito l'accesso sono iscritti a un albo degli avvocati europeo e sono soggetti a rigide norme deontologiche per cui, in caso di divulgazione di informazioni riservate ai propri clienti, incorrerebbero in gravi azioni disciplinari, tra cui la radiazione dall'albo ed eventuali procedimenti penali. Pertanto la CRIA e la CCCMC hanno argomentato che l'accesso al fascicolo riservato non contravverrebbe all'obbligo della Commissione di proteggere le informazioni riservate consentendo al tempo stesso l'esercizio effettivo dei diritti di difesa. Inoltre, tali parti hanno ritenuto che l'intervento del consigliere auditore incaricato di accedere alle informazioni riservate e di riferire le proprie conclusioni alle parti interessate non possa essere considerato un sostituto del riesame di tali calcoli.
- (44) Durante l'audizione del 16 agosto 2018 con il consigliere auditore, Hankook Group ha affermato che la Commissione aveva violato i suoi diritti di difesa negando l'accesso ai dati che Hankook Group considerava ingiustificatamente riservati. Hankook Group ha formulato una richiesta generale di modifica della politica relativa al trattamento dei dati riservati e ha invitato i servizi della Commissione a cambiare le attuali pratiche concernenti la divulgazione dei calcoli e a permettere, in futuro, ai rappresentanti legali delle parti interessate di accedere ai calcoli nella massima misura possibile. Secondo Hankook Group la protezione dei dati riservati dovrebbe applicarsi solo nella misura in cui sia necessaria a evitare possibili danni alle società interessate. Tali danni non si verificherebbero se i rappresentanti legali fossero tenuti a rispettare un accordo di riservatezza con i servizi della Commissione. Nell'ambito della presente inchiesta, Hankook Group ha anche chiesto per il proprio rappresentante legale accesso a tutti i calcoli dei margini di dumping e di pregiudizio, compresi tutti i dati relativi al valore normale.
- (45) L'articolo 19 del regolamento di base stabilisce che la Commissione non deve rivelare informazioni di natura riservata oppure che sono comunicate a titolo riservato dalle parti, per le quali sussistono motivi debitamente giustificati, salvo esplicita autorizzazione della parte che le ha fornite. Non prevede la concessione di tale accesso ad altre parti, compresi i legali iscritti a un albo degli avvocati europeo. Occorre altresì osservare che il 9 gennaio 2018 la CRIA e la CCCMC hanno presentato procure firmate da produttori esportatori inclusi nel campione e che hanno collaborato. La Commissione ha riscontrato che talune delle procure conferite dai produttori esportatori cinesi inclusi nel campione alla CRIA e alla CCCMC non trattavano l'accesso a informazioni riservate, bensì riguardavano soltanto la partecipazione ad audizioni, la presentazione di osservazioni e il deposito di comunicazioni.
- (46) Inoltre, la giurisprudenza della Corte di giustizia stabilisce che la tutela dei diritti di difesa deve conciliarsi, ove necessario, con il principio di riservatezza, che è previsto in modo specifico all'articolo 19 del regolamento di base. Nel caso di specie, è stata dimostrata la sussistenza di motivi debitamente giustificati, dato che diverse parti interessate hanno chiesto il rispetto della riservatezza dei loro nomi per timore di poter essere oggetto di ritorsioni da parte di clienti o concorrenti. La Commissione ha valutato tali richieste e, ritenendole giustificate, ha concluso che la divulgazione di dette informazioni riservate avrebbe un notevole effetto negativo per tali parti.
- (47) Tale conciliazione consente di ricevere sintesi non riservate delle informazioni riservate (fornite ad esempio sotto forma di intervalli di valori e/o elementi indicizzati) laddove tali informazioni non riservate non comportino la divulgazione di segreti aziendali. Tuttavia, la divulgazione completa delle informazioni riservate non è stata ritenuta compatibile con l'obbligo di proteggere tali informazioni. Analogamente, dato che il legislatore dell'Unione non ha previsto tale eccezione nel regolamento di base, la Commissione ha ritenuto che il fatto che i legali iscritti presso un albo europeo degli avvocati debbano rispettare rigorose norme deontologiche e siano potenzialmente soggetti a sanzioni in caso di violazione di tali norme, non consente ai servizi della Commissione

di concedere l'accesso a informazioni riservate contravvenendo alla normativa in vigore. Di conseguenza la Commissione ha concluso che l'accesso alle informazioni riservate non poteva essere concesso ai legali iscritti presso un albo europeo degli avvocati. In ogni caso, un'ulteriore misura a tutela dei diritti della difesa delle parti interessate è costituita dalla possibilità di ricorrere al consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale a norma dell'articolo 15 della decisione del presidente della Commissione europea, del 29 febbraio 2012, relativa alla funzione e al mandato del consigliere auditore in taluni procedimenti in materia commerciale ⁽¹⁶⁾. Poiché le parti interessate non hanno chiesto il parere del consigliere auditore in merito a tale punto, detta argomentazione deve pertanto essere respinta.

- (48) La Commissione ha inoltre ritenuto che il fascicolo pubblico a disposizione delle parti interessate, ivi compreso della CRIA, della CCCMC e di Hankook Group, contenesse tutte le informazioni pertinenti al caso utilizzate nell'inchiesta. Eventuali informazioni ritenute riservate erano riportate in sintesi nel fascicolo pubblico. Tutte le parti interessate, comprese la CRIA e la CCCMC, avevano accesso al fascicolo pubblico e potevano consultarlo.
- (49) Alla luce di tali considerazioni, la Commissione ha ritenuto che le informazioni fornite nei documenti oggetto di divulgazione e nel fascicolo pubblico fossero sufficienti a permettere alle parti interessate di esercitare i loro diritti di difesa. Tale argomentazione è stata pertanto respinta. Ciò nonostante, dopo l'audizione con il consigliere auditore la Commissione ha divulgato alcuni dati supplementari relativi al calcolo del dumping e del pregiudizio come indicato ai considerando 77 e 178.
- (50) Hämmerling ha chiesto un'audizione con il consigliere auditore per manifestare preoccupazioni di ordine giuridico connesse alla presente inchiesta e a determinate questioni orizzontali relative alla protezione delle informazioni riservate e non riservate figuranti nella banca dati TRON TDI, e all'attuale pratica di autorizzare l'accesso ai fascicoli non riservati alle parti interessate al di fuori del territorio dell'Unione tramite detta banca dati.
- (51) La Commissione ha osservato che il nuovo regolamento generale sulla protezione dei dati ⁽¹⁷⁾ non era applicabile al caso in esame. Hämmerling ha inoltre confermato che la questione della protezione dei dati personali non era direttamente collegata a una possibile limitazione specifica dell'esercizio dei suoi diritti di difesa nell'ambito della normativa in materia di difesa commerciale. La Commissione ha pertanto concluso che la posizione di Hämmerling nel procedimento e i suoi diritti di difesa non sono stati pregiudicati dal nuovo regolamento generale sulla protezione dei dati.

2. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

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

- (52) Diverse parti interessate hanno ribadito la loro argomentazione secondo la quale gli pneumatici nuovi e ricostruiti non potevano costituire un singolo prodotto in esame o formare parte di un singolo segmento. Inoltre, diverse parti interessate hanno affermato che il mercato dell'Unione dovrebbe essere suddiviso in almeno quattro livelli: tre livelli per gli pneumatici nuovi oltre a una quarta, nuova categoria da istituire per gli pneumatici ricostruiti. In alternativa, dovrebbe essere introdotto un nuovo livello per pneumatici importati a basso costo. La CRIA e la CCCMC hanno altresì affermato che si dovrebbe attuare un'ulteriore segmentazione per il primo equipaggiamento e gli pneumatici di ricambio.
- (53) Come indicato nei considerando da 72 a 74 del regolamento provvisorio, gli pneumatici nuovi (ricostruibili o non) e ricostruiti non presentano caratteristiche tecniche, fisiche e chimiche di base differenti. In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, le parti interessate non hanno fornito prove supplementari a sostegno del contrario. Di conseguenza la Commissione ha respinto l'argomentazione della CRIA e della CCCMC secondo la quale gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti non possono essere considerati costituire il medesimo prodotto in esame. Per quanto riguarda la richiesta di istituire un quarto livello per gli pneumatici ricostruiti, la Commissione ha sottolineato che gli pneumatici nuovi e ricostruiti condividono le medesime caratteristiche di base e sono ampiamente intercambiabili. Inoltre, come spiegato nei considerando da 55 a 57 del regolamento provvisorio, gli pneumatici ricostruiti rientrano per lo più nel livello 3. Di conseguenza, non è necessario creare un quarto livello per gli stessi. La Commissione ha quindi respinto anche tale richiesta.
- (54) Aeolus Group ha sostenuto che la Commissione dovrebbe escludere gli pneumatici nuovi dall'ambito di applicazione dell'inchiesta. In proposito ha fatto riferimento alla relazione dell'organo di appello dell'OMC nella controversia «Comunità europee — Misure riguardanti l'amianto e prodotti contenenti amianto ⁽¹⁸⁾», secondo la quale la determinazione del fatto che due prodotti siano simili consiste sostanzialmente nella determinazione del fatto che i prodotti siano o meno in concorrenza tra loro. Aeolus Group ha affermato che la Commissione dovrebbe prendere in considerazione tale approccio nel determinare se due prodotti possono o meno essere considerati simili.

⁽¹⁶⁾ GUL 107 del 19.4.2012, pag. 5.

⁽¹⁷⁾ Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (GUL 119 del 4.5.2016, pag. 1).

⁽¹⁸⁾ Relazione dell'organo di appello nella controversia WT/DS/135/AB/R Comunità europee — Misure riguardanti l'amianto e prodotti contenenti amianto.

- (55) La Commissione ha ritenuto che esistesse una relazione concorrenziale tra gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti. Come verrà mostrato nella sezione 4.6, nell'analisi dell'interconnessione tra livelli, gli pneumatici importati (nuovi) di livello 3 sono in concorrenza con gli pneumatici ricostruiti nell'Unione e stanno attualmente rilevando la quota di mercato degli pneumatici ricostruiti di livello 3. Ciò, a sua volta, ha un effetto a cascata inverso anche sugli pneumatici di livello 2 e di livello 1 e ha pertanto influito sulla posizione concorrenziale dei produttori di pneumatici dell'Unione nei livelli 1 e 2. Tale argomentazione è stata quindi respinta.
- (56) Hankook Group ha affermato che il suo marchio Hankook dovrebbe essere classificato nel livello 2 dato che tutti e tre i criteri utilizzati dalla Commissione portano al medesimo risultato: i) riconoscimento del marchio; ii) ricostruibilità e iii) vendite dirette di pneumatici a produttori di autobus e autocarri, vale a dire vendite di primo equipaggiamento (*original equipment* - «OE»).
- (57) In relazione al primo criterio - il riconoscimento del marchio - Hankook Group ha sostenuto che non soltanto ETRMA (nelle sue relazioni del 2017 e del 2018), ma anche la relazione «Global Tire Intelligence» del mese di giugno del 2016 e la Commissione statunitense per il commercio internazionale nel marzo 2016 hanno trattato Hankook come un marchio di livello 2 ⁽¹⁹⁾. La Commissione ha ammesso che nelle quattro relazioni il riconoscimento di Hankook sembrasse optare per un marchio di livello 2. Nel contempo, tuttavia, Hankook Group si promuove come marchio di fascia alta («premium») sul sito web del proprio gruppo. Inoltre come già osservato al considerando 63 del regolamento provvisorio, il documento interno della società fornito alla Commissione durante la visita di verifica indicava che il marchio era passato al livello 1. Di conseguenza la Commissione ha constatato che la percezione del mercato e l'autopercezione di Hankook Group non coincidono pienamente.
- (58) Hankook Group ha altresì presentato indagini interne riservate effettuate nel 2017 per il *Global Marketing Strategy Team* di Hankook nel Regno Unito, in Germania, in Spagna e in Italia in relazione agli pneumatici per autovetture. Secondo l'azienda, tali documenti mostrano che altri marchi di livello 1 presentano una maggiore notorietà del marchio tra i clienti in questi paesi. La Commissione ha constatato che a partire da tali dati era possibile trarre due conclusioni fondamentali. Innanzitutto, lo stesso Hankook Group riconosceva che la classificazione dei marchi in livelli è un concetto dinamico per tutti i marchi. Ad esempio, nel Regno Unito, uno dei suoi concorrenti era considerato un marchio di livello 2, mentre il medesimo si collocava tra gli «operatori principali» o «di livello 1» in Germania, Spagna e Italia. In secondo luogo, Hankook Group sembra collocarsi in una posizione «a cavallo tra» i due livelli secondo la percezione dei clienti in relazione alle autovetture: in generale, la «notorietà del marchio guidata» ⁽²⁰⁾ per Hankook era inferiore a quella di marchi di livello 1, mentre la «notorietà spontanea del marchio» ⁽²¹⁾ si attestava, fatta eccezione per il Regno Unito, al medesimo livello o a un livello persino leggermente più elevato di altri marchi concorrenti classificati dalla Commissione come rientranti nel livello 1.
- (59) La Commissione è quindi passata ad esaminare il secondo criterio. Ha ricordato che gli pneumatici di livello 1 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), come stabilito nel considerando 55 del regolamento provvisorio. A tale riguardo, Hankook Group ha dichiarato di assumere una garanzia contrattuale che gli pneumatici Hankook possono essere ricostruiti non più di una volta e che la quota di mercato del proprio marchio ricostruito Alphanatread è trascurabile e in diminuzione. Inoltre, i prezzi delle sue carcasse sono inferiori a quelli delle carcasse dei leader di mercato.
- (60) Da un lato, la Commissione ha preso atto della posizione di Alphanatread sul mercato, ma ha riscontrato che questo fatto può dipendere piuttosto dalla decisione della società di gestire o meno un'impresa di ricostruzione integrata verticalmente. La Commissione ha inoltre riconosciuto che la garanzia legale per gli pneumatici Hankook copre soltanto un'operazione di ricostruzione. Dall'altro, la ricostruibilità non dipende soltanto dalla ricostruzione di Alphanatread o da una garanzia legale rilasciata da Hankook Group, che per sua natura è conservatrice. Piuttosto, ai fini della classificazione è più importante la frequenza con cui gli pneumatici vengono effettivamente ricostruiti sul mercato e sono quindi in concorrenza con altri pneumatici di livello 1 in relazione a tale aspetto.
- (61) Di conseguenza la Commissione ha chiesto agli operatori del settore della ricostruzione nell'Unione se gli pneumatici Hankook possono essere ricostruiti una sola volta, due volte o più di due volte. L'Associazione dei ricostruttori BIPAVER ha informato la Commissione che tutti e sette i ricostruttori consultati (tre aventi sede in Germania, uno in Portogallo, uno in Spagna, uno in Italia e uno nel Regno Unito) hanno risposto che gli pneumatici Hankook possono essere ricostruiti due volte. Inoltre, nel caso di determinate misure, gli pneumatici

⁽¹⁹⁾ Osservazioni di Hankook Group sulla divulgazione provvisoria delle informazioni (numero di riferimento: t18.006816).

⁽²⁰⁾ Nel contesto di una domanda guidata sulla notorietà del marchio, un'indagine misura se le persone sono in grado di riconoscere un marchio a partire da un elenco di marchi noti. Numero di riferimento: t18.007850.

⁽²¹⁾ La notorietà spontanea del marchio indica che l'impatto del marchio è tale da fare sì che i consumatori collochino il marchio al primo posto. Per misurare la notorietà spontanea del marchio viene posta una domanda aperta nella quale il nome del marchio non è menzionato in maniera specifica. Numero di riferimento: t18.007850.

Hankook possono essere ricostruiti più di due volte dai ricostruttori consultati in Portogallo, Spagna e nel Regno Unito che hanno risposto a BIPAVER. Un altro ricostruttore avente sede in Italia ha risposto individualmente che gli pneumatici a basso rapporto di aspetto di Hankook vengono ricostruiti soltanto una volta, tuttavia i rapporti di aspetto aventi dimensioni maggiori sono ricostruiti due volte. Un ricostruttore francese ha risposto individualmente che gli pneumatici Hankook vengono ricostruiti due o più volte. Un altro ricostruttore spagnolo ha informato che le carcasse degli Hankook presentano la medesima qualità di pneumatici *premium* quali Michelin, Continental, Goodyear e Bridgestone. In questo contesto, la Commissione ha stabilito che gli pneumatici Hankook sono prevalentemente ricostruiti due volte nell'Unione, mentre la qualità delle loro carcasse consente persino ulteriori ricostruzioni per determinate misure.

- (62) Rispetto al terzo criterio, Hankook Group ha sostenuto che le sue vendite di OE nell'Unione rappresentavano soltanto l'1,6 % di tutte le vendite OE del 2017. Una quota di mercato così esigua non è sufficiente a classificarli come appartenenti al livello 1. La Commissione non ha convenuto con questa valutazione. Ha osservato infatti che la tendenza delle vendite OE di Hankook Group era in aumento. Mentre nel 2014 Hankook Group non aveva contratti di vendita OE, da allora la sua attività OE è cresciuta ogni anno fino al 2017. Inoltre, sebbene un valore pari all'1,6 % sembri esiguo in termini assoluti, include una quota più significativa pari al [7-12] % con uno dei principali produttori di autocarri europei. La Commissione ha riscontrato che il fatto stesso che tale importante produttore di autocarri si fidi della qualità *premium* del marchio Hankook è significativo. Nel corso di un'audizione tenutasi il 20 giugno 2018, Hankook Group ha inoltre sostenuto che gli pneumatici destinati a vendite OE venivano consegnati dalla Corea del Sud anziché dalla RPC e, di conseguenza, tali vendite OE non potevano essere attribuite agli pneumatici esportati dalla Cina. La Commissione non ha verificato tale affermazione. Tuttavia, anche qualora sia effettivamente corretta, essa non spiega perché Hankook Group non sarebbe in grado di applicare il suo *know-how* anche negli stabilimenti di produzione cinesi e di effettuare vendite OE degli pneumatici fabbricati nella RPC nel prossimo futuro. Pertanto la Commissione ha stabilito che Hankook Group era in grado di realizzare vendite OE con noti produttori di autocarri europei, con la possibilità di aumentare tale attività nel prossimo futuro.
- (63) Alla luce di tutti e tre i criteri presi in considerazione congiuntamente, la Commissione ha confermato il risultato rilevato nella fase provvisoria, secondo il quale il marchio Hankook era passato dal livello 2 al livello 1. Sebbene il riconoscimento predominante da parte del mercato lo collochi ancora nel livello 2, due elementi dell'autovalutazione di Hankook Group rilevati durante l'indagine e un'analisi delle indagini sul marchio indicano che gli pneumatici Hankook appartengono piuttosto al livello 1. Di conseguenza la percezione di Hankook Group si colloca «a cavallo tra» questi livelli. Le risposte ricevute dai ricostruttori dimostrano tuttavia che gli pneumatici Hankook sono oggi ricostruiti almeno due volte nell'Unione e che la loro qualità ha consentito a Hankook Group di sviluppare le vendite OE anche con noti produttori di autocarri europei. La Commissione ha quindi classificato Hankook Group come produttore di livello 1 ai fini della presente inchiesta.
- (64) Hankook Group ha altresì affermato che il suo marchio Aurora dovrebbe essere classificato nel livello 3. Tuttavia, poiché la differenza tra i marchi Aurora e Hankook non è così significativa e, avendo confermato la classificazione di Hankook come marchio di livello 1, la Commissione ha mantenuto anche la sua classificazione per Aurora come marchio di livello 2.
- (65) Giti Group ha affermato che il suo marchio Primewell dovrebbe essere classificato nel livello 3. La Commissione ha accolto tale argomentazione poiché il marchio Primewell soddisfaceva i criteri di livello 3: è un marchio di qualità inferiore con una ricostruibilità molto limitata e non presenta vendite OE.

2.2. Richieste di esclusione del prodotto

- (66) Diverse parti interessate hanno affermato che le controversie in materia di concorrenza di cui ai considerando da 68 a 83 del regolamento provvisorio e le indagini svolte da paesi terzi non dovrebbero essere respinte e hanno ribadito le stesse preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. Anziché respingere tali decisioni per motivi procedurali, la Commissione avrebbe dovuto analizzare i loro risultati in merito alla sostanza. Tali parti hanno ribadito che le indagini svolte da Stati Uniti, India, dalla Commissione economica eurasiatica e dall'Egitto dovrebbero essere prese in considerazione e che il procedimento in materia di concorrenza avviato nel maggio del 1996 è pertinente per l'attuale procedimento⁽²²⁾. Inoltre la CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione non può semplicemente respingere i risultati della Commissione stessa in un caso di concentrazione⁽²³⁾ nelle quali affermava che gli pneumatici di ricambio nuovi a basso costo non rappresentano dei sostituti degli pneumatici ricostruiti. Tali parti ritenevano che detti risultati fossero estremamente pertinenti ai fini della segmentazione operata dalla Commissione e, più in generale, per l'analisi del pregiudizio.

⁽²²⁾ Commissione europea, caso COMP/E-2/36.041/PO Michelin.

⁽²³⁾ Commissione europea, caso COMP/M.4564 - BRIDGESTONE/BANDAG, punti 20-22.

- (67) Per quanto concerne tali argomentazioni, la Commissione ha ribadito che le indagini in materia di concorrenza e antidumping differiscono in maniera sostanziale dalla definizione del prodotto in esame pertinente. Inoltre, a norma dell'accordo antidumping dell'OMC, i membri godono di un'ampia discrezionalità nella definizione del prodotto in esame e del prodotto simile. Di conseguenza né le controversie in materia di concorrenza né altri procedimenti anti-dumping in paesi terzi sono direttamente applicabili all'inchiesta in corso. Pertanto tali argomentazioni sono state respinte.
- (68) Diverse parti interessate hanno affermato che tra pneumatici nuovi e ricostruiti esistono differenze in termini di caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche essenziali, di applicazioni e di canali di vendita e hanno ribadito un'argomentazione simile in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. Tali parti hanno affermato che le materie prime per la produzione di pneumatici nuovi differiscono in maniera significativa da quelle necessarie per la produzione di pneumatici ricostruiti. Sarebbe pertanto opportuno escludere dalla definizione del prodotto in esame gli pneumatici ricostruibili o «multi vite».
- (69) Come indicato al considerando 72 del regolamento provvisorio, gli pneumatici nuovi e ricostruiti presentano le stesse caratteristiche tecniche, gli stessi componenti e la stessa struttura di un nuovo pneumatico. Uno pneumatico nuovo fornisce la carcassa utilizzata dall'industria della ricostruzione. Il battistrada è simile a quello di uno pneumatico nuovo. La Commissione ha pertanto respinto tale argomentazione.
- (70) Inoltre, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che gli pneumatici ricostruiti hanno applicazioni diverse rispetto a quelli nuovi, perché le prestazioni in materia di sicurezza degli pneumatici ricostruiti sono significativamente inferiori rispetto a quelle degli pneumatici nuovi e hanno ribadito le medesime preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. A sostegno di tale affermazione hanno addotto una citazione tratta dalla legislazione statunitense⁽²⁴⁾. Inoltre, hanno affermato che anche le istituzioni dell'Unione considerano gli pneumatici ricostruiti come prodotti distinti rispetto agli pneumatici nuovi in altri contesti. Infatti, agli pneumatici ricostruiti non si applicherebbe in maniera esplicita il regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽²⁵⁾. Gli stessi non sarebbero pertanto soggetti alla medesima legislazione, contrariamente a quanto suggerito al considerando 75 del regolamento provvisorio.
- (71) La Commissione ha respinto tale argomentazione. Nel considerando 73 del regolamento provvisorio, la Commissione ha esaminato il modo in cui gli pneumatici erano percepiti in termini di prestazioni di sicurezza e ha concluso che emergono esattamente le medesime differenze di percezione in termini di caratteristiche tecniche, qualità e sicurezza tra due pneumatici nuovi di livelli diversi. Inoltre, la decisione del Consiglio, del 13 marzo 2006, che modifica le decisioni 2001/507/CE e 2001/509/CE per rendere obbligatori i regolamenti della commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite n. 109 e n. 108 relativi agli pneumatici ricostruiti⁽²⁶⁾ stabilisce che le disposizioni dei regolamenti UN/ECE n. 108 e 109 devono essere applicate come condizione obbligatoria per l'immissione sul mercato dell'Unione degli pneumatici ricostruiti, al fine di garantire che gli pneumatici ricostruiti soddisfino requisiti di sicurezza e di controllo della qualità simili a quelli degli pneumatici nuovi⁽²⁷⁾.
- (72) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che il processo di produzione degli pneumatici nuovi è sostanzialmente diverso da quello degli pneumatici ricostruiti. Sebbene la Commissione concordi con tali parti sulla diversità del processo di produzione, l'uso di pneumatici nuovi e ricostruiti è lo stesso: sono montati sulle ruote di autobus o di autocarri per stabilire un contatto morbido con la strada. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

2.3. Prodotto simile

- (73) Tutti i produttori esportatori cinesi inclusi nel campione, la CRIA e la CCCMC hanno chiesto alla Commissione di fornire maggiori informazioni sui tipi di pneumatici utilizzati a fini comparativi. Hanno infatti affermato che era altamente probabile che talune differenze non si riflettessero negli NCP/nei tipi di prodotto e che pertanto dovevano essere apportati adeguamenti. Gli esportatori cinesi, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che non avevano potuto individuare tali differenze in quanto non disponevano di informazioni sui prodotti venduti dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Tali parti hanno ribadito osservazioni simili in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (74) La Commissione ha constatato che il fascicolo pubblico conteneva già informazioni sufficienti in merito alla definizione degli NCP/dei tipi di prodotto. La definizione del tipo di prodotto è piuttosto complessa e comprende sette caratteristiche [tra cui larghezza della sezione, rapporto di aspetto, tipo di costruzione, diametro del cerchio/della ruota, posizione dello pneumatico, pneumatico invernale (sì o no), pneumatico senza camera d'aria (sì o no)]. Di conseguenza, la Commissione ha concluso che le caratteristiche degli NCP erano sufficientemente

⁽²⁴⁾ A norma della legislazione statunitense: «non deve essere utilizzato alcun autobus che monti pneumatici riscalpiti, rigenerati o ricostruiti sulle ruote anteriori»; 49 CFR 393.75 - Pneumatici.(d).

