

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2022/1221 DELLA COMMISSIONE****del 14 luglio 2022****che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie del Marocco**

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 <sup>(1)</sup> («regolamento di base»), in particolare l'articolo 7,

previa consultazione degli Stati membri,

considerando quanto segue:

**1. PROCEDURA****1.1. Apertura**

- (1) Il 17 novembre 2021 la Commissione europea («Commissione») ha aperto un'inchiesta antidumping relativa alle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie del Marocco («paese interessato») sulla base dell'articolo 5 del regolamento di base. La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* <sup>(2)</sup> («avviso di apertura»).
- (2) La Commissione ha aperto l'inchiesta a seguito di una denuncia considerata come presentata il 4 ottobre 2021 dall'Associazione dei costruttori europei di ruote (EUWA — Association of European Wheels Manufacturers) («denunciante» o «EUWA») per conto dell'industria dell'Unione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento di base. La denuncia conteneva elementi di prova dell'esistenza del dumping e del conseguente pregiudizio notevole sufficienti a giustificare l'apertura dell'inchiesta.

**1.2. Registrazione**

- (3) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2022/934 della Commissione («il regolamento di registrazione») <sup>(3)</sup>, la Commissione ha disposto la registrazione delle importazioni del prodotto in esame.

**1.3. Parti interessate e richiesta di anonimato**

- (4) Nell'avviso di apertura la Commissione ha invitato le parti interessate a manifestarsi al fine di partecipare all'inchiesta. La Commissione ha espressamente informato dell'apertura dell'inchiesta il denunciante e i produttori noti dell'Unione, i produttori esportatori noti e le autorità del Marocco, gli importatori e gli utilizzatori noti nonché le associazioni notoriamente interessate, invitandoli a partecipare.
- (5) Il denunciante e due utilizzatori che hanno collaborato hanno chiesto che il loro nome fosse mantenuto riservato, per timore di ritorsioni da parte di acquirenti. La Commissione era del parere che vi fosse effettivamente un notevole rischio di ritorsioni e ha accettato di non divulgare i nomi dei denunciante e dei due utilizzatori che hanno collaborato. Per tutelare l'anonimato sono stati mantenuti riservati anche i nomi degli altri produttori dell'Unione, al fine di evitare che i nomi dei denunciante potessero essere identificati per deduzione.

**1.4. Osservazioni in merito all'apertura**

- (6) Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare le loro osservazioni sull'apertura dell'inchiesta e di chiedere un'audizione con la Commissione e/o con il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale.

<sup>(1)</sup> GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21.

<sup>(2)</sup> Avviso di apertura di un procedimento antidumping relativo alle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie del Marocco (GU C 464 del 17.11.2021, pag. 19).

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2022/934 della Commissione, del 16 giugno 2022, che dispone la registrazione delle importazioni di determinate ruote di alluminio per autoveicoli originarie del Marocco (GU L 162 del 17.6.2022, pag. 27).