⁽²⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali (GUL 342 del 22.12.2009, pag. 46).

⁽²⁶⁾ GUL 181 del 4 luglio 2006, pag. 1.

⁽²⁷⁾ <http://www.etrma.org/tyres/retreading/eu-regulatory-framework0> [data dell'ultimo accesso: 12 luglio 2018].

dettagliate da tener conto di tutte le caratteristiche del prodotto riscontrate sul mercato dell'Unione. In effetti, nessun'altra parte interessata ha sostenuto che gli NCP non riflettevano tutte le differenze tra i diversi tipi di prodotto, e che lo stesso tipo di prodotto realizzato nell'Unione differiva dallo stesso tipo di prodotto realizzato nella RPC. Nessuna delle parti interessate ha tantomeno fornito informazioni in merito a quali altre caratteristiche sarebbero necessarie per garantire un confronto ancora più completo o più ampio tra i tipi di prodotto in esame importati e quelli del mercato interno. Di conseguenza la Commissione ha confermato il suo risultato secondo il quale le caratteristiche degli NCP erano sufficientemente dettagliate per racchiudere tutte le differenze pertinenti tra i diversi tipi di prodotto, consentendo un equo confronto tra prodotti (e prezzi). La Commissione ha pertanto respinto tale argomentazione.

- (75) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che non era chiaro se le nozioni di tipi di prodotto e NCP differissero tra loro e hanno chiesto alla Commissione di chiarire tale questione. Ai fini del presente procedimento, la Commissione ha confermato che le due nozioni sono intercambiabili.

3. DUMPING

- (76) La CRIA e la CCCMC, Aeolus Group e Pirelli, Hankook Group e Giti Group hanno contestato il fatto che, oltre all'identità del produttore del paese di riferimento, erano stati mantenuti riservati anche i calcoli dettagliati del valore normale. Hanno affermato che ciò rendeva loro impossibile esercitare i loro diritti al giusto processo e presentare osservazioni significative sul calcolo del valore normale. Giti Group e Hankook Group hanno ribadito quest'argomentazione in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (77) La Commissione ha ricordato che il produttore del paese di riferimento aveva chiesto il trattamento riservato della sua identità e aveva fornito una giustificazione per tale richiesta. La Commissione ha esaminato nel merito la richiesta di riservatezza e ha stabilito che effettivamente sussisteva una significativa possibilità di ritorsioni e ha pertanto accolto la richiesta di non rendere noto il nome di detta società. Il produttore del paese di riferimento ha inoltre fornito prove del fatto che, sulla base dei suoi dati relativi alle vendite e ai costi, in particolare delle vendite per livello, i suoi concorrenti potevano determinarne l'identità e quindi minacciare ritorsioni in caso di continuazione della cooperazione. Pertanto la Commissione ha concordato con il produttore che i calcoli dettagliati del valore normale dovevano essere mantenuti riservati o indicati sotto forma di intervalli. In seguito all'audizione con il consigliere auditore di cui al considerando 14, la Commissione ha divulgato ulteriori informazioni sul costo di produzione («CP») del produttore del paese di riferimento e sulle spese generali, amministrative e di vendita («SGAV»).

3.1. Valore normale

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

- (78) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, Giti Group, la CRIA e la CCCMC hanno sostenuto che l'approccio della Commissione consistente nel continuare ad applicare l'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base (prima della modifica adottata il 19 dicembre 2017 ⁽²⁸⁾) costituiva una violazione degli impegni assunti dall'Unione nel protocollo di adesione all'OMC della Cina ed era pertanto illegale. In tale contesto, Giti Group ha espresso il suo disaccordo in merito all'affermazione della Commissione secondo la quale l'onere della prova spetterebbe a Giti Group e ha rilevato, in ultima analisi, che nulla impediva giuridicamente alla Commissione di determinare il valore normale sulla base dei dati di Giti Group relativi ai costi e alle vendite (sul mercato interno).
- (79) Come indicato al considerando 88 del regolamento provvisorio, nella sua inchiesta la Commissione ha seguito il diritto applicabile al momento dell'inchiesta, ivi compreso l'articolo 2, paragrafo 7, lettere b) e c), del regolamento di base. A tale riguardo, l'affermazione secondo cui l'onere della prova non spetterebbe a Giti Group non è conciliabile con l'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, il quale statuisce che «la domanda di cui alla lettera b) dev'essere fatta per iscritto e deve contenere prove sufficienti in ordine al fatto che il produttore opera in condizioni di economia di mercato...». Inoltre, ai fini della determinazione del valore normale, l'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base prevede che il valore normale possa essere determinato «in base al prezzo o al valore costruito in un paese terzo ad economia di mercato oppure al prezzo per l'esportazione da tale paese terzo ad altri paesi, compresa l'Unione...».
- (80) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, Giti Group ha altresì affermato che la Commissione aveva violato i suoi diritti di difesa in due modi respingendo la sua richiesta del TEM:
- a) a Giti Group non è stato concesso un tempo sufficiente per presentare osservazioni significative in merito alla divulgazione del TEM, poiché il termine per presentare osservazioni sulla divulgazione del TEM era stato inadeguato e irragionevole; e

⁽²⁸⁾ Regolamento (UE) 2017/2321 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2017, che modifica il regolamento (UE) 2016/1036 relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea e il regolamento (UE) 2016/1037 relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea (G.U. L 338 del 19.12.2017, pag. 1).

- b) la Commissione ha divulgato la sua relazione sulla verifica del TEM soltanto il 3 maggio 2018, ossia circa un mese dopo l'adozione della decisione finale sul TEM (il 9 aprile 2018).
- (81) La Commissione ha contestato tali affermazioni per i motivi che seguono:
- a) il 15 marzo 2018 la Commissione aveva condiviso la sua valutazione del TEM fissando il 27 marzo 2018 all'ora di chiusura degli uffici come termine per la presentazione di osservazioni. Tale termine di 12 giorni è ragionevole e ha consentito a Giti Group di difendere adeguatamente i propri interessi;
- b) il documento di divulgazione del TEM del 15 marzo 2018 conteneva non soltanto i fatti essenziali, ma anche i risultati dell'inchiesta in loco. In questo documento specifico i servizi della Commissione hanno descritto in maniera trasparente tutti gli elementi pertinenti consentendo così a Giti Group di difendere i suoi interessi rispetto alla valutazione del TEM. Inoltre, le visite di verifica presso Giti Group hanno avuto luogo durante un periodo di tre settimane nel corso del quale era presente almeno un consulente legale in rappresentanza di Giti Group. Durante le visite di verifica i servizi della Commissione hanno tenuto informati i rappresentanti dell'impresa, tanto verbalmente quanto tramite posta elettronica, in merito alle informazioni verificate con successo e a quelle che dovevano ancora essere verificate o fornite. Al termine di ogni visita di verifica il consulente legale di Giti Group ha ricevuto un elenco identico di tutto il materiale raccolto durante il processo di verifica. Di conseguenza, anche in assenza di una relazione di missione, che si limita a fare il punto sulle risultanze fattuali già comunicate nel documento di divulgazione del TEM, Giti Group aveva avuto un'ampia possibilità di presentare osservazioni sulle considerazioni essenziali per la valutazione del TEM.
- (82) In conclusione, in seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, le osservazioni sul TEM non hanno messo in discussione le constatazioni di fatto e non erano tali da modificare i risultati della Commissione sul TEM. Conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, la Commissione ha accertato se Giti Group soddisfaceva i criteri del TEM, entro sette mesi, ma in ogni caso non oltre otto mesi dall'apertura dell'inchiesta, dopo che l'industria dell'Unione aveva avuto l'opportunità di presentare osservazioni. Di conseguenza, la Commissione ha ritenuto che i diritti di difesa di Giti Group fossero pienamente rispettati per quanto concerne i suoi risultati sul TEM.
- 3.1.2. *Paese di riferimento*
- (83) Nel regolamento provvisorio la Commissione ha selezionato il Brasile come paese di riferimento conformemente all'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base.
- (84) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, Giti Group ha affermato che il Brasile non costituiva un paese di riferimento appropriato in quanto: 1) in Brasile vi sono condizioni meno favorevoli per l'accesso alle materie prime, in quanto la Cina è un produttore maggiore di gomma naturale ed è più vicina alle fonti principali di produzione nel Sud-Est asiatico; 2) il Brasile ha istituito dazi antidumping nei confronti di diversi paesi; 3) il Brasile ha elevati dazi normali all'importazione pari al 16 % su determinati pneumatici per autobus e autocarri.
- (85) La Commissione ha ricordato che il Brasile è un mercato competitivo nel quale cinque grandi produttori operano nella produzione di pneumatici per autobus e autocarri. Si tratta di un mercato di grandi dimensioni in termini di consumi e presenta importazioni ed esportazioni significative, nonostante i dazi antidumping e i normali dazi doganali in vigore. La Commissione ha altresì ricordato di non disporre di altre alternative valide. L'unico produttore thailandese disposto a collaborare operava soltanto nel settore degli pneumatici con camera d'aria; tale aspetto lo rendeva inadatto poiché oltre il 95 % delle esportazioni verso l'Unione concerne pneumatici senza camera d'aria. Infine, il Sud Africa era molto più piccolo in termini di produzione e consumo e presentava anche dazi antidumping normali persino più elevati, aspetti questi che lo rendevano meno adatto del Brasile. Pertanto la Commissione ha confermato che il Brasile era il paese di riferimento più appropriato tra le alternative proposte.
- (86) La Commissione ha inoltre esaminato in maniera approfondita il costo della gomma naturale nel contesto del CP del produttore del paese di riferimento. Il costo della gomma naturale per chilogrammo di pneumatici per autobus e autocarri prodotto dal produttore del paese di riferimento era pari a [4,1-4,5] RMB, un valore in linea con il costo dei produttori esportatori cinesi riportato nella loro risposta al questionario. Complessivamente, il CP/kg di prodotto del produttore del paese di riferimento di produzione è superiore al CP/kg dei produttori esportatori cinesi. Tuttavia, la principale differenza nel livello di CP in Brasile deriva dal costo del lavoro più elevato, dal costo diretto delle svalutazioni e da altri costi di produzione diretti e indiretti. Di conseguenza la richiesta di apportare un adeguamento in ragione della differenza di prezzo delle materie prime nel paese di riferimento e nella RPC è stata respinta.

- (87) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, Giti Group, Hankook Group, Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che il valore normale doveva essere costruito per la maggior parte del loro volume di vendite nell'Unione e hanno asserito che ciò gettava seri dubbi sulla comparabilità dei tipi di prodotto venduti sul mercato interno del paese di riferimento. A seguito della divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha ribadito tale argomentazione.
- (88) Il prodotto in esame comprende una vasta gamma di tipi di prodotto aventi numerose dimensioni e altre caratteristiche diverse. Il fatto che determinate dimensioni e tipi di pneumatici non fossero prodotti in Brasile non significa che i tipi di prodotto brasiliani non fossero comparabili. I tipi di prodotto fabbricati dal produttore brasiliano appartengono infatti allo stesso gruppo di prodotti e potrebbero in una certa misura essere messi in rapporto con quelli esportati nell'Unione dai produttori esportatori cinesi inseriti nel campione. La Commissione ha pertanto respinto tale argomentazione.
- (89) In assenza di ulteriori osservazioni relative all'adeguatezza del paese di riferimento, si conferma la conclusione provvisoria di cui al considerando 112 del regolamento provvisorio, in base alla quale la Commissione ha selezionato il Brasile quale paese di riferimento.

3.1.3. Valore normale

- (90) Il calcolo del valore normale è descritto dettagliatamente nei considerando da 113 a 115 del regolamento provvisorio.
- (91) Tutti i produttori esportatori inclusi nel campione hanno sostenuto che il metodo di determinazione del valore normale, applicato dalla Commissione nella fase provvisoria, ha prodotto margini di dumping straordinariamente elevati e ha determinato risultati che non sembrano corrispondere alla realtà, ossia il fatto che il valore normale non è diminuito per il livello 2 e il livello 3, sebbene in realtà gli pneumatici di tali livelli siano sempre meno costosi. I produttori esportatori hanno esortato la Commissione ad adeguare il valore normale in maniera da riflettere il costo decrescente di produzione dei livelli 2 e 3. Giti Group ha inoltre chiesto un adeguamento che rispecchierebbe una diminuzione del CP per gli pneumatici con una sezione più larga.
- (92) La Commissione ha accettato l'argomentazione secondo la quale il metodo utilizzato in via provvisoria per la determinazione del valore normale per gli NCP non corrispondenti potrebbe non aver sufficientemente tenuto conto della segmentazione dei livelli. La Commissione ha analizzato i tipi di prodotto fabbricati dal produttore del paese di riferimento in tutti e tre i livelli e ha osservato che il CP/unità di prodotto del livello 2 era in media pari all'[83-87] % del CP/unità di prodotto del livello 1, mentre il CP/unità di prodotto del livello 3 era in media pari al [77-82] % del CP/unità di prodotto del livello 1. Di conseguenza la Commissione ha deciso di affinare come segue il metodo di determinazione del valore normale al fine di considerare tali differenze in termini di CP/unità di prodotto per ciascun livello. Innanzitutto, ha calcolato il CP/kg per tutti gli pneumatici di livello 1 fabbricati dal produttore del paese di riferimento: [19-21] RMB per kg. Successivamente ha sottratto dal CP/kg del livello 2 utilizzato per costruire il valore normale la differenza media del CP/unità di prodotto tra il livello 1 e il livello 2, ossia l'[83-87] %, ottenendo così il CP/kg del livello 2: [16-18] RMB per kg; dal CP/kg del livello 3 è stata sottratta la differenza media del CP/unità tra il livello 1 e il livello 3, ossia il [77-82] % e tale operazione ha dato un risultato di [15-17] RMB/unità di prodotto. I tipi di prodotto, fabbricati dal produttore del paese di riferimento in tutti e tre i livelli, rappresentavano il [70-80] % della produzione del paese di riferimento in termini di volume e sono pertanto stati considerati rappresentativi per l'uso come base per l'adeguamento.
- (93) La Commissione ha calcolato il valore normale di ciascun tipo di prodotto privo di corrispondenza esportato dai produttori cinesi, moltiplicando il suo peso per il CP/kg corrispondente per ogni livello. La Commissione ha quindi aggiunto un importo ragionevole di SGAV e un margine ragionevole di profitto per ciascun tipo di prodotto.
- (94) Sulla base degli adeguamenti di cui sopra, la Commissione ha calcolato il valore normale per i tipi di prodotto (NCP) privi di corrispondenza tenendo conto delle differenze rilevate nei costi di produzione tra i tre livelli.
- (95) A seguito delle argomentazioni secondo cui le SGAV del produttore del paese di riferimento sarebbero irragionevolmente elevate, la Commissione ha riesaminato in maniera dettagliata le SGAV del produttore e ha osservato che le spese di trasporto interno erano state conteggiate due volte nella fase provvisoria. Di conseguenza la Commissione ha rimosso tali spese dai calcoli del valore normale, il che ha comportato una riduzione delle SGAV utilizzate per costruire il valore normale da [35-45] % del CP del produttore del paese di riferimento a [20-30] % del suo CP. Tale revisione non ha alcun impatto sui livelli di dazi provvisori, in quanto non ha determinato una riduzione del margine di dumping provvisorio al di sotto del livello del margine di pregiudizio. Le SGAV riviste sono in linea con le SGAV medie dell'industria dell'Unione per tutti i produttori inclusi nel campione in tutti e tre i livelli. Pertanto la Commissione ha ritenuto ragionevole tale livello rivisto di SGAV.

- (96) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato che la Commissione non aveva effettuato adeguamenti per tener conto del fatto che i produttori di livello 1 hanno in genere spese di marketing molto più alte (al momento di determinare le SGAV), e che la redditività dei produttori di livello 1 è molto più elevata di quella dei produttori di livello 2 e 3 (al momento di determinare il profitto). Giti Group ha quindi osservato che nel costruire il valore normale la Commissione dovrebbe utilizzare un margine di profitto inferiore per gli pneumatici di livello 2 rispetto a quelli di livello 1 e un margine di profitto ancora più basso per gli pneumatici di livello 3.
- (97) La Commissione ha ricordato che aveva rivisto la propria metodologia dopo la fase provvisoria al fine di tenere conto delle differenze tra i livelli al momento di costruire il valore normale (cfr. considerando 92). I dati del produttore del paese di riferimento non giustificavano ulteriori adeguamenti. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (98) Per quanto riguarda la richiesta di adeguare il valore normale del CP decrescente per gli pneumatici di dimensioni maggiori, la Commissione ha osservato che Giti Group non ha fornito alcuna analisi dettagliata che quantificasse la misura in cui gli pneumatici di dimensioni maggiori sarebbero meno costosi da produrre, né ha indicato se esiste un modello evidente di diminuzione nel CP. Infine, Giti Group non ha proposto alcuna metodologia potenziale per effettuare tale adeguamento. In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato di non avere ricevuto dati sufficienti per poter presentare una possibile metodologia di adeguamento in relazione alla dimensione degli pneumatici. Secondo la Commissione Giti Group avrebbe potuto impiegare i suoi dati per dimostrare che esistono differenze significative a livello di CP tra gli pneumatici di dimensioni più grandi e quelli di dimensioni più piccole e suggerire su tale base una metodologia per gli adeguamenti. Non è stata invece presentata alcuna osservazione in merito. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (99) Giti Group ha altresì sottolineato che durante il periodo dell'inchiesta i tassi di interesse pubblicati dalla Banca centrale del Brasile erano compresi tra il 14,25 % e l'11,25 % mentre, durante il medesimo periodo, il tasso di interesse pubblicato dalla Banca popolare cinese era pari al 4,35 %. Giti Group ha affermato che, se gran parte delle SGAV erano collegate a spese finanziarie, tali spese avrebbero dovuto essere adeguate al ribasso in maniera da riflettere i maggiori tassi di interesse sui prestiti applicati in Brasile rispetto alla RPC.
- (100) La Commissione ha ricordato di aver dovuto utilizzare i costi del paese di riferimento in ragione della presenza di importanti distorsioni della concorrenza legate ad un elevato intervento statale nella RPC. Poiché l'accesso delle società cinesi al finanziamento bancario costituisce una di tali distorsioni della concorrenza, la Commissione ha ritenuto opportuno utilizzare il tasso di interesse del paese di riferimento. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (101) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha ribadito che la Commissione dovrebbe effettuare un adeguamento che tenga conto della differenza tra i costi di finanziamento nella RPC e in Brasile, ossia tra i tassi di interesse applicati dalla Banca popolare cinese e dalla Banca centrale del Brasile. Giti Group ha anche chiesto un adeguamento al ribasso dei CP del produttore del paese di riferimento per compensare le sue spese generali più elevate, e delle SGAV per compensare altri costi e imposte più elevate.
- (102) La Commissione ha ricordato che, a norma dell'articolo 2, paragrafo 7, lettere a) e b), del regolamento di base, nel caso della RPC il valore normale va determinato in base al prezzo o al valore normale costruito in un paese terzo a economia di mercato. Come indicato al considerando 100, vi sono importanti distorsioni della concorrenza nella RPC che incidono sui costi di finanziamento cinesi. Il fatto che possano esistere differenze relative al costo di finanziamento tra la RPC e il paese di riferimento non giustifica quindi l'adeguamento richiesto. Per quanto riguarda l'argomentazione supplementare secondo la quale i CP del produttore del paese di riferimento dovrebbero essere adeguati al ribasso per compensare costi generali e imposte più elevati in Brasile, la Commissione ricorda che ha respinto la richiesta di TEM di Giti Group. Uno dei motivi di tale rifiuto era che i suoi documenti contabili non rispecchiavano correttamente la totalità delle SGAV. Di conseguenza la Commissione non ha potuto basarsi sui dati relativi ai costi specifici della società Giti Group e non li ha usati né verificati. Ne deriva che non è stato possibile fare un confronto con le spese generali e le imposte presumibilmente più elevate in Brasile. Poiché accettare l'adeguamento richiesto avrebbe comportato la reintroduzione di tali dati cinesi inattendibili, la Commissione ha respinto anche questa argomentazione.

3.2. Prezzo all'esportazione

- (103) Il calcolo del prezzo all'esportazione è descritto dettagliatamente nei considerando da 116 a 119 del regolamento provvisorio.
- (104) Hankook Group ha sostenuto che dovrebbe essere trattato come un'entità economica unica e che di conseguenza non sarebbero necessari o altrimenti giustificati adeguamenti a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base. Ha affermato che l'eliminazione delle spese SGAV e dei profitti delle società collegate

nell'Unione a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base aveva l'effetto di eliminare dal prezzo all'esportazione tutti i costi e tutte le spese sostenuti da un reparto vendite all'esportazione, nonché una quota del profitto. In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Hankook Group ha ribadito di essere un'entità economica unica e che, a suo parere, la Commissione non dovrebbe adeguare né le SGAV né il profitto degli operatori collegati nell'Unione. Dovrebbe invece usare il prezzo reale applicato al primo acquirente indipendente nell'Unione, poiché a suo parere tale prezzo è attendibile.

- (105) Per quanto riguarda la costruzione del prezzo all'esportazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, secondo la giurisprudenza costante l'esistenza di un'entità economica unica non impedisce alla Commissione di determinare il prezzo all'esportazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 9⁽²⁹⁾. A norma dell'articolo 2, paragrafo 9, primo e secondo comma, del regolamento di base, la Commissione è legittimata a determinare il prezzo all'esportazione quando quest'ultimo non è considerato attendibile a causa dell'esistenza di un rapporto d'associazione tra l'esportatore e l'importatore. In tal caso, per stabilire un prezzo all'esportazione attendibile al livello della frontiera dell'Unione, sono applicati adeguamenti per tener conto di tutti i costi, compresi i dazi e le imposte, sostenuti tra l'importazione e la rivendita, nonché dei profitti. A norma dell'articolo 2, paragrafo 9, terzo comma, del regolamento di base, le voci per le quali devono essere applicati gli adeguamenti comprendono quelle normalmente a carico dell'importatore, ma che sono sostenute da qualsiasi parte, incluso un margine adeguato per le SGAV e i profitti. In questo caso la Commissione ha stabilito che tale associazione esiste, dal momento che i produttori esportatori e gli importatori appartengono al medesimo gruppo di società, ossia Hankook Group. La Commissione è quindi autorizzata a effettuare adeguamenti in relazione alle SGAV sostenute e ai profitti realizzati dagli importatori collegati di Hankook Group. La Commissione ha anche ritenuto che i profitti verificati realizzati dagli importatori indipendenti che hanno collaborato costituiscano una base equa per la costruzione del prezzo all'esportazione. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (106) Hankook Group ha affermato che, se la Commissione avesse respinto la sua richiesta di non applicare adeguamenti a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, al suo prezzo all'esportazione, avrebbe dovuto adeguare il valore normale del produttore del paese di riferimento deducendo i costi di vendita e il profitto equo conformemente all'articolo 2, paragrafo 10, lettera d), di detto regolamento. A suo parere l'inclusione delle spese di vendita e del margine di profitto realizzato dal produttore del paese di riferimento genera un'asimmetria che incide sulla comparabilità dei prezzi, che deve essere adeguata. In seguito alla divulgazione aggiuntiva delle informazioni, Hankook Group ha quantificato gli adeguamenti che, a suo avviso, dovevano essere applicati alle SGAV e al profitto del produttore del paese di riferimento per eliminare l'asimmetria che incide sulla comparabilità dei prezzi.
- (107) La Commissione ha precisato che gli adeguamenti applicati a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base hanno l'obiettivo di stabilire un prezzo all'esportazione attendibile e non influenzato dall'associazione tra l'esportatore e l'importatore nell'Unione, come ricordato al considerando 105. Al tempo stesso la Corte ha dichiarato che la determinazione del valore normale e la determinazione del prezzo all'esportazione sono disciplinate da regole diverse e che pertanto le SGAV non devono necessariamente essere trattate allo stesso modo in entrambi i casi⁽³⁰⁾. La Commissione ha confermato la sua posizione secondo la quale il prezzo di vendita finale del produttore del paese di riferimento è stato ridotto al medesimo livello commerciale franco fabbrica applicando gli adeguamenti debitamente verificati figuranti nella tabella delle singole operazioni. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

3.3. Confronto

- (108) I considerando 120 e 121 del regolamento provvisorio illustrano in che modo è stato effettuato il confronto tra il valore normale e il prezzo all'esportazione.
- (109) Nelle loro osservazioni ai risultati provvisori e definitivi, Giti Group, Hankook Group, la CCCMC e la CRIA hanno contestato la metodologia utilizzata per l'adeguamento dell'IVA per diverse ragioni, come precisato ai considerando da 110 a 117.
- (110) Secondo tali parti, dopo aver respinto i prezzi e i costi cinesi per la determinazione del valore normale, la Commissione ha reintrodotta le aliquote fiscali IVA cinesi nel calcolo del valore normale. Tali parti hanno inoltre sostenuto che detta metodologia ha aumentato il margine di dumping, in particolare a causa del fatto che l'adeguamento è effettuato sul valore normale anziché sul prezzo all'esportazione.