- (7) Quattro parti hanno chiesto un'audizione con i servizi della Commissione e sono state ascoltate: l'Associazione dei costruttori europei di automobili («ACEA»), EUWA, Dika Morocco Africa S.A.R.L («Dika») e Hands 8 SA («Hands»).
- (8) Dika e le autorità marocchine hanno sostenuto che le cifre riportate nella denuncia erano obsolete, in quanto vi era un intervallo di quasi 8 mesi tra il periodo dell'inchiesta e la data di apertura dell'inchiesta. Inoltre il periodo dell'inchiesta selezionato dal denunciante coincideva esattamente con il picco della pandemia di COVID-19. Il periodo preso in esame dal denunciante superava altresì di un anno la prassi abituale della Commissione descritta nella guida pertinente <sup>(4)</sup>. Dika ha ritenuto che questa decisione si potesse considerare non equa e parziale e che l'uso di cifre obsolete non potesse costituire un elemento di prova *prima facie* dell'esistenza del dumping, del pregiudizio o del nesso di causalità, come stabilito dall'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento di base.
- (9) La Commissione ha innanzitutto osservato che nella guida cui Dika fa riferimento si afferma chiaramente che la guida ha l'obiettivo di fornire orientamenti generali, ma non è un documento giuridicamente vincolante e il suo contenuto non è obbligatorio <sup>(5)</sup>. Inoltre l'articolo 5 del regolamento di base non contiene alcuna disposizione specifica relativa al lasso di tempo che intercorre tra la denuncia e i dati forniti. In ogni caso il periodo dell'inchiesta della denuncia è terminato il 31 marzo 2021, mentre la denuncia è stata presentata il 4 ottobre 2021. Inoltre il denunciante ha presentato ulteriori dati sul pregiudizio fino al 30 giugno 2021 <sup>(6)</sup>. Di conseguenza i dati forniti dal denunciante erano aggiornati e il più possibile vicini alla data in cui la denuncia è stata considerata come presentata. Per quanto riguarda l'argomentazione relativa al periodo in esame e al periodo dell'inchiesta, è prassi della Commissione selezionare un periodo dell'inchiesta di un anno e i tre anni di calendario precedenti per esaminare le tendenze utili per valutare il pregiudizio nel periodo in questione. Il fatto che la denuncia abbia fornito informazioni per un anno supplementare non significa che siano stati utilizzati dati obsoleti, che avrebbero reso la valutazione ingiusta o parziale. Piuttosto essa ha fornito informazioni relative al periodo più recente disponibile, ossia fino al 31 marzo 2021. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (10) Dika ha sostenuto che la denuncia non forniva elementi di prova che giustificassero l'uso di un valore normale costruito, come richiesto dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento di base. Inoltre la parte ha sostenuto che il calcolo del valore normale costruito era errato. Pertanto la Commissione avrebbe dovuto concludere che la denuncia non conteneva elementi di prova sufficienti dell'esistenza del dumping e avrebbe dovuto essere respinta in conformità dell'articolo 5 del regolamento di base.
- (11) Dika ha dichiarato che il denunciante non ha utilizzato i prezzi di vendita delle ruote di alluminio sul mercato interno del Marocco, anche se avrebbe potuto conoscere tali prezzi poiché la stessa industria dell'Unione esporta ruote di alluminio in Marocco. Inoltre Dika ha affermato che il denunciante ha utilizzato i conti finanziari dei produttori esportatori del 2018 e del 2019 per concludere che non ci sono state vendite nel corso di normali operazioni commerciali, mentre tali conti risalivano a un periodo precedente al periodo dell'inchiesta selezionato nella denuncia.
- (12) La Commissione ha espresso disaccordo. Il denunciante in questa inchiesta è l'EUWA e non i suoi singoli membri. Poiché il denunciante non è né un produttore né un esportatore, non ha avuto accesso a tali dati. Inoltre, le fatture sono generalmente considerate dati commerciali riservati. Il denunciante ha quindi dovuto basarsi su informazioni pubbliche relative ai prezzi di vendita sul mercato interno del Marocco, che non erano disponibili al momento della denuncia. Per quanto riguarda l'utilizzo dei conti finanziari del 2018 e del 2019 per i produttori esportatori marocchini, questi erano gli unici conti a disposizione del denunciante al momento della presentazione della denuncia. Il denunciante ha quindi potuto solo concludere che, sulla base delle informazioni ragionevolmente disponibili, non vi erano state vendite sul mercato interno nel corso di normali operazioni commerciali da parte dei produttori esportatori marocchini noti. La determinazione del valore normale era quindi giustificata. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (13) Dika ha inoltre fornito argomentazioni riguardanti presunti errori fondamentali nella determinazione del valore normale. Tali argomentazioni riguardano la scelta delle dimensioni delle ruote, l'utilizzo di prezzi per i lingotti di alluminio basati sulle importazioni dalla Cina, l'utilizzo della struttura dei costi dei produttori dell'Unione, l'esclusione di alcuni fattori di costo nel calcolo e l'applicazione di un tasso di profitto del 6 %.

<sup>(4)</sup> Commissione europea, *Come presentare una denuncia antidumping*. Guida (solo in EN), pagg. 7-8; pag. 13, pag. 27, pag. 29, pag. 52, pag. 59 e pag. 67, disponibile all'indirizzo: [https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/december/tradoc\\_112295.pdf](https://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/december/tradoc_112295.pdf).

<sup>(5)</sup> *Ibidem*, pag. 3.

<sup>(6)</sup> Cfr. punto 108 e allegato D2 della denuncia.

- (14) La Commissione non ha accolto tali argomentazioni. Le ipotesi formulate dal denunciante per determinare il valore normale si basavano sull'esperienza e sulle conoscenze del mercato del denunciante e su informazioni pubblicamente disponibili. Il fatto che la parte interessata non sia d'accordo con tali ipotesi non le rende nulle ai fini della determinazione del valore normale nella denuncia. I dati su cui è stato basato il valore normale sono stati suffragati da elementi di prova sufficienti e confermati dall'analisi di tali dati effettuata dalla Commissione. Anche apportando alcuni adeguamenti come suggerito dalla parte interessata, cosa che la Commissione ha fatto durante la valutazione della denuncia, sono rimasti elementi di prova sufficienti del dumping.
- (15) Dika e le autorità marocchine hanno sostenuto che il denunciante avesse omesso dalla sua analisi del pregiudizio l'indicazione del fatto che il mercato è segmentato tra costruttori di apparecchiature originali (Original Equipment Manufacturers, «OEM») e mercati post-vendita (aftermarkets, «AM») nonché l'esistenza all'interno di ciascun mercato di diversi tipi di ruote, che corrispondono ai segmenti di fascia bassa e di fascia alta.
- (16) La Commissione ha osservato che, sebbene le ruote di alluminio OEM e AM abbiano canali di distribuzione diversi, esse presentano le stesse caratteristiche fisiche e tecniche e sono intercambiabili. Pertanto OEM e AM dovrebbero essere considerati canali di vendita diversi piuttosto che segmenti diversi.
- (17) Per quanto riguarda i due canali di vendita, il denunciante ha stimato che le esportazioni marocchine erano probabilmente quasi esclusivamente dirette ad acquirenti OEM. La successiva analisi svolta dalla Commissione sulle informazioni a sua disposizione ha confermato questo aspetto. Lo stesso vale anche per i produttori dell'Unione inclusi nel campione, che hanno venduto quasi esclusivamente ad acquirenti OEM (circa il 99,6 %).
- (18) Per quanto riguarda i diversi tipi di ruote, la Commissione ha notato che, sebbene la denuncia non contenesse un'analisi completa del pregiudizio per diversi tipi di ruote di alluminio, essa forniva invece calcoli di undercutting e underselling per dieci tipi rappresentativi di ruote.
- (19) L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (20) Dika, Hands e le autorità del Marocco hanno sostenuto che l'evoluzione delle importazioni marocchine non può causare o minacciare di causare un pregiudizio all'industria dell'Unione, in quanto tali importazioni rappresentavano appena il 2,8 % del mercato dell'Unione nel periodo compreso tra il 1° aprile 2020 e il 31 marzo 2021 e non causano alcuna depressione o compressione dei prezzi.
- (21) Dall'analisi del pregiudizio specifico contenuta nella denuncia sono emersi elementi di prova sufficienti che indicano una maggiore penetrazione del mercato dell'Unione (sia in termini assoluti che relativi) da parte delle importazioni dal Marocco, a prezzi notevolmente inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione. Ciò pare aver causato un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione, come dimostrato, ad esempio, dal calo delle vendite e della sua quota di mercato, dal deterioramento dei risultati finanziari o dal livello dei prezzi praticati dall'industria dell'Unione. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (22) Dika ha affermato che alcuni indicatori di pregiudizio, quali capacità produttiva, prezzi dell'Unione e consumo dell'Unione contenuti nella denuncia non suffragavano una risultanza di pregiudizio durante il periodo dell'inchiesta. Inoltre l'utilizzo completo degli impianti non è un'opzione verosimile per i produttori di ruote di alluminio, dati i modelli di catena di approvvigionamento «just-in-time» adottati dai produttori di automobili nell'Unione europea, che richiedono ai produttori di ruote di alluminio di essere flessibili e di disporre di impianti per rispondere alle esigenze dell'ultimo minuto.
- (23) La Commissione ricorda che una risultanza dell'esistenza di un pregiudizio notevole necessaria per l'apertura di un'inchiesta richiede un esame anche dei fattori pertinenti indicati nel regolamento di base. Tuttavia l'articolo 5 del regolamento di base non richiede specificamente che tutti i fattori di pregiudizio elencati nell'articolo 3, paragrafo 5, indichino un deterioramento per considerare il pregiudizio notevole suffragato da sufficienti elementi di prova ai fini dell'apertura di un'inchiesta. L'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento di base afferma piuttosto che la denuncia deve contenere le informazioni relativamente alle variazioni del volume delle importazioni asseritamente oggetto di dumping, al loro effetto sui prezzi del prodotto simile sul mercato dell'Unione e alla conseguente incidenza di tali importazioni sull'industria dell'Unione quale risulta dai fattori e dagli indicatori attinenti (non necessariamente tutti). La denuncia conteneva tali informazioni, che indicavano l'esistenza di un pregiudizio. Di conseguenza la Commissione ha ritenuto che la denuncia contenesse prove sufficienti del pregiudizio e ha respinto l'argomentazione.