⁽²⁹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 4 maggio 2017, C-239/15 P *RFA International/Commissione europea*, ECLI:EU:C:2017:337, punti 24-26 e sentenza del Tribunale del 17 marzo 2015, T-466/12 *RFA International/Commissione europea*, ECLI:EU:T:2015:151, punti 51-56.

⁽³⁰⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 10 marzo 1992, *Minolta/Consiglio*, C-178/87, EU:C:1992:112, punto 12.

- (111) La Commissione ha respinto queste argomentazioni. L'obiettivo degli adeguamenti applicati a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base è garantire che il margine di dumping sia determinato sulla base di un confronto equo tra il valore normale e il prezzo all'esportazione. Tale requisito si applica a prescindere dal criterio usato per stabilire il valore normale, anche quando il valore normale è stabilito in un paese di riferimento in situazioni in cui alle società non è riconosciuto il TEM. Per quanto riguarda l'adeguamento dell'IVA applicato a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera b), del regolamento di base, la Commissione ha provveduto affinché il valore normale e il prezzo all'esportazione fossero comparati allo stesso livello di imposizione, come ulteriormente spiegato ai considerando 115 e 116, conformemente alla giurisprudenza costante ⁽³¹⁾.
- (112) Giti Group ha affermato che, a suo parere, la situazione della giurisprudenza citata dalla Commissione, vale a dire la sentenza *Dashiqiao* ⁽³²⁾, era diversa dalla sua situazione, dato che la società interessata dalla sentenza aveva ottenuto un TEM e che non erano stati applicati adeguamenti a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera b), del regolamento di base.
- (113) La Commissione ha riconosciuto che le circostanze dell'inchiesta esaminata dalla sentenza *Dashiqiao* erano diverse. In quel caso le vendite all'esportazione erano soggette a un'IVA esigibile a un tasso pieno del 17 % durante il periodo dell'inchiesta e pertanto non era necessario alcun adeguamento del valore normale per garantire un confronto equo con un valore normale che riflettesse lo stesso tasso di IVA. Nella presente inchiesta, invece, le vendite all'esportazione erano soggette a una riduzione dell'IVA esigibile ed era pertanto necessario un adeguamento per abbassare il prezzo basato sul valore normale, comprensivo dell'IVA, portandolo allo stesso livello di imposizione che incideva sulle vendite all'esportazione. Come stabilito al considerando 111, il fatto che a un produttore esportatore cinese sia o meno concesso un TEM non è rilevante. Ciò che è rilevante è che il prezzo all'esportazione e il valore normale siano confrontati allo stesso livello di imposizione ai fini di un confronto equo dei prezzi.
- (114) Giti Group ha anche affermato che l'onere della prova della necessità di un adeguamento ricade sulla Commissione. Hankook Group ha sottolineato che non è stata riscossa alcuna IVA sulle vendite all'esportazione a norma della legislazione cinese e che quindi non era giustificato nessun adeguamento. Hankook Group ha sostenuto in via sussidiaria che, anche qualora fosse stato necessario un adeguamento in relazione all'IVA esigibile, quest'ultimo avrebbe dovuto essere applicato al prezzo all'esportazione e non al valore normale. Giti Group ha anche affermato che qualsiasi adeguamento dell'IVA esigibile dovrebbe piuttosto essere applicato per compensare eventuali differenze relative all'IVA versata alla fine dal gruppo, dopo aver compensato l'IVA o altre imposte pagate sugli acquisti di materie prime e altri fattori di produzione, con l'IVA esigibile rispettivamente sulle vendite all'esportazione e sulle vendite sul mercato interno. In altre parole Giti Group ha sostenuto che qualsiasi adeguamento dell'IVA dovrebbe rispecchiare la differenza di costi tra i materiali esportati e quelli venduti sul mercato interno.
- (115) Le argomentazioni presentate da Giti Group e Hankook Group si basano su un fraintendimento della logica sottesa all'adeguamento applicato all'IVA esigibile. In primo luogo, quanto al merito di un adeguamento, nessuna delle due parti contesta il fatto che le vendite all'esportazione del prodotto in esame comportino per il produttore esportatore l'obbligo di pagare l'IVA. Le parti hanno effettivamente sostenuto che l'adeguamento dovrebbe essere applicato o al prezzo all'esportazione oppure al fine di compensare la differenza di costi tra le vendite sul mercato interno e quelle all'esportazione (ossia i costi derivanti dall'impossibilità di recuperare tutta l'IVA pagata sull'acquisto di materie prime o di altri fattori di produzione a causa dell'obbligo di versare l'IVA derivante dalle vendite all'esportazione del prodotto in esame). Sebbene abbia espresso il proprio disaccordo su tali argomentazioni per i motivi esposti ai considerando 116 e 117, la Commissione osserva che esse confermano che le vendite all'esportazione comportano un obbligo di versare l'IVA (contrariamente a quanto sostenuto anche da Hankook Group) equivalente alla cosiddetta «aliquota non rimborsabile» sulle esportazioni, che consiste in un tasso fisso applicato al prezzo fob all'esportazione del prodotto in esame. In secondo luogo, per quanto riguarda l'adeguamento in sé, la Commissione ha ribadito che il suo scopo è garantire che il valore normale e il prezzo all'esportazione siano confrontati allo stesso livello di aliquota dell'IVA.
- (116) Su tale base la Commissione ha prima di tutto stabilito un valore normale includendo l'IVA con un tasso del 17 %, ossia l'aliquota normale dell'IVA per le vendite sul mercato interno della RPC. Successivamente la Commissione ha adeguato tale valore normale al ribasso per allinearlo al tasso inferiore di IVA esigibile osservato per le vendite all'esportazione del prodotto in esame (ossia la cosiddetta aliquota non rimborsabile). Ciò ha garantito la necessaria simmetria tra il valore normale e il prezzo all'esportazione per il livello di imposizione indiretta. In risposta alle argomentazioni di Hankook Group, secondo le quali gli adeguamenti dovrebbero essere applicati al prezzo all'esportazione, la Commissione ha osservato che l'articolo 2, paragrafo 10, lettera b), del regolamento di base chiarisce che qualsiasi differenza relativa al livello di imposizione indiretta è una questione da affrontare nell'ambito del valore normale, non del prezzo all'esportazione.

⁽³¹⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 19 settembre 2013, *P Dashiqiao Sanqiang Refractory Materials/Consiglio*, C-15/12, EU:C:2013:572, punti 34-35.

⁽³²⁾ *Ibidem*.

- (117) Per quanto riguarda l'argomentazione secondo la quale l'adeguamento dovrebbe essere applicato per neutralizzare eventuali differenze di costi delle materie prime o dei fattori di produzione tra le vendite all'esportazione e quelle sul mercato interno derivanti dall'IVA residua esigibile su tali voci di costo, la Commissione ha ricordato che l'adeguamento applicato in questo contesto non ha lo scopo di far fronte a una presunta differenza di costi delle materie prime o di altri fattori di produzione. L'adeguamento garantisce piuttosto che i prezzi utilizzati nel confronto abbiano lo stesso livello di imposizione. Infine, per quanto riguarda l'argomentazione di Giti Group sull'onere della prova, la Commissione ha ricordato che il fatto che le vendite all'esportazione del prodotto in esame comportino l'esigibilità dell'IVA è stato accertato nell'inchiesta e non è, in realtà, contestato da nessuno dei gruppi, che propongono piuttosto un approccio diverso per affrontare tale questione (adeguamento del prezzo all'esportazione o adeguamento in funzione delle differenze di costi). Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (118) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Hankook Group ha ribadito di essere un'entità economica unica e che pertanto la Commissione non dovrebbe applicare adeguamenti in relazione alle commissioni a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera i), del regolamento di base.
- (119) La Commissione ha reiterato la sua posizione secondo la quale, a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera i), del regolamento di base ha il diritto di applicare adeguamenti per le commissioni pagate in relazione alle vendite in esame. In questo caso la Commissione ha stabilito che le commissioni erano previste da un contratto concluso tra le parti e di fatto pagate dai produttori esportatori alle parti collegate. I pagamenti sono stati segnalati, riconosciuti dal produttore esportatore e verificati durante l'inchiesta. È stato riscontrato che tali pagamenti influenzano il confronto dei prezzi. La Commissione ha pertanto dovuto applicare adeguamenti in relazione alle commissioni, a prescindere dal fatto che le società formassero un'entità economica unica o meno. La Commissione ha inoltre ricordato che il concetto di entità economica unica nel contesto degli adeguamenti a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base è stato elaborato nella giurisprudenza della Corte ⁽³³⁾ relativa alla «commissioni fittizie», compreso il rialzo ricevuto da un commerciante di cui all'articolo 2, paragrafo 10, lettera i), secondo comma, e non per le situazioni in cui le commissioni reali sono state chiaramente definite e di fatto pagate. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (120) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Hankook Group ha ribadito la sua argomentazione secondo la quale i diritti pagati alla sede centrale coreana per l'uso della tecnologia e del marchio Hankook non dovrebbero essere detratti dal prezzo all'esportazione. La Commissione ha riesaminato l'osservazione, ha constatato che era fondata e ha ricalcolato il margine di dumping di conseguenza.

3.4. Margine di dumping

- (121) Come indicato nelle sezioni da 3.1 a 3.3, la Commissione ha tenuto conto di numerose osservazioni formulate dalle parti interessate, ricevute dopo la divulgazione provvisoria delle informazioni, e ha ricalcolato i margini di dumping di tutti i produttori esportatori inclusi nel campione. Ciò ha portato alla diminuzione dei margini di dumping stabiliti in via provvisoria. Tale modifica ha anche inciso sul margine di dumping di tutte le altre società che hanno collaborato o meno, in quanto tali margini si basano sui margini delle società incluse nel campione.
- (122) I margini di dumping definitivi, espressi in percentuale sul prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, sono i seguenti:

Tabella 1

Margini di dumping definitivi

Società	Margine di dumping definitivo
Xingyuan Group	106,7 %
Giti Group	56,8 %
Aeolus Group e Pirelli	85 %
Hankook Group	60,1 %
Altre società che hanno collaborato	71,5 %
Tutte le altre società	106,7 %

⁽³³⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 16 febbraio 2012, cause riunite C-191/09 P e C-200/09 P, *Consiglio/Interpipe*, sentenza della Corte di giustizia del 26 ottobre 2016, C-468/15 P, *PT Perindustrian dan Perdagangan Musim Semi Mas (PT Musim Mas)/Consiglio*.

4. PREGIUDIZIO

4.1. Definizione dell'industria dell'Unione

- (123) Come descritto nel regolamento provvisorio ai considerando da 127 a 129, il prodotto simile è stato fabbricato da oltre 380 produttori nell'Unione, che producevano pneumatici sia nuovi che ricostruiti. Insieme erano definiti come industria dell'Unione.
- (124) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che i ricostruttori, operanti o meno nell'ambito di contratti in conto lavorazione, non possono far parte dell'industria dell'Unione. A loro avviso l'industria della ricostruzione si inserisce in un mercato postservizio che non può essere protetto da misure antidumping in quanto i ricostruttori prendono uno pneumatico esistente parzialmente usurato e lo lavorano per renderlo riutilizzabile. I ricostruttori che operano in conto lavorazione non possono inoltre possedere la carcassa. I clienti mantengono la proprietà della carcassa mentre questa viene rilavorata e il nuovo battistrada viene applicato a uno pneumatico usurato prima della restituzione al proprietario.
- (125) La Commissione ha osservato che l'industria di ricostruzione fornisce una seconda vita (o più di una, dato che la stessa carcassa può essere ricostruita varie volte) alla carcassa di uno pneumatico usurato. Uno pneumatico usurato non è più sicuro per l'uso su strade pubbliche e non può essere rimesso in circolazione. In assenza del processo di ricostruzione, lo pneumatico usurato è destinato allo smaltimento, sebbene una parte di esso possa essere pirolizzata per produrre combustibile. Come descritto al considerando 49 del regolamento provvisorio, la ricostruzione consiste in un processo di riciclo per mezzo del quale uno pneumatico usato viene rigenerato attraverso la sostituzione del battistrada su una vecchia carcassa. La ricostruzione non è quindi un mero servizio, ma un processo di produzione. A prescindere dagli accordi di proprietà, i ricostruttori sono produttori dell'Unione il cui processo di produzione inizia con una carcassa e che producono uno pneumatico.
- (126) Il ciclo di vita degli pneumatici usurati si conclude peraltro in uno dei due modi seguenti: essi vengono smaltiti come rifiuti o sfruttati come carcasse adatte alla ricostruzione. Nel primo caso lo smaltimento dello pneumatico usurato può comportare delle spese a carico del proprietario. Nel secondo caso lo pneumatico usurato diventa una fonte di guadagno. I ricostruttori possono acquistare lo pneumatico usurato da un'officina o ricostruirlo nel quadro di un contratto in conto lavorazione. Tutti i ricostruttori autorizzati dispongono di due fonti di approvvigionamento (vale a dire scorte di carcasse o accordi in conto lavorazione) per produrre pneumatici. Il prezzo di acquisto di uno pneumatico usurato era in media il 10 % circa del costo di produzione totale di uno pneumatico ricostruito. La Commissione ha ritenuto che non vi fosse una differenza significativa in termini di costo di produzione o di valore aggiunto tra le due modalità di ricostruzione delle carcasse, che ha considerato come due modelli aziendali diversi di ricostruzione. La Commissione ha pertanto concluso che i ricostruttori erano parte dell'industria dell'Unione.
- (127) I dati forniti dai ricostruttori e verificati dalla Commissione (compresi i costi e i prezzi di vendita effettivi) sono stati di conseguenza usati per stabilire gli indicatori di pregiudizio e il calcolo del margine di pregiudizio.

4.2. Analisi segmentata del pregiudizio

- (128) Come spiegato al considerando 162 del regolamento provvisorio, la situazione economica dell'industria dell'Unione è stata analizzata su base aggregata e, per determinati indicatori microeconomici, a causa della segmentazione del mercato dell'Unione, per livello. In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, talune parti interessate hanno ribadito che l'analisi del pregiudizio per segmento dovrebbe tenere conto di tutti gli indicatori di pregiudizio e degli indicatori del nesso di causalità. Hanno fatto riferimento alla relazione dell'organo d'appello nella controversia Stati Uniti - Prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone ⁽³⁴⁾. Inoltre queste parti hanno chiesto alla Commissione di distinguere tra pneumatici nuovi e ricostruiti, primo equipaggiamento e pneumatici di ricambio dal momento che il mercato di primo equipaggiamento era protetto dalla concorrenza cinese, sempre con riferimento alla relazione dell'organo d'appello nella controversia Stati Uniti - Prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone ⁽³⁵⁾. La CRIA e la CCCMC hanno ribadito le stesse preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.
- (129) La giurisprudenza di cui sopra indica che le autorità incaricate delle inchieste che analizzano una parte dell'industria nazionale «in linea di principio dovrebbero analizzare in modo analogo tutte le altre parti di tale industria nonché l'industria nel suo complesso» ⁽³⁶⁾. Tuttavia la relazione dell'organo d'appello non impone alle autorità incaricate delle inchieste l'obbligo di fornire tutti gli indicatori del pregiudizio per segmento.

⁽³⁴⁾ Organo d'appello in WT/DS184/AB/R, Stati Uniti - Prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone, paragrafi 195-196.

⁽³⁵⁾ Organo d'appello in WT/DS184/AB/R, Stati Uniti - Prodotti in acciaio laminati a caldo dal Giappone, paragrafo 207.

⁽³⁶⁾ Organo d'appello in WT/DS184/AB/R, Stati Uniti - Prodotti in acciaio laminati a caldo dal Giappone, paragrafo 204.

- (130) Inoltre, i fatti in quel caso erano diversi. Nella relazione dell'organo di appello nella controversia Stati Uniti - Prodotti in acciaio laminati a caldo dal Giappone, una parte significativa della produzione nazionale negli Stati Uniti (produzione vincolata) era protetta dalla struttura del mercato interno contro la concorrenza diretta risultante dalle importazioni interessate. In tale situazione specifica, l'organo d'appello ha contestato «l'esame comparativo» di ciascuna parte del mercato interno che «giustappone» il mercato commerciale e il mercato vincolato. Per l'organo d'appello, ciò ha «rafforzato» la capacità delle autorità incaricate delle inchieste di prendere una decisione appropriata sullo stato dell'industria nazionale nel suo insieme. Nel caso di specie, tuttavia, non esiste alcuna protezione dei segmenti di livello 1 e 2 del mercato dell'Unione. Le vendite delle importazioni cinesi sono concentrate principalmente nel mercato dei ricambi. Si tratta di una situazione di fatto che non è imposta dalla struttura del mercato dell'Unione. Il prodotto in esame è stato inoltre venduto anche ai produttori di primo equipaggiamento. È stata pertanto respinta l'argomentazione secondo la quale il mercato di primo equipaggiamento dell'Unione era protetto dalla concorrenza cinese e doveva quindi essere analizzato separatamente.
- (131) Inoltre, come osservato al considerando 160 del regolamento provvisorio, la giurisprudenza conferma altresì che, al momento dell'esame dell'esistenza di un pregiudizio per l'industria dell'Unione nel suo complesso, tale analisi può concentrarsi sul segmento più colpito dalle importazioni oggetto di dumping. Nel caso di specie circa il 65 % delle importazioni cinesi di pneumatici riguarda il livello 3. Di conseguenza un'adeguata analisi del pregiudizio non può prescindere dall'impatto delle importazioni oggetto di dumping, in particolare in una situazione di mercato in cui le vendite di pneumatici di livello 3 sono in costante crescita e in cui tutti i livelli che compongono il mercato degli pneumatici dell'Unione sono correlati tra loro.
- (132) Per questi motivi, la Commissione ha deciso di condurre un esame adeguato del settore nel suo complesso.

4.3. Consumo dell'Unione

- (133) Come indicato al considerando 9, la Commissione ha effettuato visite di verifica presso le sedi di due importatori indipendenti. È stato accertato che le importazioni del prodotto in esame sono state dichiarate durante il periodo in esame anche con i codici NC 4011 90 00 e 4011 99 00. Queste importazioni hanno interessato pneumatici di livello 3. Tuttavia non è stato possibile stabilire se esistesse un problema sistemico in relazione alla dichiarazione del prodotto in esame o se la questione fosse limitata a tale particolare importatore.
- (134) Inoltre il volume totale comunicato dai produttori esportatori cinesi che hanno collaborato nel periodo dell'inchiesta ha superato il totale delle importazioni originarie della Repubblica popolare cinese fornite da Eurostat Comext. Tuttavia, poiché non vi sono dati comunicati da tali produttori esportatori riguardo agli anni precedenti, la Commissione ha deciso di seguire un approccio conservativo e di non modificare i volumi delle importazioni dalla RPC.
- (135) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, è stato constatato che le vendite di fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool erano state omesse dalla determinazione del consumo dell'Unione. Di conseguenza la Commissione ha rivisto il consumo dell'Unione per il periodo in esame.
- (136) Nel periodo in esame il consumo dell'Unione ⁽³⁷⁾ ha registrato il seguente andamento:

Tabella 2

Consumo dell'Unione (in unità)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Consumo totale dell'Unione	20 499 603	20 962 782	21 600 223	21 748 781
Indice 2014 = 100	100	102,3	105,4	106,1

Fonte: ETRMA e fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool.

- (137) Nel periodo in esame il consumo dell'Unione è aumentato. Nel complesso, nel periodo in esame il consumo è aumentato del 6,1 %, passando da circa 20,5 milioni di pneumatici a circa 21,7 milioni di pneumatici durante il periodo dell'inchiesta.

⁽³⁷⁾ Nota relativa al fascicolo riguardante la metodologia impiegata per stimare il consumo dell'Unione (numero di riferimento: t18.004870).

4.4. Interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti

- (138) Diverse parti interessate hanno contestato i risultati provvisori sull'interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra i livelli, e hanno ribadito le medesime preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. La Commissione ha raccolto tutte le informazioni al riguardo in una nota relativa al fascicolo sull'interconnessione ⁽³⁸⁾.
- (139) Per quanto concerne il considerando 140 del regolamento provvisorio, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che non vi era alcuna attribuzione di valore agli pneumatici di livello 1 e 2 derivante dall'esistenza dell'industria della ricostruzione.
- (140) Le informazioni concernenti l'importanza dell'attività di ricostruzione sono ben distribuite e disponibili al pubblico. Come indicato al considerando 58 del regolamento provvisorio, i produttori di pneumatici nuovi producono anche pneumatici ricostruiti. Taluni produttori esportatori cinesi hanno marchi propri per pneumatici ricostruiti, quali Hankook Alphatread o Giti Genesis. Come spiegato nella nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, la Commissione ha riscontrato che i principali produttori di pneumatici, compresi i produttori esportatori cinesi, erano attivi nel settore della ricostruzione. Hankook Group fa affidamento su ricostruttori dell'Unione quali Vacu-Lug nel Regno Unito o B.R.P. Pneumatics in Italia per la sua attività di ricostruzione. Giti Genesis, precedentemente noto come GT Ree Tread, fa affidamento su Vacu-Lug nel Regno Unito.
- (141) Nel 2009 Pirelli Italia ha inoltre dichiarato, in merito a un contratto firmato con Marangoni (un fornitore dell'Unione di soluzioni ricostruite), che tale progetto, rientrando nella strategia di rafforzamento e ampliamento della fornitura di servizi da parte di Pirelli Truck, mira ad aggiungere valore in particolare ai nuovi prodotti della serie 88 e della serie 01, lanciati sul mercato europeo nel 2009 e caratterizzati, tra le altre qualità, dall'elevata idoneità alla ricostruzione ⁽³⁹⁾. Anche altri produttori stanno pubblicizzando il fatto che i loro pneumatici sono ricostruibili; questo è ad esempio il caso dell'importatore del marchio Athos, che promuove il fatto che gli pneumatici Athos sono riscopribili e adatti alla ricostruzione a freddo e a caldo, e del marchio Aeolus ⁽⁴⁰⁾ (entrambi classificati di livello 3). Ciò dimostra che la ricostruibilità è un fattore di valore significativo tanto nell'Unione europea quanto nel paese interessato. In effetti l'inchiesta della Commissione ha dimostrato che i produttori di «livello superiore» dipendono fortemente dall'esistenza e dalla disponibilità di un settore della ricostruzione non soltanto per creare la percezione di un mercato di alto valore, ma anche ai fini delle strategie di continuità dell'attività economica e di quelle rivolte ai consumatori. Come dimostra anche la nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, la ricostruibilità è vista dal settore della produzione nell'Unione e nel paese interessato come qualcosa di più di un semplice punto di forza sotto il profilo commerciale, rappresentando in effetti un fattore trainante del valore reale per i livelli superiori. Di conseguenza, il valore e il prezzo di vendita dei livelli superiori sono indissolubilmente legati alla presenza di una sana industria della ricostruzione «a valle». Per tali motivi la Commissione, al considerando 140 del regolamento provvisorio, ha affermato 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».
- (142) Su tale base, la Commissione ha confermato i suoi risultati iniziali sull'interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra livelli.
- (143) Per quanto riguarda il considerando 141 del regolamento provvisorio, la CRIA e la CCCMC hanno ritenuto che la Commissione non avesse rivelato la fonte dell'elevata intercambiabilità degli pneumatici ricostruiti che, a sua volta, rendeva il prezzo un fattore determinante nella decisione del cliente di acquistare pneumatici ricostruiti o pneumatici nuovi di livello 3.
- (144) La Commissione ha accolto tale argomentazione. Di conseguenza, nella sua nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, ha mostrato esempi di pneumatici di diversi livelli aventi canali di vendita comuni.

4.5. Importazioni dal paese interessato

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

- (145) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che la Commissione, per la sua analisi, avrebbe dovuto prendere in considerazione l'aumento del consumo dell'Unione e avrebbe dovuto fornire un'analisi separata per i tre livelli. Le parti hanno affermato che, con riferimento al livello 1 e al livello 2, le importazioni cinesi sono diminuite rispettivamente del 2,7 % e del 2 %, mentre le importazioni del livello 3 sono aumentate del 3,9 % tra il 2015 e il 2016. In conclusione, hanno sostenuto che qualsiasi presunto aumento delle importazioni (in termini assoluti o relativi) durante il periodo dell'inchiesta non era sostanziale e non avrebbe danneggiato l'industria dell'Unione.

⁽³⁸⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione (numero di riferimento: t18.007993).

⁽³⁹⁾ <https://www.pirelli.com/tyre/ww/en/news/2009/12/04/pirelli-tyre-collaboration-with-marangoni-for-truck-tyre-retreading/> [data dell'ultimo accesso: 7 settembre 2018].

⁽⁴⁰⁾ <https://www.aeolus-tyres.com/aeolus-eco-twin-a-second-life-for-tyres/> [data dell'ultimo accesso: 17 luglio 2018].

- (146) Come illustrato ai considerando 128 e 132, la situazione economica dell'industria dell'Unione è stata analizzata su base aggregata, includendo l'analisi delle importazioni. Solamente per determinati indicatori microeconomici è stata svolta un'analisi supplementare sui livelli, tenuto conto della segmentazione del mercato dell'Unione. I volumi delle importazioni del prodotto in esame dalla RPC sono aumentati. Sulla base delle statistiche sulle importazioni di Eurostat Comext (che, come spiegato nei considerando 133 e 134, potrebbero essere sottostimate), tale aumento del volume delle importazioni dalla RPC è stato notevole, in termini sia assoluti sia relativi.

4.5.2. Prezzi delle importazioni dal paese interessato

- (147) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che l'analisi della Commissione non contiene alcun riferimento alla segmentazione del mercato e riporta soltanto i dati di Eurostat, senza alcun riferimento ai dati sulle importazioni raccolti dai produttori esportatori inclusi nel campione.
- (148) Come spiegato ai considerando 128 e 132, la situazione economica dell'industria dell'Unione è stata analizzata su base aggregata e, per determinati indicatori microeconomici fondamentali, a causa della segmentazione del mercato dell'Unione, anche per livello. Tuttavia, nei calcoli relativi alla sottoquotazione, i prezzi dei produttori esportatori inclusi nel campione sono stati effettivamente confrontati con i prezzi dei produttori dell'Unione tenendo conto del livello specifico cui appartenevano.
- (149) Aeolus Group e Pirelli hanno inoltre sostenuto che i prezzi delle importazioni erano significativamente influenzati dalle fluttuazioni dei tassi di cambio. La Commissione non ha notato la rilevanza del tasso di cambio in quanto tutti i prezzi utilizzati ai fini del confronto nel calcolo del margine di pregiudizio sono espressi in EUR. Pertanto, la fluttuazione tra USD e EUR non è stata rilevante ai fini della determinazione della sottoquotazione o del livello delle misure. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (150) Talune parti interessate (Pirelli, Giti Group) hanno affermato che, secondo Eurostat, i prezzi delle importazioni cinesi (principalmente relativi agli pneumatici di livello 3) sono diminuiti negli ultimi tre anni soltanto a causa del calo dei prezzi delle materie prime (di 15,6 EUR per unità). Le parti hanno dichiarato che i prezzi delle materie prime (gomma naturale e olio) sono diminuiti in maniera significativa, determinando ripercussioni coerenti sui prezzi delle importazioni durante il periodo dell'inchiesta.
- (151) L'evoluzione del prezzo medio delle importazioni nell'Unione dal paese interessato dall'evoluzione dei prezzi delle principali materie prime ha registrato il seguente andamento:

Tabella 3

Evoluzione dei prezzi delle importazioni e delle principali materie prime

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Prezzi delle importazioni dalla RPC (EUR/unità)	144,4	144,3	127,7	128,8
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	100	88	89
Gomma naturale:				
SGX RSS3, USD/tonnellata	1 957	1 560	1 641	2 050
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	80	84	105
SGX TSR20, USD/tonnellata	1 710	1 370	1 378	1 660
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	80	81	97
Butadiene, centesimi di USD per libbra	59,0	34,0	37,2	62,5
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	58	63	106
Indicatore Brent, USD al barile	99,7	53,4	43,6	49,6
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	54	44	50

Fonte: Eurostat Comext e la denuncia.

- (152) Durante il periodo in esame i prezzi all'importazione dalla Cina non hanno rispecchiato l'evoluzione dei prezzi delle materie prime. Mentre i prezzi all'importazione dalla Cina sono rimasti stabili tra il 2014 e il 2015, il prezzo delle principali materie prime è diminuito significativamente, facendo registrare un calo del 20 % per la gomma naturale e di circa il 45 % per il butadiene e gli indicatori Brent. Mentre i prezzi all'importazione dalla Cina sono diminuiti del 12 % tra il 2015 e il 2016, i prezzi delle materie prime sono rimasti piuttosto stabili. Infine, per il periodo 2016 e per il periodo dell'inchiesta durante i quali la maggior parte dei prezzi delle materie prime è aumentata in maniera significativa a partire dal secondo trimestre 2016 fino al primo trimestre 2017, i prezzi all'importazione dalla Cina sono rimasti stabili. La Commissione ha concluso che i prezzi all'importazione dalla Cina erano scollegati dall'evoluzione dei prezzi delle materie prime. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

4.5.3. Sottoquotazione dei prezzi

- (153) Diverse parti interessate hanno affermato che i calcoli della sottoquotazione dei prezzi dovrebbero essere stabiliti per analogia con la metodologia utilizzata per il calcolo del margine di dumping sulla base del confronto tra una media ponderata dei prezzi di vendita, per tipo di prodotto e segmento, praticati dai produttori dell'Unione inclusi nel campione ad acquirenti indipendenti e una media ponderata dei prezzi di tutte le transazioni di esportazione comparabili. Inoltre la CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione dovrebbe adeguare i prezzi cinesi al rialzo oppure i prezzi dell'Unione per gli pneumatici ricostruiti al ribasso, al fine di garantire che i prezzi raffrontati riflettano un chilometraggio simile; lo stesso dicasi per i servizi postvendita e di garanzia forniti dai produttori dell'Unione che vendono pneumatici ricostruiti, in particolare per il livello 3, in quanto i produttori cinesi non fornivano tali servizi. Le parti hanno ribadito argomentazioni simili dopo la divulgazione finale delle informazioni.
- (154) Come spiegato ai considerando 149 e 150 del regolamento provvisorio, la metodologia del confronto della sottoquotazione dei prezzi ha tenuto conto del prezzo medio di vendita per tipo di prodotto (NCP) e per segmento. La sottoquotazione dei prezzi è stata calcolata in base a transazioni comparabili in riferimento al tipo di prodotto o ai singoli prodotti. Poiché all'interno di ciascun livello, gli pneumatici sono considerati simili in termini di chilometraggio, non è quindi necessario effettuare un adeguamento generale. Lo stesso vale per i servizi di garanzia, ad eccezione del livello 3, in relazione al quale, al contrario dei produttori cinesi, l'Unione può effettivamente fornire servizi postvendita e di garanzia. Di conseguenza la Commissione ha adeguato i prezzi dei produttori dell'Unione inclusi nel campione per i servizi postvendita e di garanzia per il livello 3, ove necessario. I margini di sottoquotazione e di vendita sottocosto sono stati stabiliti senza applicare alcuna ponderazione. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (155) Per quanto concerne l'argomentazione sull'analogia tra i calcoli del dumping e del pregiudizio, la Commissione ha osservato che i calcoli del dumping impongono effettivamente di prendere in considerazione «tutte le transazioni di esportazione comparabili» nel calcolo dei margini di dumping per il prodotto simile nel suo complesso ⁽⁴¹⁾. Al contrario, «un'autorità incaricata dell'inchiesta [...] non è tenuta a stabilire l'esistenza della sottoquotazione dei prezzi per ciascuno dei tipi di prodotto oggetto dell'inchiesta o per l'intera gamma di prodotti che costituiscono il prodotto simile nazionale. Ciò detto, un'autorità incaricata dell'inchiesta è tenuta ad esaminare obiettivamente l'effetto delle importazioni oggetto di dumping sui prezzi interni» ⁽⁴²⁾. Nel caso in esame, la Commissione ha ritenuto soddisfacente l'elevatissimo livello di corrispondenza tra i tipi di prodotto dei produttori dell'Unione e dei produttori esportatori venduti sul mercato dell'Unione (la corrispondenza complessiva varia tra l'80 % e il 90 %). Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (156) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione dovrebbe divulgare ulteriori informazioni sulle caratteristiche fisiche dei tipi di pneumatici utilizzati a fini comparativi poiché è altamente probabile che vi siano differenze non rispecchiate negli NCP che meritano un adeguamento; tuttavia gli esportatori cinesi, la CRIA e la CCCMC non sono semplicemente in grado di individuare tali differenze in quanto non dispongono di informazioni sui prodotti venduti dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Le parti hanno affermato che la relazione dell'organo d'appello dell'OMC nella controversia CE – *Elementi di fissaggio* ⁽⁴³⁾ sostiene tale approccio. Le parti hanno ribadito argomentazioni simili dopo la divulgazione finale delle informazioni.
- (157) La Commissione non ha accettato tale argomentazione. Ha infatti sottolineato che la relazione dell'organo d'appello citata riguarda l'incapacità di fornire le informazioni necessarie riguardanti le caratteristiche di un dato prodotto utilizzate per determinare il valore normale. Ciò ha portato a una situazione nella quale i produttori non erano in grado di prendere una decisione in merito alla necessità di richiedere o meno adeguamenti a livello commerciale al fine di garantire un equo confronto a norma dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base nel contesto dei calcoli del dumping. Tuttavia, nel contesto del medesimo caso, la relazione del gruppo di

⁽⁴¹⁾ Relazione sulla conformità dell'organo d'appello nella controversia WT/DS397/AB/RW, CE – *Elementi di fissaggio*, paragrafo 5.265.

⁽⁴²⁾ Relazione dell'organo di appello nella controversia WT/DS454/AB/R e WT/DS460/AB/R, Cina – HP-SSST (Giappone)/Cina – HP-SSST (UE), paragrafo 5.180.

⁽⁴³⁾ Relazione sulla conformità dell'organo d'appello nella controversia WT/DS397/AB/RW, CE – *Elementi di fissaggio*, paragrafo 5.189.

esperti ha affermato che *sebbene sia chiaro che i requisiti generali di «esame obiettivo» e prove positive di cui all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di base limitano la discrezionalità dell'autorità incaricata dell'inchiesta nello svolgimento dell'analisi sulla sottoquotazione dei prezzi, ciò non significa che siano applicabili le prescrizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 10 del regolamento di base per quanto concerne i debiti adeguamenti in relazione a differenze che incidono sulla comparabilità dei prezzi* ⁽⁴⁴⁾. Di conseguenza tale giurisprudenza non può essere invocata nel caso di specie nel contesto del quale la CRIA e la CCCMC formulano speculazioni sull'assenza di divulgazione di informazioni su «eventuali altre caratteristiche pertinenti» e sulle differenze non riflesse negli NCP ai fini dei calcoli della sottoquotazione e del pregiudizio. Inoltre la Commissione ha effettuato il calcolo della sottoquotazione in linea con la prassi abituale al fine di garantire un equo confronto nel contesto del quale gli NCP riflettono sufficientemente le differenze fisiche e di ogni altra natura tra i tipi di prodotto venduti dai produttori dell'Unione e dai produttori esportatori. Inoltre, se i produttori esportatori ritenevano che i loro prodotti avessero caratteristiche specifiche che sono generalmente diverse dalle caratteristiche dei prodotti dell'Unione e che, a loro parere, non sono prese in conto dagli NCP, avrebbero dovuto segnalarlo a tempo debito. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

- (158) Talune parti interessate hanno sostenuto che la Commissione non ha stabilito una sottoquotazione per l'intero periodo in esame. È stato effettuato un calcolo dettagliato della sottoquotazione soltanto per il periodo dell'inchiesta. Mentre i prezzi medi all'importazione dalla Cina nei periodi precedenti possono essere confrontati con i prezzi di vendita dell'industria dell'Unione, tale raffronto è sostanzialmente privo di significato poiché: 1) non sono disponibili dati distinti per i prezzi all'importazione dalla Cina per i singoli livelli; e 2) tali prezzi medi non tengono conto della possibilità che la gamma di prodotti possa essere cambiata durante il periodo.
- (159) La relazione dell'organo di appello dell'OMC nella controversia *Cina – HP-SSST (UE)* ⁽⁴⁵⁾ ha richiesto che un'autorità incaricata dell'inchiesta valuti l'importanza della sottoquotazione dei prezzi delle importazioni oggetto di dumping in relazione alla percentuale della produzione nazionale per la quale non è stata rilevata alcuna sottoquotazione. Le parti hanno ritenuto che la Commissione non abbia effettuato tale valutazione. Le parti hanno ribadito argomentazioni simili dopo la divulgazione finale delle informazioni.
- (160) Come indicato al considerando 149 del regolamento provvisorio, conformemente alla giurisprudenza applicabile, la Commissione ha effettuato i calcoli abituali sulla base dei dati verificati per il periodo dell'inchiesta, per ciascun NCP e livello. Tutti i calcoli pertinenti sono stati comunicati alle parti interessate nel rispetto dei loro diritti procedurali. Il livello complessivo di sottoquotazione dei prezzi durante il periodo dell'inchiesta era all'incirca del 21 %, percentuale che la Commissione considera significativa. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (161) La CRIA e la CCCMC hanno tuttavia ritenuto probabile che la Commissione abbia rilevato una sottoquotazione soltanto per un esiguo sottoinsieme di vendite effettuate dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Stando al loro parere, la Commissione deve valutare l'eventuale pressione sui prezzi, se presente, che potrebbe essere esercitata dalle importazioni cinesi sulle restanti vendite dell'industria dell'Unione per le quali non ha riscontrato alcuna sottoquotazione.
- (162) Tale richiesta è stata respinta perché il volume delle vendite dei produttori dell'Unione inclusi nel campione che corrispondeva alle importazioni dei produttori esportatori cinesi è significativo (tra l'80 % e il 90 %). Inoltre il margine di sottoquotazione medio ponderato nei tre livelli è risultato significativo, tra il 18 % e il 24 %.
- (163) Aeolus Group e Heuver hanno chiesto una revisione dei prezzi cif di Aeolus affinché rispecchino i costi successivi all'importazione di Heuver. Pirelli ha affermato che la Commissione deve prendere in considerazione i suoi costi supplementari nel confrontare gli pneumatici Pirelli con altri pneumatici prodotti e venduti dall'industria dell'Unione, nonché con i rivenditori (indipendenti).
- (164) La Commissione ha constatato che Heuver non era collegata ad Aeolus Group. Non era pertanto giustificato alcun adeguamento. Per quanto concerne Pirelli, il prezzo medio ponderato cif è stato stabilito conformemente all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, come descritto al considerando 118 del regolamento provvisorio. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (165) Varie parti hanno affermato che, nell'effettuare l'analisi della sottoquotazione dei prezzi e nel determinare il livello di pregiudizio, la Commissione non può considerare attendibili i prezzi all'esportazione costruiti e che la metodologia applicata è contraria all'articolo 3, paragrafo 2, lettera a), e all'articolo 3), paragrafo 3, del regolamento di base. Hankook Group ha inoltre sostenuto che dovrebbe essere trattato come un'entità economica unica ai fini del calcolo sia del margine di dumping sia del margine di pregiudizio.

⁽⁴⁴⁾ Relazione del gruppo di esperti nella controversia WT/DS397/R EC – *Elementi di fissaggio (Cina)*, paragrafo 7.328; cfr. anche Relazione del gruppo di esperti nella controversia WT/DS219/R, CE – *Accessori per tubi*, paragrafo 7.292.

⁽⁴⁵⁾ Relazione dell'organo di appello nella controversia WT/DS460/AB/R, *Cina – HP-SSST (UE)*, paragrafo 5.180.

- (166) In primo luogo, l'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di base fa riferimento agli effetti delle importazioni oggetto di dumping che possono arrecare un pregiudizio ai produttori dell'Unione e non al prezzo di rivendita praticato da una società (importatore collegato) all'interno dell'Unione a un altro cliente.
- (167) In secondo luogo, per quanto riguarda la sottoquotazione, il regolamento di base non prevede alcuna metodologia specifica per tale concetto. Le istituzioni dispongono pertanto di un ampio margine di discrezionalità nel valutare tale fattore di pregiudizio. La discrezionalità è limitata dalla necessità di fondare le conclusioni su prove positive e di condurre un esame obiettivo, come richiesto dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di base.
- (168) Per quanto riguarda gli elementi presi in considerazione per il calcolo della sottoquotazione (in particolare il prezzo all'esportazione), la Commissione deve individuare il primo punto in cui si verifica (o può verificarsi) la concorrenza con produttori dell'Unione sul mercato dell'Unione. Esso è di fatto il prezzo di acquisto del primo importatore indipendente perché tale società può, in linea di principio, scegliere di approvvigionarsi dall'industria dell'Unione o da clienti esteri. Al contrario, i prezzi di rivendita degli importatori indipendenti non riflettono il punto nel quale si verifica la vera concorrenza; si tratta infatti soltanto del momento in cui la struttura di vendita consolidata dell'esportatore cerca di trovare clienti ma si verifica solo dopo che è stata presa la decisione di importare. Infatti, una volta che l'esportatore ha istituito il suo sistema di società collegate nell'Unione, è già stato deciso che la loro merce provverrà dall'estero. Il punto di confronto dovrebbe pertanto essere individuato subito dopo che la merce attraversa il confine dell'Unione e non in una fase successiva della catena di distribuzione, per esempio al momento della vendita all'utilizzatore finale della merce.
- (169) Tale approccio garantisce anche la coerenza nei casi in cui un produttore esportatore vende le merci direttamente a un acquirente indipendente (importatore o utilizzatore finale), poiché in questo caso per definizione non sarebbero usati i prezzi di rivendita. Un approccio diverso comporterebbe una discriminazione tra produttori esportatori basata unicamente sul canale di vendita che questi utilizzano.
- (170) In questo caso il prezzo all'importazione non può essere considerato al suo valore nominale perché il produttore esportatore e l'importatore sono collegati. Al fine di stabilire un prezzo all'importazione attendibile a condizioni di mercato, tale prezzo deve pertanto essere ricostruito utilizzando come punto di partenza il prezzo di rivendita dell'importatore collegato. Ai fini di tale ricostruzione sono pertinenti le norme relative alla costruzione del prezzo all'esportazione di cui all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, che si applicano anche alla determinazione del prezzo all'esportazione ai fini dell'analisi del dumping. L'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base consente di giungere a un prezzo pienamente comparabile al prezzo cif (franco frontiera dell'Unione) usato nell'esame delle vendite effettuate ad acquirenti indipendenti.
- (171) Per consentire un confronto equo è giustificato dedurre le SGAV e il profitto dal prezzo di rivendita applicato dall'importatore collegato all'acquirente indipendente al fine di arrivare a un prezzo cif attendibile.
- (172) Alcune parti hanno chiesto alla Commissione di rivelare la natura di taluni costi successivi all'importazione e la percentuale applicata, con indicazione della fonte. Inoltre, Xingyuan Group ha sostenuto che tali costi fissi dovrebbero essere allocati come importo fisso per pneumatico anziché essere espressi sotto forma di una percentuale che penalizzerà ingiustamente gli esportatori i cui prezzi si collocano all'estremità inferiore della scala.
- (173) La Commissione ha sottolineato di aver aumentato il valore cif del 3,2 % per i costi successivi all'importazione (dei quali il trasporto rappresentava il 60 %, la movimentazione il 32 % e le spese doganali l'8 %). Le percentuali sono state calcolate sulla base dei costi successivi all'importazione verificati per pezzo e, successivamente, sono state espresse come percentuale del prezzo cif degli importatori indipendenti verificati.
- (174) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CCCMC e la CRIA hanno affermato che, per garantire un confronto equo nell'inchiesta ai fini della determinazione della sottoquotazione e della vendita sottocosto, dovrebbero essere prese in considerazione le differenze tra gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti.
- (175) Come indicato al considerando 84 del regolamento provvisorio, gli pneumatici nuovi e quelli ricostruiti hanno le stesse caratteristiche fisiche di base e gli stessi impieghi di base. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (176) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Hankook Group ha rilevato una discrepanza tra il margine di profitto indicato per il livello 1 e il margine di profitto di riferimento impiegato per determinare il margine di vendita sottocosto.
- (177) La Commissione ha verificato i margini di vendita sottocosto e ha riscontrato un errore materiale commesso al momento di determinare il margine di vendita sottocosto per i livelli 1 e 2. La Commissione ha pertanto corretto il calcolo del margine di vendita sottocosto.

- (178) Dopo l'audizione con Hankook Group di cui al considerando 14, la Commissione ha divulgato ulteriori informazioni sulle voci delle SGAV detratte dal prezzo applicato al primo acquirente indipendente al fine di raggiungere un livello franco fabbrica. La Commissione ha confermato che i costi dedotti erano: trasporto, assicurazione, movimentazione, carico e costi accessori, imballaggio, credito, sconti e commissioni. La Commissione non ha detratto dai prezzi dei produttori dell'Unione le spese indirette di vendita, di R&S, finanziarie e di marketing né il profitto.

4.6. Situazione economica dell'industria dell'Unione

4.6.1. Osservazioni generali

4.6.1.1. La metodologia di ponderazione

- (179) Varie parti hanno chiesto informazioni più dettagliate sulla metodologia impiegata durante la fase provvisoria per ponderare le diverse categorie di società in funzione delle dimensioni (grandi o PMI) e dei livelli, come descritto ai considerando 157 e 158 del regolamento provvisorio.
- (180) Il processo di ponderazione era basato sulle vendite poiché questo è il parametro pertinente quando si tiene conto del prezzo di vendita nell'Unione per stabilire il costo di produzione o la redditività delle vendite nell'Unione effettuate ad acquirenti indipendenti.
- (181) Uno dei criteri per la selezione del campione di produttori dell'Unione è stato la rappresentatività dei produttori dell'Unione in base alle dimensioni (PMI e grandi imprese) (considerando 24 del regolamento provvisorio). Sono state campionate cinque PMI. Una PMI ha deciso di smettere di collaborare all'inchiesta. Quattro hanno risposto al questionario per il campionamento. Come indicato al considerando 10, la Commissione ha verificato il questionario delle PMI per le quali la visita di verifica non era stata effettuata prima dell'istituzione delle misure provvisorie.
- (182) Inoltre la Commissione ha preso in considerazione le osservazioni pervenute dalle parti interessate secondo le quali la segmentazione del mercato in tre livelli doveva riflettersi nel campione di produttori dell'Unione (considerando 20 del regolamento provvisorio). Ulteriori informazioni sono state fornite dai produttori che hanno collaborato, come spiegato nel considerando 21 del regolamento provvisorio. Ai produttori dell'Unione è stato chiesto di fornire informazioni sul valore delle vendite e sul volume relativo alla produzione e alle vendite dell'Unione per livello e, nel caso di pneumatici rigenerati, alla fonte delle carcasse (lavorazione conto terzi/scorte di carcasse). Il questionario per il campionamento o il questionario per i produttori dell'Unione non hanno fornito informazioni in merito all'origine/al marchio delle carcasse utilizzate dai ricostruttori.
- (183) La Commissione ha campionato undici produttori dell'Unione. Si tratta di un numero insolitamente elevato di produttori dell'Unione da sottoporre a inchiesta. Tuttavia, nonostante tale sforzo, i risultati delle PMI e per livello hanno richiesto una ponderazione al fine di consentire un'analisi adeguata della conseguente aggregazione degli indicatori microeconomici di pregiudizio.
- (184) La suddivisione per livello delle vendite dei produttori dell'Unione che hanno collaborato e dei produttori dell'Unione inclusi nel campione è risultata essere simile: ossia compresa nell'intervallo dal 60 % al 70 % per il livello 1, nell'intervallo dal 15 % al 25 % per il livello 2 e nell'intervallo dal 10 % al 20 % per il livello 3. Le PMI rappresentavano una percentuale compresa tra il 7 % e il 10 % delle vendite totali dell'Unione comunicate dai produttori dell'Unione che hanno collaborato. Inoltre i produttori dell'Unione inclusi nel campione producono pneumatici nuovi e ricostruiti classificati di livello 2 e 3. Circa la metà delle vendite del campione appartenente al livello 3 è costituita da pneumatici ricostruiti.
- (185) Innanzitutto si è proceduto con la stima della suddivisione tra vendite di grandi imprese e PMI. La stima delle vendite delle PMI si basava sulle informazioni fornite da ETRMA (per il processo a freddo) e da fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool. Ai fini della presente inchiesta, è stato considerato che le vendite per il processo a freddo sono effettuate da PMI, mentre quelle per il processo a caldo da parte di grandi produttori. Si tratta di un approccio conservativo per stimare le vendite delle PMI, in quanto la Commissione ha verificato una PMI produttrice che applica entrambe le tecniche. La stima delle vendite delle grandi imprese è data dalla differenza tra le vendite totali dell'Unione dei produttori dell'Unione meno la stima delle vendite delle PMI. Durante la fase provvisoria la Commissione ha rilevato che le vendite delle PMI rappresentavano circa il 15 % delle vendite totali nell'Unione dell'industria dell'Unione nel 2016 (come menzionato in precedenza, si trattava di una stima prudente poiché anche talune PMI utilizzano processi di ricostruzione a caldo). Di conseguenza, il rapporto è stato stabilito all'85 % circa per le grandi imprese e al 15 % circa per le PMI.
- (186) La seconda fase ha comportato il confronto del rapporto dell'85 %/15 % con il rapporto del campione (nel quale le grandi imprese rappresentavano oltre il 95 %). Inoltre, i dati sulle vendite delle PMI incluse nel campione rappresentavano circa il 4 % delle vendite totali stimate nell'Unione delle PMI produttrici dell'Unione. Al fine di garantire che l'importanza relativa delle due categorie di produttori dell'Unione fosse adeguatamente riflessa negli indicatori microeconomici, la Commissione ha ponderato i singoli indicatori aziendali al momento di aggregarli sulla base del rapporto 85 %/15 % di cui sopra. La metodologia ha determinato un aumento del peso delle vendite di livello 3 utilizzate per stabilire gli indicatori microeconomici.