- (24) Dika e Hands hanno sostenuto che l'istituzione di misure antidumping non può essere nell'interesse dell'Unione.
- (25) A tale riguardo l'interesse dell'Unione non è un criterio pertinente per valutare se una denuncia giustifichi l'apertura di un procedimento antidumping a norma dell'articolo 5 del regolamento di base. Di conseguenza tali osservazioni non sono state prese in esame in rapporto alle argomentazioni riguardanti l'apertura del procedimento.
- (26) Dika, Hands e le autorità marocchine hanno sostenuto che il denunciante non aveva preso in considerazione altri fattori, come l'asserita mancanza di concorrenza tra le ruote di alluminio dell'Unione e le ruote di alluminio del Marocco a causa della segmentazione dei mercati; le importazioni da paesi terzi; e le conseguenze della pandemia di COVID-19.
- (27) L'analisi della denuncia effettuata dalla Commissione ha confermatogli elementi menzionati erano infondati, non corretti nei fatti o insufficienti a mettere in discussione la conclusione secondo cui la denuncia conteneva elementi di prova sufficienti a dimostrare che le importazioni del prodotto in esame entravano nell'Unione a prezzi di dumping e sembravano causare un pregiudizio notevole ai produttori dell'Unione. Tali aspetti erano stati stabiliti sulla base dei migliori elementi di prova di cui disponeva il denunciante all'epoca, i quali erano sufficientemente rappresentativi e affidabili. Inoltre le argomentazioni presentate da Dika, dalle autorità del Marocco e dall'ACEA sono state esaminate in dettaglio nel corso dell'inchiesta e sono ulteriormente esaminate in appresso.
- (28) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha confermato che il denunciante ha fornito sufficienti elementi di prova dell'esistenza del dumping, del pregiudizio e del nesso di causalità, soddisfacendo così i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento di base.

#### 1.5. Campionamento

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

##### 1.5.1. *Campionamento dei produttori dell'Unione*

- (30) Nell'avviso di apertura la Commissione ha comunicato di aver selezionato a titolo provvisorio un campione di produttori dell'Unione. La Commissione ha selezionato un campione definitivo di tre produttori dell'Unione. Ai sensi dell'articolo 17 del regolamento di base, il criterio utilizzato per la selezione del campione è stato quello del massimo volume rappresentativo della produzione del prodotto simile nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta, ossia dal 1° ottobre 2020 al 30 settembre 2021. Tale campione provvisorio era composto da tre produttori dell'Unione ubicati in tre Stati membri diversi. Il campione rappresentava quasi il 20 % della quantità totale prodotta nell'Unione del prodotto simile e garantiva una buona distribuzione geografica. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni sul campione provvisorio, ma non ne ha ricevute.

##### 1.5.2. *Campionamento degli importatori*

- (31) Al fine di decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato gli importatori indipendenti a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.
- (32) Nessuno degli importatori indipendenti ha fornito le informazioni richieste e ha accettato di essere incluso nel campione.

##### 1.5.3. *Campionamento dei produttori esportatori del Marocco*

- (33) Al fine di decidere se fosse necessario ricorrere al campionamento e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato tutti i produttori esportatori noti del Marocco a fornire le informazioni indicate nell'avviso di apertura. La Commissione ha inoltre invitato la Missione del Regno del Marocco presso l'Unione europea a individuare e/o contattare altri produttori esportatori potenzialmente interessati a partecipare all'inchiesta.
- (34) Solo due produttori esportatori del paese interessato, che rappresentano praticamente tutte le importazioni di ruote di alluminio dal Marocco, hanno fornito le informazioni richieste. La Commissione ha pertanto deciso di non ricorrere al campionamento.

### 1.6. Risposte al questionario e visite di verifica

- (35) La Commissione ha inviato questionari a tre produttori dell'Unione, al denunciante, a due utilizzatori noti e a due produttori esportatori del paese interessato. Gli stessi questionari sono stati messi a disposizione online <sup>(7)</sup> il giorno dell'apertura dell'inchiesta.
- (36) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie ai fini di una determinazione provvisoria del dumping, del pregiudizio e dell'interesse dell'Unione. In considerazione della pandemia di COVID-19 e delle misure di confinamento messe in atto da vari paesi, la Commissione non ha potuto effettuare tutte le visite di verifica a norma dell'articolo 16 del regolamento di base.
- Sono state effettuate visite di verifica a norma dell'articolo 16 del regolamento di base presso le sedi di due produttori dell'Unione inclusi nel campione, di un utilizzatore <sup>(8)</sup> e presso le sedi dei seguenti produttori esportatori in Marocco: HANDS 8 SA («Hands»)
  - DIKA MOROCCO AFRIKA S.A.R.L («Dika»).
- (37) Inoltre, in linea con il suo avviso sulle conseguenze dell'epidemia di COVID-19 sulle inchieste antidumping e antisovvenzioni <sup>(9)</sup>, la Commissione ha effettuato controlli incrociati a distanza nei confronti della società collegata a Dika CITIC Dicastal Co., Ltd («CITIC») e di un produttore dell'Unione.

### 1.7. Periodo dell'inchiesta e periodo in esame

- (38) L'inchiesta relativa al dumping e al pregiudizio riguardava il periodo compreso tra il 1° ottobre 2020 e il 30 settembre 2021 («periodo dell'inchiesta»). L'analisi delle tendenze utili per valutare il pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2018 e la fine del periodo dell'inchiesta («periodo in esame»).

## 2. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

### 2.1. Prodotto in esame

- (39) Il prodotto in esame è costituito da ruote di alluminio per veicoli a motore di cui alle voci SA da 8701 a 8705, con o senza i loro accessori, munite o non munite di pneumatici, originarie del Marocco, attualmente classificate con i codici NC ex 8708 70 10 ed ex 8708 70 50 (codici TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 e 8708 70 50 50) («prodotto in esame»).
- (40) Le ruote di alluminio sono tradizionalmente vendute nell'Unione attraverso due canali di distribuzione: quello degli OEM, principalmente produttori di automobili, e quello degli AM, tra cui figurano distributori, rivenditori, officine di riparazione ecc. Il prodotto in esame proveniente dal Marocco è stato venduto esclusivamente attraverso il canale degli OEM durante il periodo in esame. Nel canale di distribuzione degli OEM i produttori di automobili organizzano procedure di aggiudicazione di appalti per ruote di alluminio e sono spesso impegnati nel processo di sviluppo di nuove ruote associate alla loro marca. I produttori dell'Unione e gli esportatori marocchini possono partecipare alle stesse gare d'appalto.

### 2.2. Prodotto simile

- (41) Dall'inchiesta è emerso che i seguenti prodotti hanno le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base e gli stessi impieghi di base:
- il prodotto in esame;
  - il prodotto fabbricato e venduto sul mercato interno del Marocco; nonché
  - il prodotto fabbricato e venduto nell'Unione dall'industria dell'Unione.
- (42) La Commissione ha deciso in questa fase che tali prodotti sono pertanto prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

<sup>(7)</sup> [https://trade.ec.europa.eu/tdi/case\\_details.cfm?id=2563](https://trade.ec.europa.eu/tdi/case_details.cfm?id=2563).

<sup>(8)</sup> Come spiegato al considerando 5, i nomi dei produttori dell'Unione e dei due utilizzatori non sono comunicati per motivi di riservatezza.

<sup>(9)</sup> GU C 86 del 16.3.2020, pag. 6.