- (187) Nella fase provvisoria entrambe le ponderazioni, ossia quella relativa alla categoria delle imprese e quella relativa ai livelli, sono state applicate in maniera uniforme durante tutto il periodo in esame, sulla base del 2016. La Commissione ha ritenuto che tale approccio fosse ragionevole alla luce degli elementi di prova disponibili.
- (188) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione non avrebbe dovuto usare un rapporto fisso (ossia un rapporto calcolato per il 2016) per il periodo in esame, bensì un rapporto per ciascun periodo del periodo in esame. Hanno inoltre affermato che alcuni grandi produttori di battistrada producevano pneumatici ricostruiti usando il processo a freddo e che due produttori di pneumatici ricostruiti facevano parte di un gruppo più grande, il che permetteva di qualificarli come grande impresa. Le parti hanno pertanto affermato che la metodologia utilizzata non poteva essere considerata prudente e che il volume delle vendite delle PMI era stato sovrastimato. Bipaver ha affermato che il processo a caldo non è utilizzato soltanto da un ricostruttore ma da più ricostruttori dell'Unione ⁽⁴⁶⁾.
- (189) In primo luogo, la Commissione ha esaminato le argomentazioni e gli elementi di prova forniti dalle parti. Ha rilevato che alcuni grandi fornitori di battistrada hanno in effetti società collegate che producono pneumatici ricostruiti utilizzando il processo a freddo. Inoltre, i due produttori inizialmente considerati PMI menzionati dalle parti facevano parte di un gruppo più grande e non possono quindi essere considerati PMI. La Commissione ha pertanto adeguato i rapporti usati nella ponderazione. I grandi fornitori e le PMI hanno fornito i loro dati di vendita relativi al periodo in esame. Il volume totale comunicato si attesta tra 227 000 e 254 000 pneumatici ricostruiti e rappresenta all'incirca il 5,5 % delle vendite stimate di pneumatici ricostruiti durante il periodo in esame.
- (190) In secondo luogo, per quanto riguarda le vendite relative alla produzione con processo a caldo delle PMI, la Commissione ha constatato che più di una PMI produce pneumatici ricostruiti usando tale processo e ha richiesto ad alcuni produttori di fornire il volume della produzione con processo a caldo per il periodo in esame. Il volume totale comunicato si attesta tra 132 000 e 150 000 pneumatici ricostruiti e rappresenta all'incirca il 3,2 % delle vendite stimate di pneumatici ricostruiti durante il periodo in esame.
- (191) In terzo luogo la Commissione ha ricalcolato la stima delle vendite delle PMI durante il periodo in esame aggiungendo le vendite relative alla produzione con processo a caldo delle PMI e deducendo le vendite relative alla produzione con processo a freddo delle grandi imprese.
- (192) La Commissione ha infine calcolato la quota delle vendite delle PMI rispetto alle vendite totali nell'Unione per ciascun periodo del periodo in esame.

Tabella 4

Quota delle vendite delle PMI rispetto alle vendite totali nell'Unione (in %)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Quota delle vendite delle PMI rispetto alle vendite totali nell'Unione	16,9	15,3	13,7	13,2
Rapporto utilizzato nella fase provvisoria per le vendite delle PMI rispetto al totale delle vendite nell'Unione	14,6	14,6	14,6	14,6

- (193) Come mostra la tabella 4, il peso delle PMI sul totale delle vendite dell'Unione durante il periodo in esame è stato aumentato di 2,3 punti percentuali nel 2014 e di 0,7 punti percentuali nel 2015 ed è stato diminuito di 0,9 punti percentuali nel 2016 e di 1,4 punti percentuali nel periodo dell'inchiesta. La Commissione ha concluso che la determinazione di un rapporto per anno ha un'incidenza marginale sull'esito globale dell'analisi. Sulla base di quanto precede, le conclusioni fondate sulle tendenze illustrate nel regolamento provvisorio rimangono valide.
- (194) Per quanto riguarda il secondo adeguamento per livelli, durante la fase provvisoria la Commissione si è basata sulle informazioni contenute nella denuncia (allegato 15), che fornisce la stima del peso di ciascun livello in relazione al consumo dell'Unione per il 2016. Come indicato al considerando 188, la CRIA e la CCCMC hanno tuttavia affermato che la Commissione avrebbe dovuto usare un rapporto per ciascun periodo del periodo in esame.

⁽⁴⁶⁾ Kraiburg, un fornitore di battistrada, ha fornito a Bipaver un elenco dei suoi clienti che acquistano materie prime per il processo a caldo. L'elenco contiene 38 nomi di società.

- (195) Dall'inchiesta non è emerso alcun dato che potesse rivelarsi più adeguato ed essere a sua volta utilizzato per il calcolo della ponderazione dei livelli durante l'intero periodo in esame, né le parti interessate sono state in grado di presentare tali dati. La Commissione ha pertanto deciso di non applicare il secondo adeguamento per livello nella fase definitiva. Tale approccio ha aumentato il peso del livello 1 e del livello 2 utilizzato per stabilire gli indicatori microeconomici.
- (196) Come illustrato nella tabella 5, con la ponderazione rivista le conclusioni basate sulle tendenze del regolamento provvisorio restano valide per tutti gli indicatori microeconomici analizzati su base aggregata:

Tabella 5

Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato di vendita)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Margine di profitto come da tabella 13 del regolamento provvisorio (in % del fatturato di vendita)	15,6	16,7	15,2	13,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	106,9	97,7	88,1
Margine di profitto con ponderazione rivista (in % del fatturato di vendita)	15,4	16,9	15,3	13,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	109,5	99,5	88,6

- (197) Come illustrato nella tabella 6, con la ponderazione rivista le conclusioni basate sulle tendenze del regolamento provvisorio restano valide per il livello 3:

Tabella 6

Redditività delle vendite di livello 3 nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato di vendita)

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Margine di profitto come da tabella 16 del regolamento provvisorio (in % del fatturato di vendita)	6,1	0,6	2,7	- 0,4
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	10	45	- 7
Margine di profitto con ponderazione rivista (in % del fatturato di vendita)	5,9	0,5	2,7	- 0,7
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	9	45	- 12

4.6.1.2. Illegalità del processo di ponderazione

- (198) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che il processo di ponderazione era illegale in quanto il regolamento di base non consentiva modifiche al campionamento dei produttori dell'Unione, che dovrebbe essere rappresentativo per l'intera industria dell'Unione. Hanno inoltre sostenuto che la metodologia della Commissione non rispettava l'obbligo di basare la determinazione del pregiudizio su prove positive per effettuare un esame obiettivo poiché un numero molto limitato di imprese ha in definitiva determinato l'esito complessivo della valutazione del pregiudizio, a scapito di un serie di dati molto più ampia la cui importanza è stata declassata. Le parti hanno ribadito argomentazioni simili dopo la divulgazione finale delle informazioni. In aggiunta, dopo la divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che la Commissione non può basarsi sulle informazioni fornite da quattro PMI incluse nel campione, che costituirebbero la base per la ponderazione degli indicatori di pregiudizio.
- (199) La Commissione ha ricordato la metodologia utilizzata ai considerando da 179 a 195.

(200) La Commissione ha inoltre ribadito che, come conseguenza della ponderazione, il campione selezionato è diventato statisticamente più rappresentativo dell'industria dell'Unione nel suo complesso, conformemente alla giurisprudenza applicabile dell'UE e dell'OMC ⁽⁴⁷⁾. Ciò ha inoltre permesso alla Commissione di tenere in maggiore considerazione i risultati dei produttori dell'Unione non inclusi nel campione (PMI e grandi produttori), che altrimenti non sarebbero stati sufficientemente rappresentati negli indicatori di pregiudizio se la Commissione avesse basato i suoi risultati sul campione senza applicare la ponderazione nel caso di specie. Data la natura frammentata dell'industria dell'Unione, la Commissione non poteva semplicemente trascurare la rilevanza delle PMI produttrici sul mercato dell'Unione. Come indicato al considerando 186, i dati sulle vendite forniti dalle PMI incluse nel campione rappresentavano circa il 4 % delle vendite totali stimate nell'Unione delle PMI produttrici dell'Unione. Per rispecchiare l'importanza relativa delle due categorie di società, la Commissione ha basato i suoi risultati sui dati verificati delle società incluse nel campione e ha applicato la ponderazione. Le informazioni su cui si è basata erano disponibili nel fascicolo pubblico e sono state debitamente verificate, ove necessario. La Commissione ha ritenuto pertanto di aver effettuato un esame obiettivo dell'esistenza di un pregiudizio sulla base di prove positive. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.

4.6.2. Indicatori macroeconomici

- (201) La CRIA e la CCCMC hanno affermato di nutrire dubbi sull'affidabilità di talune delle informazioni invocate in merito agli indicatori macroeconomici.
- (202) Come indicato al considerando 28, prima della divulgazione finale delle informazioni è stato incluso nel fascicolo pubblico un documento che fornisce chiarimenti sul regolamento provvisorio.
- (203) Per quanto riguarda la definizione degli indicatori macroeconomici, la Commissione si è basata su varie fonti, tra cui i dati forniti dall'associazione europea dei produttori di pneumatici e gomma (*European Tyre & Rubber Manufacturers Association*, «ETRMA»). ETRMA pubblica analisi di mercato accessibili al pubblico sul proprio sito web. La versione consultabile della denuncia comprendeva un documento pubblicato da ETRMA (allegato 16 – Libretto ETRMA per il 2016 ⁽⁴⁸⁾). La Commissione ha constatato che taluni dei produttori esportatori e alcuni produttori dell'Unione sono membri di ETRMA e hanno altresì fornito comunicazioni sostenute da dati di ETRMA (come ad esempio Hankook Group e Pirelli).

4.6.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

- (204) Come accennato al considerando 135, la produzione dell'Unione indicata nel regolamento provvisorio non includeva le vendite dei fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool. È stato inoltre rilevato un errore materiale nel determinare la capacità produttiva.
- (205) Nel periodo in esame la produzione, la capacità produttiva e l'utilizzo degli impianti totali stimati dell'Unione sono stati rivisti di conseguenza e hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 7

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Volume di produzione (in unità)	20 973 089	20 360 055	20 619 725	21 111 923
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	97,1	98,3	100,7
Capacità produttiva in Cina (in unità)	29 038 117	28 225 985	27 115 950	26 525 214
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	97,2	93,4	91,3
Utilizzo degli impianti	72,2 %	72,1 %	76,0 %	79,6 %
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	100	105	110

Fonte: ETRMA, fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool, Eurostat Comext e informazioni fornite dal denunciante.

⁽⁴⁷⁾ WT/DS184/AB/R, 23.8.2001, Stati Uniti — misure antidumping su alcuni prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone, paragrafo 204 e sentenza del Tribunale del 28 ottobre 2004, causa T-35/01, *Shanghai Teraoka Electronic Co. Ltd/Consiglio*, punti 129 e 258.

⁽⁴⁸⁾ Il sito web di ETRMA mette a disposizione tale libretto per gli anni 2016 e 2017. Cfr.: <http://www.etrma.org/uploads/Modules/Documentsmanager/20180329—statistics-booklet-2017—alternative-rubber-section-final-web.pdf>.

- (206) Come illustrato nella tabella 7, la produzione si è mantenuta relativamente stabile, con 21,1 milioni di unità durante il periodo dell'inchiesta, mentre il tasso di utilizzo degli impianti è aumentato di 7,4 punti percentuali (dal 72,2 % al 79,6 %) nel corso del periodo in esame, data la riduzione della capacità produttiva.

4.6.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

- (207) Come accennato al considerando 135, il volume totale delle vendite sul mercato dell'Unione indicato nel regolamento provvisorio non includeva le vendite dei fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool.
- (208) Il volume delle vendite e la quota di mercato dell'industria dell'Unione sono stati rivisti di conseguenza e hanno registrato il seguente andamento durante il periodo in esame:

Tabella 8

Volume delle vendite e quota di mercato

	2014	2015	2016	Periodo dell'inchiesta
Volume totale delle vendite sul mercato dell'Unione (in unità)	14 835 082	14 738 677	14 533 199	14 584 885
Indice 2014 = 100	100	99,4	98,0	98,3
Quota di mercato	72,4 %	70,3 %	67,3 %	67,1 %
Indice 2014 = 100	100	97,2	93,0	92,7

Fonte: ETRMA, fornitori di battistrada non membri di ETRMA Europool ed Eurostat Comext.

- (209) In un mercato in crescita, nel corso del periodo in esame le vendite dell'Unione sono diminuite leggermente. Ciò ha comportato una diminuzione di 5,3 punti percentuali della quota di mercato (dal 72,4 % al 67,1 %), mentre il volume delle importazioni dalla RPC è aumentato di oltre 1,1 milioni di pneumatici, il che rappresenta un aumento della quota di mercato pari a 4,2 punti percentuali (dal 17,1 % al 21,3 %).
- (210) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che il volume delle vendite sul mercato dell'Unione era rimasto stabile nei tre anni precedenti e che la quota di mercato dell'industria dell'Unione è diminuita di 5 punti percentuali tra il 2014 e il 2017, il che rappresenta un valore trascurabile.
- (211) Hanno anche affermato che il volume delle vendite dell'Unione comunicato nelle denunce per il periodo 2013 e 2016 ha evidenziato un forte calo per il livello 3 (- 30 %), un calo delle vendite per il livello 2 (- 7 %) e un leggero calo delle vendite per il livello 1 (- 1 %). Era quindi chiaro che il pregiudizio poteva essere riscontrato soltanto nel segmento di livello 3 e che l'analisi del pregiudizio deve prendere in considerazione la segmentazione del mercato.
- (212) La Commissione ha osservato che i dati citati nel precedente considerando si riferiscono esclusivamente alle vendite dei denunciati e non all'industria dell'Unione nel suo complesso. Si riferiscono inoltre a un diverso periodo di tempo. Pertanto non è possibile trasporre l'evoluzione del volume delle vendite dei denunciati nell'industria dell'Unione. Come spiegato ai considerando 128 e 132, la Commissione ha ritenuto che l'esistenza di un pregiudizio notevole debba essere determinata in relazione al prodotto in esame e all'industria dell'Unione nel suo complesso, non soltanto ad alcune parti della stessa. Di conseguenza la Commissione non ha esaminato i singoli andamenti separati, ossia per ciascun livello, ma ha seguito un approccio aggregato.

4.6.2.3. Crescita

- (213) Nel periodo in esame il consumo dell'Unione è aumentato del 6,1 %. Nonostante la crescita del consumo, i volumi delle vendite dell'industria dell'Unione sono diminuiti dell'1,7 %, portando alla perdita di quota di mercato per l'industria dell'Unione. La quota di mercato delle importazioni dal paese interessato è aumentata durante il periodo in esame (di più di 4 punti percentuali).
- (214) Giti Group ha affermato che il consumo dell'Unione doveva essere analizzato in termini di valore anziché di volume. Su tale base, il consumo dell'Unione è diminuito del 5 % in valore e ha ripreso ad aumentare lentamente soltanto tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta.
- (215) La Commissione ha respinto tale argomentazione. Il consumo dell'Unione ha fornito un'istantanea del numero di pneumatici disponibili sul mercato dell'Unione in un determinato momento. Di norma il consumo dell'Unione è calcolato in termini di volume proprio per evitare che il comportamento della fissazione dei prezzi attuato dagli operatori del mercato possa influenzare gli andamenti nel periodo in esame.

4.6.2.4. Occupazione e produttività

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

Tabella 9

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)	546	558	590	618
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	102	108	113

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

- (217) Aeolus Group e Pirelli hanno dichiarato che l'occupazione, in relazione alla quale la Commissione ha riscontrato un calo dell'11 %, si riferisce esclusivamente al settore della ricostruzione. Lo sviluppo della produttività può invece essere spiegato dal fatto che l'industria dell'Unione ha recentemente attraversato un periodo di ristrutturazione e razionalizzazione.
- (218) La dichiarazione delle parti interessate in merito alla diminuzione dell'occupazione è di fatto errata, poiché circa la metà proviene da grandi fabbricanti. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (219) Heuver ha richiesto i nomi degli 85 ricostruttori menzionati al considerando 171 del regolamento provvisorio.
- (220) Nel regolamento provvisorio la Commissione ha concluso che almeno 85 produttori hanno interrotto la produzione sulla base dell'elenco di clienti che i fornitori di battistrada avevano fornito nel contesto della presente inchiesta. La Commissione ha concesso un trattamento riservato in relazione all'identità degli acquirenti e al volume delle vendite per acquirente dato che si tratta di informazioni aziendali sensibili. Le parti interessate non sono inoltre tenute a fornire una sintesi per questo tipo di documento. Detto questo, in via eccezionale, i fornitori di battistrada hanno fornito una sintesi delle loro osservazioni che è disponibile nel fascicolo pubblico.
- (221) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni la CRIA e la CCCMC hanno affermato che l'ipotesi della Commissione secondo la quale tutte le vendite relative alla produzione a freddo sono effettuate dalle PMI è erranea, poiché molte grandi società usano la metodologia di ricostruzione mediante processo a freddo. Le parti hanno concluso che la conseguente stima dell'occupazione e della produttività non era pertanto attendibile.
- (222) Come indicato al considerando 189, la Commissione ha constatato che la produzione delle grandi società che usano il processo a freddo è piuttosto limitata e non può di per sé invalidare la stima effettuata dalla Commissione sull'occupazione e sulla produttività. Inoltre, la produttività si riferisce soprattutto al tipo di produzione (vale a dire produzione di pneumatici ricostruiti o nuovi). Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (223) La CRIA e la CCCMC hanno inoltre affermato che l'elenco di clienti comunicato da un fornitore di battistrada indica un cliente come inattivo, mentre i suoi rendiconti finanziari depositati presso le autorità locali dimostravano che la società era ancora attiva nel 2017. Nella nota relativa al fascicolo ⁽⁴⁹⁾ la Commissione ha spiegato che l'elenco era stato elaborato aggregando le informazioni sulle vendite fornite da otto fornitori di battistrada. Ai fini dell'inchiesta si è considerato che un ricostruttore cessa la produzione quando non effettua più acquisti di battistrada. Non è pertanto possibile stabilire con certezza se un ricostruttore fosse attivo o inattivo solo sulla base dell'elenco del fornitore unico e/o sulla base del rendiconto finanziario depositato. Inoltre, benché sia vero che la società citata dalla CCCMC non aveva chiuso, essa ha confermato alla Commissione che non utilizzava più lo stabilimento di ricostruzione. La Commissione ha pertanto continuato a usare l'elenco così come era stato stabilito.

⁽⁴⁹⁾ Nota relativa al fascicolo (numero di riferimento t18.007994).

4.6.2.5. Entità del margine di dumping

- (224) Tutti i margini di dumping sono stati rivisti come indicato al considerando 122 e rimangono tutti significativi. 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.

4.6.3. Indicatori microeconomici

- (225) Giti Group ha chiesto alla Commissione di divulgare anche l'evoluzione dei fattori microeconomici senza la ponderazione adottata dalla Commissione stessa, in maniera da consentire a Giti Group di analizzare se tali dati non manipolati determinerebbero un quadro di pregiudizio diverso. Dopo la divulgazione finale delle informazioni, la CRIA, la CCCMC e Giti Group hanno ribadito la loro argomentazione.
- (226) La Commissione ha respinto tale argomentazione, in quanto la divulgazione degli indicatori di pregiudizio senza la ponderazione non riflettere la situazione reale dell'industria dell'Unione, dato che non è possibile campionare il numero di PMI necessario per riflettere la loro incidenza reale tra i produttori dell'Unione.

4.6.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

- (227) La CRIA e la CCCMC hanno chiesto alla Commissione di chiarire se i prezzi di trasferimento tra società collegate erano stati considerati al momento della determinazione degli indicatori di pregiudizio.
- (228) Quando le società collegate erano coinvolte nelle vendite, i produttori inclusi nel campione sono stati invitati a fornire le vendite ai primi acquirenti indipendenti. Per quanto riguarda gli acquisti di materie prime attraverso società collegate, la politica dei prezzi di trasferimento è stata esaminata dalla Commissione e da tale esame non è derivato alcun adeguamento.

4.6.3.2. Scorte

- (229) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di analizzare non soltanto il settore in generale, ma anche la distinzione tra pneumatici nuovi e ricostruiti o tra diverse categorie di livelli. Hanno sostenuto che, stando alla denuncia, non era stato registrato alcun aumento delle scorte per gli pneumatici di livello 1 o 2. Al contrario, le scorte di livello 1 e 2 sono diminuite rispettivamente del 15 % e del 21 % tra il 2013 e il 2016. Viceversa, la denuncia segnalava un aumento del 17 % in relazione alle scorte per gli pneumatici di livello 3. Secondo il parere di tali parti, l'aumento segnalato delle scorte riguardava soltanto l'industria della ricostruzione. Le fluttuazioni delle scorte possono inoltre essere spiegate da vari fattori. Ad esempio, gli aumenti delle scorte possono essere innescati dall'aumento delle vendite che vengono effettuate in ragione di ordini anticipati. In particolare, Prometeon Tyre Group S.r.l. ha registrato un aumento delle scorte riconducibile a diversi fattori, tutti legati alla crisi economica europea. La produzione di pneumatici è strettamente legata al trasporto e quest'ultimo dipende principalmente dal commercio in generale. Una crisi del commercio si traduce in trasporti ridotti e ciò, logicamente, comporta vendite minori di pneumatici.
- (230) La Commissione ha osservato anzitutto che l'aumento delle scorte dei produttori dell'Unione inclusi nel campione si è verificato tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta. Pertanto esso non è stato direttamente interessato dalla crisi finanziaria del 2011. Inoltre i dati citati dalle parti interessate riguardavano soltanto il denunciante e non riflettevano la situazione dei produttori dell'Unione inclusi nel campione. Di conseguenza, trarre conclusioni dagli stessi non può essere considerato rappresentativo dell'industria dell'Unione ai fini dell'inchiesta. Tale affermazione è stata pertanto respinta.

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

- (231) Per quanto concerne gli investimenti, Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che l'inchiesta contraddiceva i dati forniti dal denunciante. Giti Group ha affermato che la redditività dell'industria dell'Unione nel suo complesso è sottostimata perché la Commissione ha manipolato i dati dei produttori dell'Unione inclusi nel campione con l'obiettivo di aumentare l'importanza dei dati del livello 3. Giti Group ha altresì sostenuto che l'unico segmento dell'industria che presentava margini di profitto in peggioramento (ed esigui) era il segmento di livello 3. Tale segmento del mercato rappresentava tuttavia soltanto il 20 % del totale delle vendite/del consumo dell'Unione. Aeolus Group e Pirelli hanno ritenuto che l'industria dell'Unione sia in generale molto redditizia, nettamente positiva nel livello 1 e positiva nel segmento del livello 2.
- (232) Per quanto concerne l'osservazione sulla metodologia per il calcolo della redditività, la Commissione ha spiegato nei considerando da 179 a 195 la metodologia applicata per la ponderazione degli indicatori microeconomici al fine di rappresentare la realtà economica dei produttori dell'Unione. Ha inoltre osservato che la redditività di tutti i livelli è andata deteriorandosi dal 2014 fino alla fine del periodo dell'inchiesta e che i dati assoluti sulla redditività dovevano essere letti in associazione ai suoi risultati sull'interconnessione tra i livelli.

4.7. Interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra i livelli

- (233) Le parti interessate hanno generalmente accettato il principio della segmentazione del mercato in tre livelli. Come descritto nei considerando da 54 a 59 del regolamento provvisorio, nel mercato dell'Unione i marchi sono stati posizionati in uno dei tre livelli. Di norma tutti i livelli sono stati venduti attraverso canali di vendita comuni.
- (234) Diverse parti interessate hanno contestato i risultati provvisori sull'interconnessione tra i livelli e hanno ribadito le medesime preoccupazioni in seguito alla divulgazione finale delle informazioni. La Commissione ha raccolto le informazioni al riguardo in una nota relativa al fascicolo sull'interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra i livelli ⁽⁵⁰⁾.
- (235) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che l'idea che i prezzi del livello 3 determinassero la fissazione dei prezzi nei livelli 1 e 2 (considerando 203 e 207 del regolamento provvisorio) è infondata e che la Commissione non ha fornito alcuna motivazione per tale presunto impatto. Anche supponendo che i risultati di cui sopra fossero corretti, nessuno di essi avrebbe portato alla conclusione che i prezzi del livello 3 inciderebbero sui prezzi dei livelli 1 e 2. Tali parti hanno altresì affermato che i prezzi degli pneumatici sono influenzati dal costo delle materie prime e che non era corretto affermare che vi sia concorrenza tra i diversi segmenti. Hanno sostenuto che la Commissione abbia fatto riferimento «all'impatto che i prezzi dei livelli inferiori hanno sui prezzi del livello superiore» (considerando 203 del regolamento provvisorio) semplicemente riprendendo quanto affermato dal denunciante senza disporre di prove a sostegno. Giti Group ha affermato che la teoria dell'effetto a cascata inverso sostenuta dalla Commissione non sia stata corroborata (ed è stata in effetti contraddetta) dai fatti registrati. In tale contesto, Giti Group ha altresì ricordato che la denuncia stessa aveva affermato che: [g]li attori, la fissazione dei prezzi, la concorrenza e le strategie variano significativamente da un segmento all'altro e un fattore decisivo in un segmento potrebbe essere irrilevante in un altro. Sebbene possa esistere una concorrenza diretta tra le estremità dei segmenti, la concorrenza tra i vari segmenti è principalmente il risultato di una scelta strategica tra qualità e prezzo ⁽⁵¹⁾.
- (236) Come indicato al considerando 234, la Commissione ha prodotto una nota relativa al fascicolo contenente le motivazioni che portano a constatare l'esistenza di un'interconnessione tra i livelli. Tale constatazione era basata su numerosi elementi. Il primo è che la concorrenza tra i livelli avviene nel momento in cui viene deciso un acquisto. L'acquirente ha quindi la possibilità di scegliere:
- uno pneumatico di livello 1, con una durata maggiore, la tecnologia più recente e le prestazioni migliori, a un prezzo iniziale più elevato; oppure
 - uno pneumatico di livello 2, spesso realizzato da produttori di pneumatici *premium*, con una durata maggiore rispetto ai marchi del livello 3 e un costo inferiore rispetto ai marchi *premium*, ad un prezzo iniziale più elevato rispetto agli pneumatici di livello 3; oppure
 - uno pneumatico di livello 3, avente un costo iniziale inferiore, ma anche la durata minore e le prestazioni più basse.
- (237) Tale decisione, tradotta in prezzi, determina un'analisi duplice: il pagamento iniziale e il costo complessivo per pneumatico. Per quanto concerne il pagamento iniziale, gli pneumatici di livello 1 sono quelli che comportano un investimento più elevato. Allo stesso tempo, in termini di costo per pneumatico per km, presentano il costo più basso. Tali variabili sono esattamente opposte per gli pneumatici di livello 3, in relazione ai quali il pagamento iniziale è il più basso in assoluto, ma il costo per pneumatico per km è il più elevato ⁽⁵²⁾.
- (238) Un ulteriore aspetto di fondamentale importanza era rappresentato dai canali di vendita comuni, che di solito espongono pneumatici di livelli diversi insieme per la vendita, facilitando la dinamica dell'interconnessione tra i livelli ⁽⁵³⁾.
- (239) La Commissione ha altresì sottolineato che l'affermazione relativa al costo delle materie prime non era supportata da prove.
- (240) Nel documento finale di divulgazione delle informazioni, la Commissione ha fatto riferimento all'andamento delle vendite nell'Unione dei diversi livelli di pneumatici, basandosi in proposito su una tabella fornita dalle parti interessate (Prometeon/Pirelli). La tabella è stata etichettata «Evoluzione stimata delle vendite dell'Unione per i produttori dell'Unione membri di ETRMA». In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che le cifre erano diverse da quelle della tabella 4 del documento di divulgazione finale

⁽⁵⁰⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione (numero di riferimento: t18.007993).

⁽⁵¹⁾ Denuncia, punto 107.

⁽⁵²⁾ Cfr. tabelle da 8 a 10 del regolamento provvisorio per il prezzo medio di vendita nell'Unione per livello e nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, pagine da 7 a 10 (numero di riferimento: t18.007993).

⁽⁵³⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, pagine 11 e 12 (numero di riferimento: t18.007993).

delle informazioni. La Commissione ha esaminato l'affermazione e ha chiesto un chiarimento a ETRMA. ETRMA ha spiegato che i dati riportati nella tabella 6 del documento di divulgazione finale delle informazioni recavano un titolo erroneo. I dati riportati nella tabella 6 del documento di divulgazione finale delle informazioni riguardavano in realtà l'andamento del mercato dell'Unione dei pneumatici nuovi di ricambio (tabella 10). Secondo tali dati, i produttori dell'Unione mostravano un interesse evidente e in rapida crescita per il segmento di livello 3 del mercato, con il prezzo più basso.

Tabella 10

Stima dell'andamento del mercato dell'Unione dei pneumatici nuovi di ricambio

In milioni	2014	2015	2016	2017	Stima 2018
Livello 1 + Livello 2	8,7	9,0	9,1	9,0	9,2
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	103	105	103	106
Livello 3	3,6	4,0	5,0	5,4	5,5
<i>Indice 2014 = 100</i>	100	111	139	150	153
Quota dei produttori ETRMA sul segmento T3	12,5 %	12,4 %	13,1 %	14,1 %	18,9 %

Fonte: Prometeon Tyre Group e Pirelli ⁽⁵⁴⁾

- (241) In base a tale tabella, ci si attende che le vendite stimate del 2018 di pneumatici nuovi di livello 3 aumentino di oltre il 53 % rispetto ai loro livelli del 2014, mentre il volume delle vendite di pneumatici di livello 1 e 2 rimangono simili e si prevede che aumentino soltanto del 6 % rispetto ai loro livelli del 2014. Questo sviluppo deve essere considerato nel contesto di un drastico aumento della concorrenza nel livello 3 da parte dei produttori esportatori del paese interessato durante il periodo 2014-2018, nonché di livelli di profitto finanziariamente non redditizi nel livello 3 per i produttori dell'Unione del prodotto in esame.
- (242) La Commissione ha rilevato che tale transizione registrata nel mercato dei ricambi dell'Unione ha influito sui produttori dell'Unione, che avrebbero beneficiato di margini di profitto molto più elevati nei livelli 1 e 2. Ciò può essere interpretato soltanto alla luce delle ragioni esposte ai considerando 141 e seguenti, ossia come un'azione destinata a proteggere il principale fattore di traino del valore per i livelli superiori che distingue le vendite dei prodotti di livello 1 e 2 dell'Unione dalle importazioni di livello 1 e 2 dal paese interessato. L'aumento delle vendite a basso profitto nel livello 3, e quindi della concorrenza nel segmento delle vendite di livello 3, mostra che la pressione derivante dall'effetto a cascata inverso sulle vendite di livello 1 e 2 è stata avvertita dai produttori dell'Unione del prodotto in esame prima e durante il periodo dell'inchiesta e che tale pressione aumenterà anche durante il periodo successivo all'inchiesta.
- (243) La CRIA e la CCCMC hanno osservato che la Commissione ha dichiarato che è diminuita la possibilità di ricostruire uno pneumatico usurato di alta qualità (considerando 202 del regolamento provvisorio). Non sono tuttavia stati forniti dati a riguardo. Il fatto che possano esserci chiusure di impianti e officine di ricostruttori non significa necessariamente che ci siano meno possibilità di ricostruire pneumatici usurati di alta qualità, poiché la domanda di pneumatici di alta qualità è calata notevolmente dopo la crisi economica, secondo la Commissione stessa (considerando 200 del regolamento provvisorio). La CRIA e la CCCMC hanno chiesto alla Commissione di divulgare i dati di vendita degli pneumatici di livello 1 e la capacità effettiva di ricostruzione, per consentire una valutazione della misura in cui la disponibilità di impianti di ricostruzione sia realmente calata tenendo conto della diminuzione delle vendite di pneumatici di livello 1. Giti Group ha osservato che la Commissione non ha presentato dati sulla quota di mercato per livello, che avrebbero invece rappresentato informazioni necessarie per verificare se la teoria dell'effetto a cascata inverso della Commissione sia supportata da fatti. Tale teoria è stata basata sul presupposto che le importazioni di livello 3 a basso costo esercitino una pressione sui prezzi e abbiano sottratto quote di mercato ai produttori dell'Unione di livello 2 (e di livello 1). Tuttavia, qualora i dati sulle quote di mercato per livello mostrino che i produttori dell'Unione di livello 1 e/o di livello 2 sono effettivamente riusciti a mantenere (o addirittura ad aumentare) la loro quota di mercato, ciò pregiudicherebbe decisamente tale teoria. Non è chiaro a Giti Group se la Commissione abbia scelto di non divulgare informazioni sulle quote di mercato o se tali informazioni non siano state semplicemente raccolte. In ogni caso, Giti Group ha invitato la Commissione a divulgare (e se necessario a raccogliere) tali informazioni al fine di verificare la correttezza della teoria dell'effetto a cascata inverso della Commissione.

⁽⁵⁴⁾ Presentazione all'audizione di Prometeon Tyre Group e Pirelli, 9 aprile 2018 (numero di riferimento: t18.007993).

- (244) Per quanto riguarda i macroindicatori, Giti Group ha chiesto che vengano analizzati per livello; la Commissione ha spiegato ai considerando 128 e 132 che era opportuno analizzare la situazione economica dell'industria dell'Unione nel suo complesso. Sono state riscontrate capacità, produzione e importazioni in tutti i livelli. Il livello 3 nel quale ha luogo la maggior parte delle importazioni cinesi stava trascinando verso il basso l'industria nel suo complesso, come indicato nel regolamento provvisorio. Durante il periodo dell'inchiesta, i prezzi di dumping cinesi erano notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione a tutti i livelli. Durante il periodo in esame, i risultati complessivi dell'industria dell'Unione sono peggiorati. Alcuni impianti che producevano livelli diversi hanno dovuto chiudere ⁽⁵⁵⁾ e molti ricostruttori hanno dovuto cessare la produzione. La Commissione ha stabilito che almeno 85 PMI hanno cessato la produzione, determinando una riduzione della capacità di ricostruzione, come spiegato nel considerando 202 del regolamento provvisorio.
- (245) La CRIA e la CCCMC hanno sostenuto che l'affermazione della Commissione secondo la quale «ai produttori di pneumatici nuovi dell'Unione non resta che rafforzare la loro presenza anche nel livello 3» (considerando 202 del regolamento provvisorio) era difficile da comprendere, dato che la Commissione stessa ha spiegato che tutti i ricostruttori integrati (ossia i produttori di pneumatici nuovi che effettuano anche la ricostruzione) fanno parte del livello 2 (considerando 58 del regolamento provvisorio).
- (246) La Commissione ha rilevato che nella nota contenente la mappatura degli pneumatici nuovi e ricostruiti per marchio, c'erano marchi di produttori dell'Unione di pneumatici nuovi classificati appartenere al livello 3.
- (247) La Commissione ha dichiarato che «[d]alle informazioni in possesso della Commissione è emerso» che l'andamento dei prezzi è cambiato e che ora i presunti prezzi del livello 3 influenzano in modo opposto quelli del livello 1 (considerando 206 del regolamento provvisorio). La CRIA e la CCCMC hanno richiesto che tali informazioni venissero messe a disposizione delle parti interessate.
- (248) La Commissione ha ritenuto che l'interconnessione tra i livelli comprendesse anche una logica di fissazione dei prezzi tra i vari livelli. Di fatto, i fabbricanti dell'Unione di pneumatici nuovi che seguono una strategia basata su una pluralità di marchi hanno convenuto che un adeguamento di prezzo su un livello innesca necessariamente un adeguamento del prezzo sull'intera gamma di prodotti e uno dei produttori dell'Unione inclusi nel campione ha fornito una spiegazione motivata, che la Commissione ha tenuto in considerazione per la sua conclusione in merito alla pressione sui prezzi tra i vari livelli ⁽⁵⁶⁾.
- (249) Talune parti interessate hanno affermato che l'evoluzione della redditività di livello 1, livello 2 e livello 3 non era correlata all'interconnessione tra i livelli. Hanno sottolineato che la redditività del livello 1 dei produttori dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta (pari al 17,5 %) è superiore al profitto di riferimento (ossia il profitto prevedibile in assenza di importazioni oggetto di dumping) stabilito dalla Commissione (pari al 15,6 %) (come descritto al considerando 196 la redditività è stata rivista al 15,4 % dopo la divulgazione finale delle informazioni). Analogamente, la redditività dei produttori dell'Unione del livello 2 durante il periodo dell'inchiesta (pari al 15,3 %) era sostanzialmente uguale a tale profitto di riferimento. Inoltre, se la redditività dei produttori dell'Unione di livello 1 e 2 fosse influenzata (indirettamente) dalle importazioni di livello 3 a basso costo, ci si aspetterebbe di riscontrare un'analoga evoluzione della redditività per quanto riguarda i produttori dell'Unione di livello 3. Ma non è così: mentre la redditività del livello 3 è scesa dal 6,1 % allo 0,6 % nel 2015 (come descritto al considerando 197, la redditività è stata rivista dopo la divulgazione finale delle informazioni e ridotta dal 5,9 % allo 0,5 %), tra il 2014 e il 2015 la redditività dei produttori di livello 1 è addirittura aumentata passando dal 17,9 % al 21,8 %. Al contrario, mentre la redditività dei livelli 1 e 2 è diminuita tra il 2015 e il 2016, nello stesso periodo la redditività dei produttori di livello 3 è quadruplicata passando dallo 0,5 % al 2,7 %. In breve, tali parti sostengono che non vi sia stata alcuna correlazione nello sviluppo della redditività del livello 3 e della redditività del livello 1 e del livello 2. L'unico periodo in cui vi è stata una correlazione nello sviluppo della redditività è stato registrato tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta. La leggera diminuzione della redditività durante il periodo dell'inchiesta può tuttavia essere presumibilmente spiegata da un improvviso aumento dei costi delle materie prime che non si era ancora tradotto in un aumento dei prezzi di vendita. Per quanto riguarda l'andamento dei prezzi di vendita, sebbene i dati forniti nel regolamento provvisorio mostrassero correttamente una diminuzione dei prezzi di vendita del 9 % (per il livello 1) e del 12 % (per il livello 2) nel periodo in esame, tale tendenza al ribasso non può essere attribuita alle importazioni cinesi di livello 3 per i motivi che seguono. Innanzitutto, come riconosciuto dalla Commissione in altre sezioni del regolamento provvisorio, nonostante sembri essere stato ignorato nello sviluppo della sua teoria dell'effetto a cascata inverso, il costo di produzione è diminuito durante il periodo dell'inchiesta (a causa di un calo dei prezzi delle materie prime). Per il livello 1, il costo di produzione è diminuito del 9 %, registrando esattamente la medesima riduzione osservata per i prezzi di vendita. Analogamente, per il livello 2 il costo di produzione è diminuito del 9 %. In altre parole, le parti interessate hanno affermato che la diminuzione dei prezzi osservata dalla Commissione è spiegata (completamente per il livello 1 e in misura pari al 75 % per il livello 2) dal calo dei costi di produzione. Le parti in

⁽⁵⁵⁾ 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.

⁽⁵⁶⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, pagine da 12 a 14 (numero di riferimento: t18.007993).

questione sostengono che ciò risulta altresì evidente dal fatto che, in seguito all'aumento del costo di produzione tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta, anche i prezzi di vendita sono aumentati. In secondo luogo, si è verificata una transizione verso pneumatici di misure inferiori sul mercato dell'Unione. Il prezzo unitario degli pneumatici di dimensioni più piccole è inferiore a quello degli pneumatici di dimensioni più grandi e ciò spiega una parte della diminuzione dei prezzi di vendita nel periodo in esame. Le parti interessate sostengono che la Commissione non abbia tenuto conto di tale sviluppo.

- (250) La Commissione ha ritenuto che la mancanza di correlazione sullo sviluppo della redditività dei diversi livelli possa essere spiegato dalle modalità di adozione delle decisioni di acquisto. Esiste un ritardo dovuto alla natura del prodotto e alla gamma di opzioni delle quali l'utente dispone a seconda della situazione. In effetti, la gamma di opzioni a disposizione dell'utente dipenderà dal fatto che abbia uno pneumatico e, in tal caso, se tale pneumatico possa essere ulteriormente ricostruito o meno, il prezzo relativo delle opzioni disponibili ecc. Ad esempio, se l'utente deve acquistare uno pneumatico, probabilmente deciderà in base all'intera gamma disponibile. Tuttavia se l'utente ha già uno pneumatico ricostruibile, il costo di ricostruzione del suo pneumatico sarà probabilmente in concorrenza con il costo di acquisto di uno pneumatico nuovo di livello 3 al netto delle entrate derivanti dalla vendita della carcassa.
- (251) Inoltre le informazioni raccolte dalla Commissione riguardo alle diverse dimensioni dei pneumatici commercializzati sul mercato dell'Unione durante il periodo in esame non hanno sostenuto l'argomentazione secondo cui prezzi e costi sarebbero stati inferiori in ragione della presenza relativamente più forte di pneumatici di dimensioni inferiori sul mercato ⁽⁵⁷⁾. I dati mostravano infatti che la gamma di prodotti sul mercato era stabile e che essa rimane concentrata sulle misure principali. Inoltre nei dati Eurostat relativi alle importazioni cinesi non è stato possibile riscontrare una simile riduzione delle dimensioni medie del prodotto; al contrario, tali dati indicano che l'incidenza degli pneumatici importati dalla Cina è aumentata del 3 % tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta. Per contro, la Commissione ha riscontrato la presenza di adeguamenti strutturali globali effettuati dall'industria dell'Unione al fine di ridurre i costi, a seguito dell'effetto «a cascata» sui diversi livelli in esame.
- (252) Talune parti interessate hanno affermato che vi erano importazioni sostanziali (che rappresentavano una quota di mercato pari all'11,9 %; in aumento di oltre l'1 % rispetto al 2014) provenienti da altri paesi, che sono state effettuate a prezzi decrescenti (nel periodo in esame il prezzo medio all'importazione è diminuito del 17 %). La loro fissazione dei prezzi indicava altresì che tali importazioni erano destinate al segmento di livello 1 e/o di livello 2 del mercato. Le importazioni provenienti da Turchia, Thailandia, Giappone, Corea del Sud e altri paesi (esclusa la Russia) sono state effettuate sistematicamente a prezzi inferiori a quelli praticati dai produttori dell'Unione di livello 1, con un intervallo di sottoquotazione compreso tra il 10 % e il 25 %. Durante la fase provvisoria e dopo la divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato che il calo dei prezzi relativi ai livelli 1 e 2 potrebbe essere stato causato dalle importazioni di pneumatici di livello 1 e di livello 2 da altri paesi e non dalla pressione sui prezzi esercitata dagli pneumatici cinesi di livello 3. Ancora una volta, la constatazione di una simile circostanza comprometterebbe decisamente la teoria addotta dalla Commissione. In ogni caso, tale parte ha sottolineato che, in assenza di un esame dei volumi delle importazioni (e dei prezzi all'importazione) degli pneumatici di livello 1 e di livello 2 provenienti da altri paesi, sarebbe impossibile determinare se la teoria della Commissione sia effettivamente corretta stando ai fatti.
- (253) Per quanto concerne tale affermazione, la Commissione ha riscontrato che l'analisi proposta da Giti Group era viziata poiché presupponeva che tutte le importazioni fossero state vendute direttamente ai primi acquirenti indipendenti nell'Unione. Tale teoria non tiene conto della possibilità che i prezzi medi possano essere influenzati dal fatto che talune di queste importazioni sono vendute a parti correlate interessate. Inoltre le statistiche sulle importazioni non fornivano un prezzo medio per livello e pertanto la Commissione non è stata in grado di esaminare i prezzi all'importazione in base al livello, come richiesto da Giti Group. Di conseguenza l'analisi proposta non può essere effettuata con le informazioni che la Commissione è riuscita a raccogliere sinora durante l'inchiesta o quelle che sono state ricevute dalle parti interessate e, pertanto, è stata respinta.
- (254) La Commissione ha pertanto respinto le argomentazioni addotte dalle parti interessate e ha confermato i risultati iniziali.

4.8. Conclusioni relative al pregiudizio

- (255) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ha confermato i suoi risultati iniziali di cui ai considerando 208 e 209 del regolamento provvisorio. L'industria dell'Unione nel suo complesso è stata sottoposta a un'intensa pressione. Nel periodo in esame nonostante il calo continuo 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. Le importazioni cinesi presentavano prezzi notevolmente inferiori a quelli praticati dall'industria dell'Unione. Anche la redditività dell'industria dell'Unione nel suo complesso è diminuita e ciò si è verificato persino più rapidamente verso la fine del periodo in esame. Inoltre le scorte di tutti i tipi di

⁽⁵⁷⁾ Nota relativa al fascicolo sull'interconnessione, pagine 12 e 13 (numero di riferimento: t18.007993).

pneumatici sono aumentate, in particolare durante il periodo dell'inchiesta, incidendo negativamente sulla situazione finanziaria dell'industria dell'Unione. Molte PMI ricostruttrici hanno interrotto la produzione e non hanno potuto beneficiare della ripresa economica. La Commissione ha inoltre attribuito importanza alle osservazioni di AIRP, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk (rispettivamente l'associazione italiana e tedesca dei ricostruttori) o di Banden Plan Europa B.V. (ricostruttore dell'Unione) o Vipal Europe (fornitore di battistrada), rilevando che l'istituzione di misure provvisorie ha già innescato uno slancio positivo nel settore. In particolare, i ricostruttori presenti in diversi Stati membri dell'Unione hanno registrato un aumento degli ordini dal mese di maggio del 2018 e ritengono che queste prospettive ottimistiche continuerebbero qualora le misure provvisorie fossero confermate.

- (256) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato che il miglioramento dei risultati dei ricostruttori potrebbe dipendere in larga parte dall'aumento dei costi delle materie prime piuttosto che dall'istituzione delle misure provvisorie. La Commissione non ha riscontrato elementi di prova che colleghino l'evoluzione dei costi delle materie prime all'aumento degli ordini commerciali segnalati dai ricostruttori. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (257) Per quanto concerne la redditività dell'industria dell'Unione, la Commissione ha riconosciuto le osservazioni critiche ricevute da Aeolus Group secondo le quali il livello 3 è in perdita nel periodo dell'inchiesta (- 0,7 %) mentre la redditività dei livelli 1 e 2 fa registrare valori a due cifre. Tuttavia la Commissione non ha condiviso la considerazione secondo la quale tale indicatore, che mostra una differenza di redditività a seconda dei livelli, potrebbe negare l'accertamento di un pregiudizio notevole per l'industria dell'Unione nel suo complesso.
- (258) Tutti gli indicatori pertinenti mostrano che l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio notevole nel livello 3. Oltre al margine di profitto negativo, è stata registrata una significativa riduzione dell'occupazione, in particolare per il settore della ricostruzione. Il livello di sottoquotazione del 31 % è significativo nel livello 3, nel quale anche l'effetto della concorrenza cinese sul volume è più sentito. Come illustrato nella tabella 9, si registra una transizione evidente e costante (anno dopo anno) delle vendite di pneumatici nuovi da parte dei produttori dell'Unione verso il livello 3. Nel 2016, le vendite dell'Unione riportate nella tabella 9 ammontavano a 5 milioni di pneumatici nel livello 3. Tale andamento è continuato nel 2017. Le previsioni per il 2018 mostrano un aumento ancora più elevato di tale transizione delle vendite verso il livello 3, dimostrando chiaramente la pressione sui prezzi che si trovano ad affrontare i produttori dell'Unione nei livelli 1 e 2.
- (259) A tale proposito, come stabilito ai considerando 210 e 211 del regolamento provvisorio e ulteriormente motivato nella sezione 4.6 del presente regolamento, la Commissione ha sostenuto che esiste una forte interconnessione tra i livelli, che determina un effetto a cascata inverso. Contrariamente alle osservazioni formulate da numerose parti interessate, esiste un unico mercato per gli pneumatici dal punto di vista dei produttori dell'Unione, che lo dividono in tre livelli principalmente per ragioni di strategia di commercializzazione e di differenze di qualità. Ciò significa che i produttori dell'Unione tengono conto degli sviluppi in tutti e tre i livelli. La pressione sui prezzi e sul volume presente nel livello 3 ha dunque ripercussioni dirette anche sugli altri due livelli, come illustrato ai considerando 234 *et seq.* Inoltre i consumatori di pneumatici hanno scelto tra pneumatici appartenenti a tutti e tre i livelli: bilanciano la propria intenzione di pagare un prezzo più elevato con la durata prevista degli pneumatici e i costi associati. Di conseguenza il comportamento di produttori e consumatori conferma che esiste una forte interconnessione tra i livelli. Ne consegue che la transizione rilevata verso il livello 3 esercita una pressione costante anche sugli altri due livelli. A tale riguardo, la Commissione ha inoltre osservato che le importazioni oggetto di dumping riguardano principalmente il livello 3. In considerazione dell'interconnessione tra i livelli e della crescente importanza del livello 3, la Commissione ha ritenuto che le tendenze negative già riscontrate per l'industria dell'Unione nel suo complesso possano proseguire nel prossimo futuro.
- (260) Inoltre, nonostante l'esplicito invito a presentare osservazioni di cui ai considerando 213 e 214 del regolamento provvisorio, nessuno dei produttori esportatori cinesi ha confutato l'affermazione proveniente dall'industria dell'Unione secondo la quale sussiste il rischio di ulteriore aggravamento del pregiudizio. La Commissione ha quindi riconosciuto che le capacità inutilizzate nella RPC rappresentano circa il 40 % delle attuali esportazioni cinesi.
- (261) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che non era necessario formulare osservazioni sulle asserzioni relative al livello di capacità inutilizzate nella RPC in quanto irrilevanti per il caso.
- (262) La Commissione non condivide tale affermazione. Il rischio di un ulteriore aggravamento del pregiudizio è dimostrato anche dal 13° piano quinquennale per lo sviluppo dell'industria chimica e petrolchimica in Cina, che si prefigge come obiettivi l'innovazione tecnologica, l'adeguamento strutturale e lo sviluppo verde. Tale piano si applica all'industria degli pneumatici e nell'inchiesta antisovvenzioni parallela la Commissione ha già rilevato un numero importante di sovvenzioni. Tali circostanze corroborano il fatto che i produttori esportatori cinesi beneficiano del vantaggio strutturale di risalire la catena del valore grazie a un accesso continuo a finanziamenti a basso costo. Se gli pneumatici di qualità più elevata provenienti dalla RPC fossero sempre più in concorrenza con gli pneumatici 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, determinando così un pregiudizio ai danni di tutti e tre i livelli.