### 3. DUMPING

#### 3.1. Marocco

##### 3.1.1. Collaborazione dei produttori esportatori

- (43) Come indicato al considerando 34, due produttori esportatori marocchini, Dika e Hands, si sono manifestati e hanno risposto al questionario. Dika dispone di una società collegata, CITIC, che è un produttore cinese di ruote di alluminio. CITIC acquista le ruote di alluminio da Dika e la vende all'Unione, al Marocco e ad altri paesi terzi. Durante il controllo incrociato a distanza con la società CITIC, sono stati scoperti diversi errori che hanno messo seriamente in dubbio l'affidabilità degli elenchi delle vendite sul mercato interno e nell'UE. Tali errori riguardavano principalmente le differenze tra i prezzi registrati negli elenchi delle vendite, i prezzi indicati nelle fatture e gli importi effettivamente pagati.
- (44) In data 1° aprile 2022, durante la verifica in loco presso Dika, dopo la conclusione del controllo incrociato a distanza con CITIC, la società ha fornito una versione rivista degli elenchi delle vendite, accompagnata da una spiegazione delle discrepanze riscontrate. A quel punto non è stato possibile né verificare gli elenchi delle vendite rivisti né eseguire un loro controllo incrociato. Inoltre, da un controllo preliminare dei nuovi dati trasmessi è emerso che le revisioni effettuate dalla società non hanno corretto tutte le discrepanze segnalate durante il controllo incrociato a distanza, mentre il numero totale di revisioni era molto superiore di quanto previsto sulla base del controllo incrociato a distanza. La natura e il numero degli errori, alcuni dei quali sono risultati permanere a seguito delle revisioni, erano tali che la Commissione non ha potuto fare affidamento sull'accuratezza degli elenchi delle vendite. Di conseguenza, la Commissione non è stata in grado di verificare le informazioni necessarie per stabilire un margine di dumping per la società.
- (45) In conformità dell'articolo 18, paragrafo 4, del regolamento di base, con lettera datata 5 maggio 2022, Dika e la sua società collegata sono state informate del motivo per cui la Commissione non intendeva tenere conto delle informazioni fornite e hanno avuto la possibilità di presentare ulteriori spiegazioni («la lettera a norma dell'articolo 18»).
- (46) La società ha risposto alla lettera della Commissione il 12 maggio 2022. Nella sua risposta ha spiegato di aver registrato le vendite negli elenchi delle vendite secondo i propri principi contabili. La società ha quindi sostenuto, a differenza di quanto dichiarato durante il controllo incrociato a distanza e la visita di verifica in loco, che gli elenchi delle vendite originali, i cui valori totali potevano essere riconciliati con il sistema contabile SAP aziendale, erano completi e accurati, non contenevano errori e non richiedevano revisioni. In realtà le revisioni effettuate dalla società dopo il controllo incrociato a distanza sarebbero state trasmesse alla Commissione solo per dimostrare la piena collaborazione di CITIC nell'indagine. La società ha pertanto dichiarato che la Commissione doveva utilizzare la versione originale degli elenchi delle vendite non riveduta. In subordine, la società ha affermato che la Commissione poteva utilizzare gli elenchi delle vendite riveduti, forniti in allegato alla lettera, in quanto le carenze non sarebbero state tali da causare eccessive difficoltà a giungere a conclusioni ragionevolmente precise. Tali elenchi delle vendite erano simili a quelli forniti durante la verifica in loco, ma vi erano stati aggiunti dati precedentemente mancanti, alcuni errori erano stati corretti ed erano state fornite ulteriori spiegazioni. Rimanevano tuttavia diversi errori, per una serie di operazioni continuava a non essere indicato l'importo effettivamente ricevuto e la Commissione non è stata in grado di effettuare controlli incrociati o di verificare gli elenchi delle vendite riveduti forniti con la risposta della società alla lettera relativa all'articolo 18. La società ha dichiarato che, qualora la Commissione insistesse sull'applicazione dell'articolo 18 del regolamento di base, dovrebbe utilizzare i bilanci di CITIC come fatti parziali disponibili.
- (47) La Commissione non ha accolto le argomentazioni fornite dalla società nella sua risposta alla lettera relativa all'articolo 18. Nel questionario antidumping per i produttori esportatori si chiedeva chiaramente di fornire gli elenchi delle vendite per ogni singola operazione. I modelli delle tabelle fornite con il questionario richiedono inequivocabilmente i dati registrati sulla fattura (quantità della fattura, valore della fattura, note di credito relative ecc.). La società stessa ha riconosciuto di non aver compilato gli elenchi delle vendite sulla base delle fatture, ma di aver seguito, piuttosto, le proprie pratiche contabili. La società ha inoltre sostenuto che qualsiasi differenza tra il valore della fattura e il prezzo effettivamente ricevuto è normalmente registrata negli elenchi delle vendite come sconto, riduzione, nota di credito o in altro modo. Tuttavia è stato riscontrato che queste differenze non erano sistematicamente rispecchiate negli elenchi delle vendite della società.