- (263) A causa della situazione pregiudizievole presente nel livello 3 e dell'effetto a cascata inverso attualmente percepito sui livelli 2 e 1, la Commissione ha quindi concluso che l'industria nel suo complesso ha subito un pregiudizio notevole ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base.

5. NESSO DI CAUSALITÀ

5.1. Effetti delle importazioni oggetto di dumping

- (264) Talune parti interessate hanno affermato che la Commissione non abbia dimostrato in che modo il volume e il livello dei prezzi delle importazioni di pneumatici cinesi abbiano avuto un'incidenza significativa sull'industria dell'Unione, singolarmente o congiuntamente. Sebbene le importazioni degli esportatori cinesi nell'Unione siano aumentate di 1 124 101 unità durante il periodo in esame, anche il consumo nell'Unione è aumentato di 1 249 178 unità. Di conseguenza, l'aumento delle importazioni cinesi a prezzi competitivi non potrebbe di per sé danneggiare le vendite dell'industria dell'Unione sul mercato. Inoltre, il fatto che taluni produttori dell'Unione siano stati costretti ad uscire da un segmento del mercato e che la fissazione dei prezzi sia cambiata nel mercato dell'Unione non significa necessariamente che le importazioni cinesi siano responsabili di causare un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione. Il fatto che i prezzi degli esportatori cinesi fossero inferiori a quelli dell'industria dell'Unione e che i produttori dell'Unione non siano stati in grado di cogliere l'aumento del consumo e siano stati costretti a ridurre i loro prezzi per essere più competitivi non è sufficiente a dimostrare che le importazioni cinesi siano responsabili del pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (265) La Commissione ha ribadito che, durante il periodo dell'inchiesta, i prezzi di dumping cinesi erano notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione a tutti i livelli. In media sono stati significativamente inferiori durante l'intero periodo in esame. Inoltre il fatto che i prezzi all'importazione siano rimasti stabili tra il 2014 e il 2015, siano calati nel 2016 e rimasti al medesimo basso livello durante il periodo dell'inchiesta (cfr. considerando 147 del regolamento provvisorio) non può essere spiegato dall'evoluzione dei prezzi delle materie prime. Questi ultimi sono diminuiti all'inizio del periodo in esame, ma sono poi aumentati durante il periodo dell'inchiesta. Ciononostante, i produttori esportatori cinesi non hanno rivisto i loro prezzi al rialzo. Ciò ha mostrato che intendevano acquisire ulteriori quote di mercato a scapito dell'industria dell'Unione.
- (266) Un produttore esportatore ha affermato che non vi è alcun nesso di causalità tra le importazioni cinesi e il pregiudizio causato all'industria dell'Unione, poiché le esportazioni cinesi sono prevalentemente presenti nel mercato di livello 3 mentre la maggior parte dei produttori dell'Unione vende prodotti di livello 1 e 2. Tale affermazione è di fatto errata. I prodotti che rientrano nei livelli 1 e 2 rappresentano circa il 35 % delle importazioni cinesi totali. Inoltre, come spiegato nella sezione 4.7 in merito all'interconnessione tra pneumatici nuovi e ricostruiti e tra i diversi livelli, esiste una relazione simbiotica tra i diversi livelli. La pressione sui prezzi e sul volume determinata dagli pneumatici cinesi a basso costo oggetto di dumping nel livello 3 ha ripercussioni anche sul prezzo negli altri livelli. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (267) Il medesimo produttore esportatore ha affermato che l'analisi del pregiudizio e, quindi, l'analisi del nesso di causalità dovevano essere effettuate tenendo conto del fatto che gli pneumatici di livello 3 avevano un prezzo inferiore in quanto presentano una durata di vita significativamente più breve rispetto agli pneumatici di livello 1 e di livello 2. La valutazione della quota di mercato dovrebbe essere effettuata confrontando la quota di mercato in termini di valore e non di quantità. Se si tiene conto di ciò, la diminuzione della quota di mercato dell'industria dell'Unione e l'aumento della quota di mercato del produttore esportatore cinese sono molto meno marcati.
- (268) La Commissione ha riconosciuto che la durata degli pneumatici è un aspetto importante dell'analisi, il che dimostra l'interconnessione tra i livelli. Tuttavia, non ha accettato che tale aspetto negherebbe la constatazione della causalità. Anche se è vero che la quota di mercato degli pneumatici cinesi nell'Unione ha un valore inferiore in ragione della «durata di vita inferiore» anziché «per unità», ciò non cambia il fatto che è proprio a causa della crescente attrattiva per i consumatori dell'acquisto di pneumatici cinesi «a basso prezzo - a basso chilometraggio» che l'industria dell'Unione è stata soggetta a pressione e ha subito un pregiudizio notevole.
- (269) Una parte interessata ha affermato che il calo dei prezzi delle importazioni cinesi è causato da una variazione della gamma di prodotti innescata dalla crescente domanda di pneumatici di dimensioni più piccole. Non vi erano prove a sostegno di tale affermazione. In ogni caso, anche qualora la misura avesse avuto ripercussioni sull'evoluzione dei prezzi medi, le importazioni cinesi presentavano prezzi inferiori rispetto a quelli dell'industria dell'Unione anche per le medesime dimensioni, dato che il raffronto avviene sempre per tipo di prodotto. La Commissione ha pertanto respinto tale argomentazione.

5.2. Importazioni da paesi terzi

- (270) Numerose parti interessate hanno affermato che la Commissione dovrebbe fornire un'ulteriore analisi dell'impatto delle importazioni russe, che avevano prezzi equivalenti a quelli delle importazioni cinesi.

- (271) La Commissione ha rilevato che esiste una differenza fondamentale tra i volumi importati. Mentre le importazioni cinesi sono aumentate passando da 3,5 milioni di pneumatici nel 2014 a 4,6 milioni di pneumatici (ovvero un aumento di 1 100 000 unità) nel periodo dell'inchiesta, le importazioni russe sono aumentate da 0,2 milioni di pneumatici a 0,3 milioni di pneumatici (ossia soltanto di 100 000 unità) nel medesimo periodo. Dati i quantitativi limitati provenienti dalla Russia (che rappresentano soltanto il 6 % del volume totale delle importazioni dalla RPC e l'1,29 % della quota di mercato del mercato dell'Unione) a un prezzo simile, tali importazioni non sono in grado di indebolire il nesso di causalità tra le importazioni cinesi e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (272) Altre parti interessate hanno affermato che le importazioni da altri paesi quali il Giappone, la Corea del Sud e la Turchia erano caratterizzate da quantitativi significativi e prezzi inferiori rispetto a quelli dell'industria dell'Unione. In ragione del prezzo e della loro quantità, tali importazioni avrebbero presumibilmente inficiato il nesso di causalità fra le importazioni cinesi e il notevole pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (273) La Commissione ha osservato che i prezzi delle importazioni provenienti da Giappone, Corea del Sud e Turchia erano ben al di sopra dei prezzi all'importazione dalla Cina. Si tratta inoltre principalmente di prezzi di trasferimento verso importatori collegati. Di conseguenza tali prezzi all'importazione non possono fungere da base per un raffronto con i prezzi praticati dall'industria dell'Unione. Infine, gli pneumatici giapponesi, sudcoreani e turchi sono stati venduti ad un prezzo corrispondente al loro rispettivo livello nel mercato dell'Unione. Pertanto tali importazioni non dovrebbero causare pregiudizio all'industria dell'Unione. Per quanto concerne i quantitativi, le loro quote di mercato sono rimaste stabili (il volume è diminuito per la Corea del Sud di 50 000 unità, è rimasto stabile per il Giappone ed è aumentato per la Turchia di 170 000 unità) e hanno rappresentato circa la metà del volume delle importazioni originarie della RPC. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

5.3. Andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione

- (274) Talune parti interessate hanno affermato che l'industria dell'Unione ha subito perdite poiché ha esportato in perdita per tutto il periodo in esame, aspetto questo che ha influito sull'utile sul capitale investito e sulla capacità di investimento della stessa. Come indicato nel considerando 226 del regolamento provvisorio, i prezzi all'esportazione medi sono stati influenzati dai valori di trasferimento verso le società collegate. I costi di produzione menzionati nel considerando 176 del regolamento provvisorio sono stati inoltre calcolati per le vendite effettuate dai produttori dell'Unione inclusi nel campione in relazione ad acquirenti indipendenti. Ciò non consente di trarre conclusioni significative sulla base del confronto di questi due insiemi di dati. Inoltre i microindicatori hanno dimostrato che le esportazioni dei produttori dell'Unione inclusi nel campione sono state giudicate redditizie. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.
- (275) La Commissione ha ribadito che i volumi sono rimasti stabili durante il periodo in esame. Tali prezzi sono inoltre prezzi di trasferimento tra parti correlate e pertanto non si può trarre alcuna conclusione dal fatto che mostrino una tendenza al ribasso durante il periodo in esame. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte. Di conseguenza la Commissione conferma che non vi è alcuna prova che l'attività di esportazione dell'industria dell'Unione abbia potuto mitigare il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio accertato.

5.4. Andamento dei costi

- (276) Giti Group ha affermato che gli pneumatici nuovi sono diventati più economici in ragione del calo dei costi, tuttavia i ricostruttori non hanno potuto beneficiare di tale diminuzione poiché la percentuale di materie prime nel contesto del loro costo di produzione è significativamente inferiore rispetto agli pneumatici nuovi. Ciò spiega la perdita subita dal settore della ricostruzione nel livello 3, dovuta principalmente all'andamento dei prezzi delle materie prime, in costante calo dal 2012, che hanno iniziato a mostrare segni di ripresa soltanto nel 2017.
- (277) Come indicato al considerando 152, i prezzi all'importazione cinesi non hanno seguito l'andamento dei prezzi delle materie prime, mentre il costo di produzione dell'industria dell'Unione ha rispecchiato tale evoluzione⁽⁵⁸⁾. Le perdite sono state dovute al fatto che le importazioni cinesi presentavano prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'industria dell'Unione durante il periodo in esame. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

5.5. Altri fattori noti

- (278) Aeolus Group e Pirelli hanno affermato che la Commissione non ha preso in considerazione il fatto che due importanti produttori hanno investito massicciamente nella loro attività di ricostruzione. Ciò potrebbe presumibilmente spiegare perché altri produttori dell'Unione hanno dovuto uscire dal livello 3 del mercato. Secondo tali parti, la crisi economica ha spinto due grandi produttori (Goodyear e Continental) a investire nella loro attività di ricostruzione e ad aprire impianti propri di ricostruzione. Secondo le informazioni disponibili, la capacità

⁽⁵⁸⁾ Considerando da 176 a 182 del regolamento provvisorio.

produttiva di ciascun impianto è equivalente alla produzione annuale di dieci piccoli ricostruttori. Aeolus Group ritiene che tali investimenti abbiano portato a un pregiudizio autoinflitto, avendo creato un eccesso di capacità e aumentato artificiosamente i costi unitari e, di conseguenza, comportato una riduzione dei profitti. L'effetto degli investimenti sull'industria generale dell'Unione è presumibilmente sufficiente a mitigare qualsiasi potenziale nesso di causalità tra le importazioni cinesi oggetto di dumping e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, indipendentemente dal fatto che li si consideri individualmente o congiuntamente agli altri fattori noti.

- (279) Secondo le informazioni fornite da ETRMA e da alcuni grandi produttori di cui ai considerando da 189 a 191, la produzione dei grandi produttori (che usano principalmente il processo di ricostruzione con vulcanizzazione a caldo) è effettivamente diminuita durante il periodo in esame (passando da 2,4 milioni circa nel 2014 a 2,2 milioni nel periodo dell'inchiesta). Tali cifre non hanno quindi corroborato l'affermazione secondo la quale l'investimento dei due maggiori produttori avrebbe determinato un eccesso di capacità. Tale argomentazione sul pregiudizio autoinflitto è stata pertanto respinta.
- (280) Talune parti interessate hanno sostenuto che una domanda crescente di pneumatici di dimensioni più piccole avesse probabilmente influito sulla gamma di prodotti in anni diversi in una maniera tale da fare sì che, in proporzione, verso la fine del periodo dell'inchiesta siano stati venduti più pneumatici di dimensioni piccole. A causa delle restrizioni imposte sul peso nelle aree urbane e sulle dimensioni dei veicoli, nonché della crescita dell'attività di commercio elettronico (che richiede la ripartizione dei carichi in quantitativi minori, la quale a sua volta richiede più autocarri leggeri e furgoni commerciali leggeri), si è registrata una transizione verso una maggiore domanda di pneumatici di dimensioni più piccole. Tale osservazione non si applicava soltanto alle vendite dei produttori dell'Unione. Le importazioni cinesi hanno altresì favorito l'aumento della domanda di pneumatici di dimensioni più piccole e tale aspetto ha quindi spiegato (in parte) la diminuzione dei prezzi di vendita delle importazioni cinesi.
- (281) Per quanto concerne l'affermazione relativa all'evoluzione della gamma di prodotti, le informazioni raccolte dalla Commissione riguardo alle dimensioni commercializzate sul mercato dell'Unione durante il periodo in esame non sostengono l'argomentazione secondo cui prezzi e costi sono inferiori in ragione della presenza relativamente più forte di pneumatici di dimensioni inferiori sul mercato ⁽⁵⁹⁾. I dati relativi al periodo dell'inchiesta mostrano piuttosto che la gamma di prodotti sul mercato è stabile e rimane concentrata sulle misure principali. Inoltre nei dati Eurostat relativi alle importazioni cinesi non è stato possibile riscontrare una simile riduzione delle dimensioni medie del prodotto; al contrario, tali dati rivelano l'incidenza degli pneumatici importati dalla Cina è aumentata del 3 % tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta ⁽⁶⁰⁾. Per contro, la Commissione ha riscontrato che l'industria aveva effettuato adeguamenti strutturali globali al fine di ridurre i costi in ragione dell'effetto «a cascata» sui diversi livelli in esame. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

5.6. Conclusione sul nesso di causalità

- (282) Né le importazioni russe (in ragione del loro esiguo volume) né le importazioni da Giappone, Corea del Sud e Turchia (in ragione dei loro prezzi di trasferimento, che erano persino più elevati dei prezzi cinesi) sono state la principale causa di pregiudizio per l'industria dell'Unione. Nemmeno i risultati delle esportazioni dell'Unione e il loro corrispondente andamento dei costi sono stati all'origine della situazione pregiudizievole dell'Unione. Quest'ultimo aspetto non può essere spiegato nemmeno da altri fatti, quali l'investimento nelle attività di ricostruzione da parte di due importanti produttori e l'evoluzione della gamma di prodotti.
- (283) La Commissione ha pertanto confermato i suoi risultati di cui ai considerando 229 e 232 del regolamento provvisorio, secondo i quali il pregiudizio notevole subito dall'industria dell'Unione è stato causato dalle importazioni oggetto di dumping dalla RPC senza che gli altri fattori, considerati individualmente e collettivamente, abbiano attenuato il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

6. INTERESSE DELL'UNIONE

6.1. Interesse dell'industria dell'Unione

- (284) La Commissione ha confermato i propri risultati provvisori di cui ai considerando 234 e 235 del regolamento provvisorio secondo i quali l'istituzione delle misure sarà nell'interesse dei fabbricanti dell'Unione.
- (285) Aeolus Group e Pirelli, Giti Group e Kirkby hanno ritenuto che l'industria della ricostruzione nell'Unione sarebbe influenzata negativamente da una diminuzione dell'offerta e da un aumento del prezzo delle carcasse. A loro avviso, le misure antidumping relative agli pneumatici di livello 1 e 2 avrebbero un impatto negativo sui ricostruttori indipendenti dell'Unione che utilizzano le carcasse di tali livelli nella loro linea di produzione. Giti Group ha ribadito osservazioni simili in seguito alla divulgazione finale delle informazioni.

⁽⁵⁹⁾ Analisi della misura venduta sul mercato in base a dati ETRMA Europool. Dati di terzi riepilogati nella versione pubblica delle osservazioni della coalizione sul regolamento provvisorio.

⁽⁶⁰⁾ Il calcolo dell'incidenza/unità è basato sui dati di Eurostat ed è integralmente disponibile nel foglio «Var. incidenza importazioni» della versione pubblica dell'allegato 2 dell'argomentazione di contestazione presentata dalla coalizione in merito alle affermazioni degli esportatori e degli importatori (numero di riferimento: t18.007295).

- (286) La Commissione non ha convenuto con questa valutazione. Nonostante il fatto che grandi produttori dell'Unione abbiano integrato operazioni di ricostruzione, molte delle carcasse sono ancora ricostruite da ricostruttori indipendenti dell'Unione. I ricostruttori indipendenti dell'Unione hanno inoltre comunicato alla Commissione che attualmente si sta registrando un eccesso di offerta di carcasse. Nella loro valutazione, molti consumatori ritengono sia più conveniente acquistare pneumatici cinesi di basso livello piuttosto che ricostruire quelli esistenti. Ciò significa che molte carcasse che potevano essere ricostruite hanno dovuto essere scartate. Soprattutto, mentre i ricostruttori indipendenti e le associazioni hanno sostenuto le misure, nessun singolo ricostruttore dell'Unione si è fatto avanti per contestare tali misure. Ciò indica che le misure sono nell'interesse dell'industria dell'Unione della ricostruzione.
- (287) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA e la CCCMC hanno affermato che un ricostruttore dell'Unione aveva sostenuto che le misure non erano nel suo interesse. Poiché tale dichiarazione non è stata suffragata da alcun elemento di prova, tale argomentazione è stata tuttavia respinta.

6.2. Interesse degli utilizzatori e degli importatori dell'Unione

- (288) Aeolus Group e Pirelli, Giti Group e Heuver hanno sostenuto che in caso di adozione delle misure, si registrerebbe un calo delle importazioni cinesi che porterebbe a un calo generale dell'offerta. Ciò, a sua volta, comporterebbe un aumento speculativo dei prezzi, a scapito degli utenti finali. Le misure a tutela dell'industria dell'Unione comporterebbero altresì una minore scelta di prodotti per i consumatori finali.
- (289) La Commissione ha ritenuto che nell'Unione esista una capacità complessiva sufficiente ad approvvigionare il mercato interno, come indicato nella tabella 4. Vi sono inoltre molti produttori situati in paesi terzi (Turchia, Corea del Sud, Giappone, Russia, Thailandia e molti altri paesi) che stanno già vendendo sul mercato dell'Unione. I loro volumi di vendita combinati durante il periodo in esame sono risultati relativamente stabili, con una quota di mercato pari a circa il 10 %. La Commissione ha ricordato che i prezzi cinesi erano notevolmente inferiori a quelli praticati da tutti gli altri principali paesi importatori. Secondo Eurostat, il prezzo medio delle importazioni dalla Repubblica popolare cinese era di 128,8 EUR/unità (come indicato nella tabella 3 del regolamento provvisorio), mentre i prezzi delle importazioni da tutti gli altri paesi erano pari a 189 EUR/unità nel periodo dell'inchiesta (come indicato nella tabella 18 del regolamento provvisorio). Pertanto si può ragionevolmente prevedere che una volta ripristinata la parità di condizioni nel mercato dell'Unione, le importazioni provenienti da tutti i paesi forniranno l'offerta necessaria.
- (290) La Commissione ha altresì ricordato che il mercato dell'Unione è un mercato competitivo nel quale numerosi produttori attivi in tutti i livelli sono in forte concorrenza tra loro. Di conseguenza le importazioni a un livello equo dei prezzi continueranno ad esercitare un'ulteriore pressione concorrenziale sui prezzi dell'industria dell'Unione.
- (291) Diversi importatori hanno affermato che potrebbero uscire del tutto dal mercato qualora venissero imposte le misure. La Commissione ha ricordato che l'obiettivo dell'istituzione di misure antidumping consiste nel ripristinare una parità di condizioni, in maniera tale da consentire ai produttori dell'Unione e ai produttori di paesi terzi di competere appunto a parità di condizioni. Di conseguenza i dazi sono fissati esclusivamente a un livello tale da consentire comunque alle importazioni cinesi di continuare a competere con i produttori dell'Unione, ma a prezzi equi. Inoltre, dato che l'elevata differenza tra i prezzi cinesi oggetto di dumping e i prezzi delle importazioni da tutti gli altri paesi sarà ridotta grazie alle misure, gli importatori disporranno di maggiori opportunità commerciali di vendita di pneumatici per autobus e autocarri provenienti da altri paesi.
- (292) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, l'Associazione dei Fabbricanti Ricostruttori ha affermato che l'approvvigionamento è garantito. Secondo l'associazione non vi sono carenze di prodotto in quanto i dati commerciali indicano che i fabbricanti stanno riorientando l'approvvigionamento dalla Repubblica popolare cinese verso altri paesi, come la Corea del Sud. La parte ha affermato che dopo l'annuncio dei dazi provvisori la domanda locale è aumentata tra il 5 e il 10 %.
- (293) La Commissione ha concluso che le misure non sarebbero nell'interesse degli importatori che si affidano prevalentemente all'importazione di pneumatici cinesi molto economici. È tuttavia improbabile che gli importatori con un portafoglio più ampio siano gravemente colpiti dal ripristino della concorrenza leale.

6.3. Interesse dei fornitori

- (294) In assenza di osservazioni al riguardo, la Commissione ha confermato il risultato di cui al considerando 242 del regolamento provvisorio secondo il quale le misure sono nell'interesse dei produttori di battistrada.

6.4. Altri interessi

- (295) In assenza di osservazioni contrarie trasmesse entro il termine stabilito per la loro presentazione in merito al documento finale di divulgazione delle informazioni ⁽⁶¹⁾, la Commissione ha confermato i suoi risultati di cui ai considerando da 243 a 249 del regolamento provvisorio, secondo i quali le misure sono nell'interesse della politica dell'Unione volta a conseguire la riduzione dei rifiuti e la gestione sostenibile delle materie prime. Inoltre, dato che nel settore della ricostruzione operano principalmente PMI, l'imposizione delle misure sarebbe altresì conforme all'importante obiettivo della Commissione di sostenere le PMI.

6.5. Conclusioni relative all'interesse dell'Unione

- (296) Di conseguenza la Commissione ha confermato la sua conclusione di cui ai considerando da 234 a 249 del regolamento provvisorio. Non vi sono motivi validi a norma dell'articolo 21 del regolamento di base per sostenere che imporre misure non sarebbe nell'interesse dell'Unione.

7. VALUTAZIONE DELL'ISTITUZIONE RETROATTIVA DELLE MISURE

- (297) Come indicato al considerando 4, le importazioni del prodotto in esame sono state soggette a registrazione a decorrere dal 3 febbraio 2018 fino alla data di entrata in vigore delle misure provvisorie l'8 maggio 2018, in vista della possibile riscossione retroattiva di dazi sulle importazioni registrate.
- (298) Nella fase definitiva dell'inchiesta sono stati valutati i dati raccolti nel contesto della registrazione. La Commissione ha valutato se i criteri di cui all'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento di base fossero soddisfatti per la riscossione retroattiva di dazi definitivi.
- (299) I dati disponibili al momento della registrazione avevano dimostrato che si era registrato un considerevole aumento delle importazioni a livello di codice NC. Tuttavia, dati più recenti dimostrano che non si è verificato alcun ulteriore aumento sostanziale delle importazioni rispetto al livello delle stesse constatato durante il periodo dell'inchiesta. Di conseguenza tale condizione a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, lettera d), del regolamento di base non è soddisfatta.
- (300) Pertanto la Commissione ha concluso che la riscossione retroattiva dei dazi definitivi non era giustificata nel caso di specie.

8. MISURE ANTIDUMPING DEFINITIVE

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

- (301) In seguito alla divulgazione provvisoria delle informazioni, diverse parti interessate hanno affermato che vi era un ampio accordo sulla segmentazione del mercato dell'Unione in tre livelli e che il regolamento provvisorio conteneva ampie analisi e forniva dati per segmento. Tuttavia l'approccio utilizzato nella fase provvisoria di un profitto di riferimento per tutti i livelli ha avuto l'effetto di proteggere eccessivamente i produttori dell'Unione dalle importazioni oggetto di dumping di pneumatici di livello 3, che non hanno potuto conseguire il profitto di riferimento stabilito per l'industria nel suo complesso. Di conseguenza la Commissione dovrebbe utilizzare la redditività di ciascun livello per calcolare il prezzo non pregiudizievole e il margine di pregiudizio ai fini di una corretta applicazione della regola del dazio inferiore.
- (302) La Commissione ha accolto tale argomentazione. Ha infatti ritenuto più appropriato stabilire profitti di riferimento per livello in questo caso specifico perché la forma delle misure è quella di un dazio fisso per pneumatico, il quale a sua volta si basa su un margine di pregiudizio derivato da un numero di controllo del prodotto per livello. Ha pertanto rivisto il profitto di riferimento fissandolo al 17,9 % per il livello 1, al 17,9 % per il livello 2 e al 6,1 % per il livello 3.
- (303) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, Giti Group ha affermato che il 2014, usato come base per il profitto di riferimento, era stato un anno anomalo perché la redditività del livello 1 e quella del livello 2 si erano rivelate identiche, mentre nei due anni successivi avevano registrato valori diversi.
- (304) La Commissione ha ricordato che è tenuta a stabilire un profitto di riferimento individuando un anno durante il quale le condizioni siano quanto più possibile simili a condizioni normali di concorrenza non falsata da importazioni oggetto di dumping. Seguendo questo parametro, il 2014 rappresenta l'anno con i volumi e la quota di mercato di importazioni oggetto di dumping più bassi rispetto al 2015 o al 2016, che dovrebbero pertanto essere esclusi. Analogamente la Commissione non ha potuto fare riferimento ad anni precedenti al 2014 poiché non esistevano informazioni verificate per quegli anni. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

⁽⁶¹⁾ La *Lithuanian National Road Carriers' Association* ha inviato osservazioni ben oltre la scadenza fissata per presentare osservazioni sul documento di divulgazione finale delle informazioni, affermando che le importazioni cinesi rappresentano il 37 % del mercato lituano totale delle importazioni di pneumatici e che per tale motivo gli autotrasportatori lituani subiranno conseguenze negative sproporzionate rispetto alle altre società dell'Unione a causa della totale dipendenza del mercato lituano degli pneumatici dalle importazioni. La Commissione ha constatato che tali osservazioni sono state presentate oltre i termini stabiliti senza essere suffragate da elementi di prova. Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

- (305) Alcune parti interessate (il denunciante, gli specialisti di pneumatici finlandesi, l'Associazione italiana dei ricostruttori di pneumatici, Bipaver, VIPAL, l'Associazione Portoghese delle Industrie della Ricostruzione, Bundesverband Reifenhandel und Vulkaniseur-Handwerk) hanno osservato che il profitto di riferimento del 6,1 % per il livello 3, utilizzato nella divulgazione finale delle informazioni, era troppo basso per far fronte al pregiudizio subito dai ricostruttori e che era giustificato un tasso di profitto del 10 % circa ottenuto prima dell'aumento delle importazioni.
- (306) La Commissione ha ricordato che il mercato dei pneumatici di livello 3 è caratterizzato dalla peculiare presenza di pneumatici ricostruiti e nuovi, che competono attivamente tra loro per la quota di mercato. Come stabilito in via preliminare al considerando 209 del regolamento provvisorio, livelli di perdite insostenibili nell'industria della ricostruzione hanno posto a rischio la sopravvivenza dell'intera attività di ricostruzione nell'Unione. Come ulteriormente stabilito in via preliminare al considerando 230 del regolamento provvisorio, tali perdite incidono anche sulla redditività che le società operanti nei livelli 1 e 2 possono conseguire. Tali risultati devono essere considerati in funzione del chiaro interesse dell'Unione all'esistenza di una forte industria della ricostruzione, come stabilito ai considerando da 243 a 249 del regolamento provvisorio e al considerando 232 del documento finale di divulgazione delle informazioni.
- (307) Alla luce di tutto ciò, la Commissione ha deciso di valutare l'argomentazione secondo la quale la redditività del 6,1 % raggiunta nel 2014 per il livello 3, come indicato nel documento di divulgazione finale delle informazioni, non garantirebbe adeguatamente la sopravvivenza dell'attività di ricostruzione nell'Unione.
- (308) Ha deciso pertanto di esaminare i livelli di redditività raggiunti dalle società attive in tale livello per l'anno 2014, sulla base dei dati ricevuti nelle risposte al questionario verificate. Per le società di grandi dimensioni incluse nel campione e attive nel livello 3 del settore della ricostruzione, la redditività per il 2014 era pari al - 6,04 %. Per le PMI incluse nel campione questa cifra era pari al 2,71 %. I suddetti importi mostrano che nel 2014 le importazioni cinesi incidevano già sull'industria della ricostruzione, che costituisce una parte significativa dell'industria dell'Unione.
- (309) La Commissione ha di conseguenza cercato di determinare il profitto di riferimento che i produttori dell'Unione del livello 3 dovrebbero ottenere in condizioni di concorrenza normali, prestando la dovuta attenzione ai ricostruttori. Per tale valutazione ha anche consultato le informazioni disponibili nel fascicolo. Nella denuncia il profitto di riferimento per i produttori di livello 3 del prodotto in esame era fissato al 9,2 %, che secondo i denunciatori garantirebbe il buon funzionamento delle attività di tutti i produttori operanti nel livello 3 (compresi i ricostruttori del prodotto in esame). Tale cifra era altresì coerente con le osservazioni formulate dai ricostruttori del prodotto in esame in risposta al documento di divulgazione finale delle informazioni, che hanno affermato che la Commissione dovrebbe considerare livelli di redditività del 9 % circa per i produttori di livello 3. La loro argomentazione si concentrava soprattutto sulle cifre del 2014, che indicavano già una situazione di pregiudizio per l'industria della ricostruzione nell'Unione. Analogamente, la Commissione ha preso in considerazione i dati presentati dai ricostruttori dell'Unione inclusi nel campione per gli anni 2006 e 2007, che secondo i ricostruttori dell'Unione rappresentavano gli ultimi anni durante i quali si erano verificate condizioni di concorrenza normali. In quegli anni la redditività dei ricostruttori dell'Unione è stata del 9,4 %.
- (310) La Commissione ha confrontato tali cifre con le cifre aggregate della redditività del livello 3 dei produttori dell'Unione inclusi nel campione per il 2014. Senza rispecchiare la ponderazione dei risultati delle PMI nell'intera industria dell'Unione, la redditività del livello 3 in quell'anno era pari al 9,2 %. Tale cifra non ponderata era più adeguata rispetto a quella precedentemente ponderata, che era pari al 6,1 %. Le PMI di livello 3 erano già state gravemente colpite dalle importazioni cinesi nel 2014, al punto che le cifre ponderate per tale anno non riflettono pienamente le condizioni di concorrenza normali nell'industria della ricostruzione.
- (311) Di conseguenza la Commissione ha ritenuto più opportuno calcolare il profitto di riferimento nell'anno 2014 in modo tale da ridurre l'incidenza pregiudizievole delle importazioni cinesi già osservata in quell'anno anche per l'industria della ricostruzione dell'Unione. Alla luce delle informazioni di cui sopra, la Commissione ha deciso di fissare il profitto di riferimento per i produttori di livello 3 del prodotto in esame al 9,2 %. Tale cifra rispecchia il prezzo minimo non pregiudizievole che i produttori dell'Unione di livello 3 devono raggiungere in condizioni di concorrenza normali, tenendo in debito conto le esigenze dell'industria della ricostruzione.
- (312) Come indicato al considerando 16, la Commissione ha divulgato quest'ulteriore risultato e ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni.
- (313) Heuver ha affermato che la Commissione non è in grado di distinguere tra pneumatici ricostruiti e pneumatici nuovi, dato che li ha costantemente considerati prodotti identici in considerazione della loro intercambiabilità. L'intera analisi del pregiudizio e del nesso di causalità è stata inoltre effettuata senza alcuna distinzione.

- (314) Tale parte ha sostenuto che la Commissione non ha presentato una base valida per discostarsi dal periodo in esame della presente inchiesta e che nel 2014 le importazioni cinesi incidavano già sull'intera industria dell'Unione. Tale parte ha inoltre affermato che il fatto che essa non abbia raggiunto tale livello di profitto di riferimento quando le importazioni dalla RPC non causavano pregiudizio all'industria dell'Unione (2008-2014) indica chiaramente che vi sono altre cause di pregiudizio.
- (315) Hämmerling ha anche affermato che il termine di tre giorni concesso per presentare osservazioni alle modifiche sostanziali apportate al documento e alle conclusioni finali della Commissione era troppo breve e costituiva una violazione dei suoi diritti di difesa.
- (316) Xingyuan Group ha affermato che il profitto di riferimento del 9,2 % era inadeguato poiché non era stato verificato. Gli anni 2006 e 2007 erano troppo distanti dalla situazione attuale e non vi erano elementi di prova del pregiudizio subito nel 2014 dall'industria dell'Unione. Tale parte ha anche affermato che l'obiettivo del profitto di riferimento non era garantire la sopravvivenza dell'industria, bensì eliminare gli effetti del dumping pregiudizievole. Ha inoltre affermato che l'uso della redditività non ponderata era inadeguato.
- (317) Aeolus Group ha affermato che la Commissione non ha condotto un'analisi del nesso di causalità tra le importazioni cinesi e i risultati dell'industria della ricostruzione dell'Unione. Tale parte ha inoltre affermato che il margine di profitto deve essere limitato al margine di profitto che l'industria dell'Unione potrebbe ragionevolmente attendersi in condizioni di concorrenza normali. Ha affermato che la Commissione non deve distinguere tra pneumatici nuovi e pneumatici ricostruiti nel valutare il profitto di riferimento adeguato per il livello 3. Infine ha sostenuto che la Commissione non aveva giustificato la sua decisione di stabilire al 9,2 % il profitto di riferimento per il livello 3.
- (318) La CCCMC e la CRIA hanno affermato che stabilire il profitto di riferimento al 9,2 % per il livello 3 non rifletteva le condizioni di concorrenza normali e che gli anni 2006 e 2007 non rappresentavano parametri di riferimento adeguati per l'identificazione del pregiudizio. Poiché aveva prestato un'attenzione eccessiva ai ricostruttori del livello 3, la Commissione aveva anche compromesso l'analisi del pregiudizio per l'industria dell'Unione nel suo complesso.
- (319) Prometeon ha affermato che il calcolo rivisto del margine di pregiudizio rafforza la conclusione secondo la quale il presunto pregiudizio è marginale. La perdita totale attribuibile al livello 3 sarebbe di 54 milioni di EUR circa, vale a dire il 91 % del pregiudizio totale subito dall'industria dell'Unione, mentre gli pneumatici di livello 1 e 2 non sono colpiti. Ha anche ribadito che sarebbe opportuno usare un altro tipo di misura.
- (320) La Commissione ha respinto tali argomentazioni per i motivi descritti di seguito.
- (321) In primo luogo, il profitto di riferimento per il livello 3 pari al 9,2 % si basa sulla redditività reale ottenuta dai produttori dell'Unione di livello 3 inclusi nel campione nel 2014, prima della ponderazione delle società per livelli. A tal fine non è inappropriato il fatto di non ponderare le cifre al fine di ridurre l'incidenza dei risultati delle PMI che avevano già risentito del livello considerevole delle importazioni cinesi.
- (322) In secondo luogo, il riferimento della Commissione agli anni 2006-2007 non altera tale valutazione. Ha piuttosto confermato i risultati basati sulle cifre non ponderate per il 2014 come valore di riferimento attendibile. Nessuna delle parti interessate ha sostenuto che le condizioni di concorrenza negli anni 2006-2007 fossero falsate. I ricostruttori inclusi nel campione hanno presentato rendiconti finanziari a sostegno dell'affermazione che la loro redditività normale si attestava mediamente tra il 9 e il 10 % negli anni 2006-2007.
- (323) In terzo luogo, anche il profitto di riferimento per il livello 3 rilevato in base alle cifre non ponderate per il 2014 era conforme al livello del profitto di riferimento suggerito nella denuncia. Già in fase di apertura l'industria dell'Unione aveva pertanto considerato tale cifra (vale a dire il 9,2 %) adeguata come profitto di riferimento, ben prima che la Commissione avviasse il processo di ponderazione.
- (324) La Commissione ha pertanto respinto tali argomentazioni e confermato la propria scelta di un profitto di riferimento fissato al 9,2 % per gli pneumatici di livello 3.
- (325) Infine, conformemente all'articolo 20, paragrafo 5, del regolamento di base, le parti dovrebbero disporre di un termine di 10 giorni per formulare osservazioni in merito alla divulgazione finale delle informazioni. In questo caso la Commissione ha concesso due settimane complete a tale scopo. Può essere fissato un termine più breve quando debbano essere divulgate ulteriori informazioni finali. Contrariamente a quanto sostenuto da Hämmerling, la divulgazione finale aggiuntiva delle informazioni non era né complessa né fondamentale. Riguardava invece un aspetto specifico, vale a dire il profitto di riferimento, illustrato in un documento di due pagine. Stando così le cose, la concessione di tre giorni per le osservazioni era sufficiente per consentire a tutte le parti di esercitare i loro diritti di difesa.

8.2. Misure antidumping definitive

- (326) È opportuno istituire misure antidumping definitive sulle importazioni del prodotto in esame originario della RPC, in conformità 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.
- (327) Pertanto le aliquote definitive del dazio antidumping, espresse in percentuale del prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio doganale non corrisposto, dovrebbero essere le seguenti:

Tabella 11

Aliquote del dazio antidumping definitivo

Società	Margine di dumping (%)	Margine di pregiudizio (%)	Dazio antidumping definitivo (%)
Xingyuan Group	106,7	55,07	55,07
Giti Group	56,8	29,56	29,56
Aeolus Group e Pirelli	85	37,29	37,29
Hankook Group	60,1	23,41	23,41
Altre società che hanno collaborato	71,5	32,39	32,39
Tutte le altre società	106,7	55,07	55,07

- (328) Le aliquote individuali del dazio antidumping 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 individuali del dazio antidumping (a differenza del dazio per paese, applicabile a «tutte le altre società») si applicano quindi esclusivamente alle importazioni del prodotto in esame originario del paese interessato e fabbricato dalle persone giuridiche indicate. Le importazioni del prodotto in esame fabbricato da qualunque altra società non espressamente menzionata 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.
- (329) 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*.
- (330) 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».
- (331) 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.
- (332) Alla luce della recente giurisprudenza della Corte di giustizia ⁽⁶²⁾, è opportuno stabilire il tasso degli interessi di mora da pagare in caso di rimborso di dazi definitivi, in quanto le pertinenti disposizioni in vigore relative ai dazi doganali non prevedono tale tasso di interesse, e l'applicazione di norme nazionali comporterebbe indebite distorsioni tra gli operatori economici a seconda dello Stato membro scelto per lo sdoganamento.

⁽⁶²⁾ Sentenza della Corte (Terza Sezione) del 18 gennaio 2017, *Wortmann/Hauptzollamt Bielefeld*, C-365/15, EU:C:2017:19, punti da 35 a 39.

- (333) Come indicato al considerando 263 del regolamento provvisorio, vi è il rischio che gli operatori usino le importazioni di ruote munite di pneumatici cinesi per eludere le misure. La Commissione ha pertanto ritenuto opportuno monitorare 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 al fine di ridurre al minimo i rischi.
- (334) Hämmerling ha affermato che il regolamento di base non fornisce alla Commissione una base giuridica per classificare le merci ai fini doganali, e che pertanto l'articolo 1, paragrafo 5, del regolamento provvisorio è illegale. Come indicato al considerando 263 del regolamento provvisorio, 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. Il citato considerando illustrava l'intenzione della Commissione di monitorare le importazioni di pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con indice di carico superiore a 121, montati su una ruota e correttamente classificati secondo la normativa doganale nel capitolo 87 della nomenclatura combinata ⁽⁶³⁾. Per precisare che la Commissione non intendeva classificare beni a fini doganali in forza del regolamento di base, bensì monitorare le importazioni, la formulazione dell'articolo corrispondente del presente regolamento, vale a dire l'articolo 1, paragrafo 4, è stata redatta di conseguenza.

8.3. Forma delle misure

- (335) Aeolus Group ha affermato che la misura antidumping dovrebbe assumere la forma di un dazio ad valorem. Stando al suo parere, un dazio fisso violerebbe l'articolo 7, paragrafo 2, e l'articolo 9, paragrafo 4, del regolamento di base, che impongono che l'istituzione del dazio antidumping provvisorio e definitivo non superi il margine adeguato per eliminare il pregiudizio causato all'industria dell'Unione. Di conseguenza la soluzione più adeguata sarebbe l'attuazione da parte della Commissione di dazi ad valorem diversi basati sulla segmentazione del mercato, ossia sui livelli 1, 2 e 3. Aeolus Group ha affermato che ciò sarebbe in linea con le considerazioni della Commissione concernenti l'importanza di evitare misure sproporzionate per pneumatici di alta qualità e la necessità di eliminare il pregiudizio causato all'industria dell'Unione per pneumatici aventi caratteristiche fisiche diverse, creando così un mercato molto più sano.
- (336) Come indicato al considerando 302, la Commissione ha rivisto il margine di pregiudizio e ha stabilito un profitto di riferimento per ciascun livello. Secondo la Commissione il dazio fisso risultante ha pertanto eliminato correttamente il pregiudizio causato all'industria dell'Unione, ed è stato applicato proporzionalmente ai diversi livelli.
- (337) La CRIA e la CCCMC hanno affermato che i dazi fissi sono inadeguati, in particolare per il livello 3, e hanno proposto alla Commissione di valutare l'opportunità di istituire dazi *ad valorem* o, in alternativa, dazi fissi per prodotti di alta qualità e dazi *ad valorem* per prodotti di bassa qualità. Alcune parti hanno inoltre affermato che la Commissione dovrebbe prendere in considerazione la dimensione degli pneumatici in quanto il prezzo dello pneumatico rispecchia la differenza di dimensioni. Anche la CRIA e la CCCMC hanno affermato che un dazio *ad valorem* sarebbe più adeguato.
- (338) Giti Group e Prometeon hanno affermato che il dazio dovrebbe assumere la forma di dazio variabile, in base al quale gli pneumatici al di sopra di un determinato prezzo minimo all'importazione («PMI») o di un PMI per livello non sono oggetto di dazi. Giti Group ha inoltre affermato che i produttori che non hanno collaborato dovrebbero rimanere soggetti al dazio *ad valorem* residuo, al fine di escludere i livelli 1 e 2 dal campo di applicazione delle misure definitive.
- (339) Come indicato al considerando 302, la Commissione ha rivisto il margine di pregiudizio e ha stabilito un profitto di riferimento per ciascun livello. Secondo la Commissione il dazio fisso risultante ha pertanto eliminato correttamente il pregiudizio causato all'industria dell'Unione, ed è stato applicato proporzionalmente ai diversi livelli.
- (340) Per quanto riguarda l'argomentazione che un PMI per tutti i livelli o un PMI per livello sarebbero più adeguati per eliminare il pregiudizio causato dalle importazioni oggetto di dumping, la Commissione ritiene quanto segue:
- non vi è una definizione accettabile delle differenze di qualità derivanti dalle sole caratteristiche fisiche; le differenze per livello sono anche dovute al marchio, alla percezione del cliente e alla ricostruibilità. Non è pertanto possibile stabilire un limite chiaro, che possa servire come riferimento per le dogane.
 - La distribuzione degli pneumatici importati principalmente attraverso società collegate e importatori indipendenti ma aventi relazioni commerciali molto strette e di lunga data è estremamente complessa. Monitorare una rete così ampia di attività è praticamente impossibile.

⁽⁶³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1925 della Commissione, del 12 ottobre 2017, che modifica l'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 282 del 31.10.2017, pag. 1).

— Abitualmente gli importatori importano anche altri pneumatici che non sono oggetto di inchiesta (come gli pneumatici per autovetture). Ciò comporta un elevato rischio di accordi di compensazione con ripercussioni anche sul piano finanziario.

- (341) Per quanto riguarda le affermazioni secondo le quali le misure dovrebbero assumere la forma di dazi *ad valorem*, la Commissione ha ribadito che un dazio *ad valorem* costituirebbe un incentivo a continuare a importare la fascia più bassa della gamma di prodotti, come spiegato ai considerando 270 e 271 del regolamento provvisorio. Per quanto riguarda le dimensioni, la Commissione ha constatato che i pneumatici di piccole dimensioni rappresentavano il 15 % circa del volume delle esportazioni dei produttori cinesi inclusi nel campione e che gli importatori importano generalmente tutte le dimensioni. La Commissione ha pertanto concluso che tale considerazione non prevaleva sui vantaggi derivanti dall'istituzione di un dazio fisso.
- (342) La Commissione ha dunque mantenuto i dazi fissi come forma per le misure definitive.
- (343) Xingyuan Group ha affermato che il prezzo all'importazione utilizzato come base per calcolare il dazio fisso conteneva erroneamente costi successivi all'importazione. La Commissione ha accolto tale argomentazione e ha rettificato i calcoli di conseguenza.

8.4. Riscossione definitiva dei dazi provvisori

- (344) Visti i margini di dumping constatati e il livello di pregiudizio causato all'industria dell'Unione, è opportuno riscuotere definitivamente gli importi depositati a titolo di dazio antidumping provvisorio istituito dal regolamento provvisorio. Gli importi depositati dovrebbero essere svincolati nella parte eccedente l'aliquota del dazio definitivo stabilito a norma dell'articolo 1, paragrafo 2, del presente regolamento.
- (345) La Commissione è stata informata che la società Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. (codice addizionale TARIC C333) ha cambiato la propria denominazione in Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd. a partire dal 13 agosto 2018. Le misure applicate in via provvisoria a Chonche Auto Double Happiness Tyre Corp., Ltd. devono pertanto essere applicate a Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.
- (346) Il comitato istituito a norma dell'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1036 non ha espresso un parere,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

Società	Dazio antidumping definitivo (in EUR per unità)	Codice addizionale TARIC
Xingyuan Tire Group Co. Ltd.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd.	61,76	C331
Giti Tire (Anhui) Company Ltd.; Giti Tire (Fujian) Company Ltd.; Giti Tire (Hualin) Company Ltd.; Giti Tire (Yinchuan) Company, Ltd.	47,96	C332
Aeolus Tyre Co., Ltd.; Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd.; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd.; Pirelli Tyre Co., Ltd.	49,44	C333
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd.; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd.	42,73	C334
Altre società che hanno collaborato elencate nell'allegato	49,31	
Tutte le altre società	61,76	C999

3. L'applicazione delle aliquote individuali del dazio 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 figurino 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. La Commissione monitora 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, 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.

5. Salvo indicazione contraria, si applicano le vigenti norme pertinenti in materia di dazi doganali. Il tasso degli interessi di mora da versare in caso di rimborso che dia diritto al pagamento di interessi di mora è quello applicato dalla Banca centrale europea alle sue principali operazioni di rifinanziamento, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C, in vigore il primo giorno di calendario del mese di scadenza, maggiorato di tre punti e mezzo percentuali.

6. Qualora le merci siano state danneggiate prima dell'immissione in libera pratica e, di conseguenza, il prezzo effettivamente pagato o pagabile sia calcolato proporzionalmente ai fini della determinazione del valore in dogana a norma dell'articolo 131 del regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, l'importo del dazio antidumping di cui al paragrafo 2 è ridotto di una percentuale corrispondente alla riduzione proporzionale del prezzo effettivamente pagato o pagabile.

Articolo 2

Qualora un nuovo produttore esportatore della Repubblica popolare cinese fornisca alla Commissione elementi di prova sufficienti a dimostrare che:

- non ha esportato nell'Unione il prodotto descritto all'articolo 1, paragrafo 1, durante il periodo compreso tra il 1° luglio 2016 e il 30 giugno 2017;
- non è collegato a nessuno degli esportatori o produttori della Repubblica popolare cinese soggetti alle misure antidumping istituite dal presente regolamento;
- ha effettivamente esportato nell'Unione il prodotto in esame dopo il periodo dell'inchiesta su cui si basano le misure, o ha assunto un obbligo contrattuale irrevocabile di esportarne un quantitativo rilevante nell'Unione,

la Commissione può modificare l'articolo 1, paragrafo 2, aggiungendo il nuovo produttore esportatore all'elenco delle società che hanno collaborato non incluse nel campione e quindi soggette a un dazio medio ponderato non superiore a 49,31 EUR per unità.

Articolo 3

Gli importi depositati a titolo di dazi antidumping provvisori in conformità al regolamento di esecuzione (UE) 2018/683 della Commissione sono riscossi in via definitiva. Gli importi depositati sono svincolati nella parte eccedente l'importo definitivo espresso in EUR per unità dei dazi antidumping di cui all'articolo 1, paragrafo 2, del presente regolamento.

Articolo 4

Il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 della Commissione è abrogato.

Articolo 5

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

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

Fatto a Bruxelles, il 18 ottobre 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 Company 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
Qingdao 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

Nome della società	Codice aggiuntivo TARIC
Shandong Vheal Group Co., Ltd.	C365
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