- (48) Come indicato al considerando 44, non è stato possibile effettuare tempestivamente né un controllo incrociato degli elenchi delle vendite rivisti né una loro verifica. Come spiegato alla società nella lettera, inviata l'11 marzo 2022, che ha preceduto il controllo incrociato a distanza e la verifica, e in linea con l'avviso sulle conseguenze dell'epidemia di COVID-19 sulle inchieste antidumping e antisovvenzioni <sup>(10)</sup>, lo scopo del controllo incrociato a distanza era ottenere garanzie in merito alle informazioni presentate dalla società nella risposta al questionario. Tali garanzie non sono state ottenute durante il controllo incrociato a distanza per quanto riguarda gli elenchi delle vendite. Un ulteriore controllo incrociato a distanza con CITIC, come proposto dalla società nella sua risposta alla lettera relativa all'articolo 18, non dovrebbe essere utilizzato per rimediare alla mancanza di tempestività o agli errori riscontrati durante il controllo incrociato a distanza che si è già svolto entro i termini stabiliti.
- (49) Inoltre alcune modifiche discusse durante il controllo incrociato a distanza non sono state prese in considerazione nelle tabelle riviste. Nella sua risposta alla lettera relativa all'articolo 18 la società ha fornito un nuovo elenco delle vendite rivisto, nel quale sono state apportate ulteriori modifiche che non hanno potuto né essere sottoposte a controllo incrociato né essere verificate. La Commissione ha quindi ritenuto che la società non abbia fornito le informazioni richieste entro i termini previsti dell'indagine. L'alternativa proposta dalla società, ossia l'utilizzo dei bilanci di CITIC come dati parziali disponibili, non era accettabile. L'utilizzo dei bilanci non consentirebbe alla Commissione di determinare un valore normale e un prezzo all'esportazione con il livello di dettaglio e di accuratezza richiesto dal regolamento di base, in quanto non consentirebbero un'analisi sulla base di un prodotto o di una transazione.
- (50) Poiché Dika e la sua società collegata CITIC non hanno fornito informazioni tali da consentire alla Commissione di giungere a una risultanza sufficientemente precisa e poiché non sono state presentate informazioni verificabili tali da permettere una tale risultanza, la Commissione ha deciso di non tenere conto delle informazioni presentate dalla società in merito agli elenchi delle vendite sul mercato interno e nell'UE. Poiché tali informazioni sono fondamentali per la determinazione del valore normale e del prezzo all'esportazione, la Commissione non è stata in grado di calcolare un margine di dumping individuale per la società.
- (51) Di conseguenza la Commissione ha provvisoriamente ignorato le informazioni fornite da questo produttore esportatore e ha confermato l'uso dei dati disponibili per quanto riguarda questo produttore esportatore conformemente all'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento di base.

### 3.1.2. Valore normale

- (52) A causa dell'applicazione dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento di base, come descritto nella sezione 3.1.1, la descrizione del calcolo del margine di dumping riportata di seguito si applica solo all'altro produttore esportatore marocchino, Hands.
- (53) A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di base, «il valore normale è di norma basato sui prezzi pagati o pagabili, nel corso di normali operazioni commerciali, da acquirenti indipendenti nel paese esportatore». Tuttavia la Commissione ha stabilito che il produttore esportatore che ha collaborato non aveva effettuato vendite sul mercato interno. Il numero ridotto di vendite di ruote di alluminio a clienti in Marocco durante il periodo dell'inchiesta è stato effettuato a un produttore di automobili con sede in una zona economica esente da dazi (*zone d'accélération industrielle*, precedentemente chiamata anche *zone franche* o *zone franche d'exportation*), simile alla zona economica in cui si trovava il produttore che ha collaborato. Questo produttore di automobili ha acquistato le ruote di alluminio per utilizzarle nell'assemblaggio di un'automobile. Successivamente l'auto, e non le ruote di alluminio, sarebbe stata spedita dalla zona esente da dazi per essere venduta sul territorio nazionale, o per essere esportata. È molto probabile, tuttavia, che la destinazione finale dell'auto non fosse il mercato nazionale. Uno studio condotto nel 2020 ha dimostrato che il 90 % di tutte le auto prodotte in Marocco sono destinate all'esportazione <sup>(11)</sup>, come confermato anche dalle informazioni fornite dai produttori di auto marocchini <sup>(12)</sup>. Inoltre, in base alla legge 19-94 che disciplina le zone di libero scambio, le società situate in tali zone devono ricavare almeno il 70 % del loro fatturato dalle esportazioni <sup>(13)</sup>.

<sup>(10)</sup> GU C 86 del 16.3.2020, pag. 6.

<sup>(11)</sup> Henri-Louis Védie, «L'automobile: une filière marocaine stratégique, leader du secteur en Afrique», Policy Center for the New South, Policy Paper 20/34, novembre 2020 (disponibile all'indirizzo [https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/PP%20-%202020-34%20%28Henri-louis%20Vedie%29\\_0.pdf](https://www.policycenter.ma/sites/default/files/2021-01/PP%20-%202020-34%20%28Henri-louis%20Vedie%29_0.pdf)).

<sup>(12)</sup> Il gruppo Renault, ad esempio, ha esportato oltre il 95 % della sua produzione dalla sua sede di Tangeri (cfr. <https://www.tac.ma/news/english-1m-vehicles-exported-from-tangermed/>).

<sup>(13)</sup> Cfr. LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION, Bulletin Officiel, 1995-02-15, n. 4294, pagg. 117-121.

- (54) Come spiegato precedentemente, la vendita di ruote di alluminio da parte del produttore esportatore che ha collaborato all'acquirente in Marocco rientra nella categoria di vendite da una zona economica a un'altra. Le società situate in tali zone economiche in Marocco sono esenti dalle leggi e dai regolamenti doganali normalmente in vigore nel territorio marocchino e le merci che entrano nella zona economica sono considerate esportazioni <sup>(14)</sup>. Poiché sono state prodotte in una zona economica e successivamente vendute e spedite in un'altra zona economica, le ruote di alluminio non sono mai entrate nel territorio doganale del Marocco e non possono quindi essere considerate una vendita sul mercato interno.
- (55) In ogni caso, anche se le vendite alla zona economica esente da dazi in Marocco fossero state considerate vendite sul mercato interno, non sarebbero state né rappresentative né effettuate nel corso di normali operazioni commerciali, come imposto all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di base.
- (56) A tale riguardo la Commissione ha dapprima verificato se la quantità totale delle vendite sul mercato interno fosse rappresentativa per il produttore esportatore che ha collaborato, conformemente all'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento di base. Le vendite sul mercato interno sono rappresentative se la quantità totale di tali vendite sul mercato interno del prodotto simile ad acquirenti indipendenti ha rappresentato, durante il periodo dell'inchiesta, almeno il 5 % della quantità totale delle vendite all'esportazione nell'Unione del prodotto in esame. Su tale base le vendite del produttore esportatore che ha collaborato, effettuate in Marocco, non erano rappresentative.
- (57) La Commissione ha definito poi, per ciascun tipo di prodotto, la percentuale di vendite remunerative ad acquirenti indipendenti effettuate sul mercato interno durante il periodo dell'inchiesta, al fine di decidere se utilizzare le vendite effettivamente realizzate sul mercato interno per il calcolo del valore normale, in conformità dell'articolo 2, paragrafo 4, del regolamento di base. L'analisi delle vendite sul mercato interno ha dimostrato che nessuna di esse era remunerativa e non rientrava quindi nelle normali operazioni commerciali.
- (58) Pertanto, dal momento che non c'è stata alcuna vendita del prodotto simile sul mercato interno nel corso di normali operazioni commerciali, la Commissione ha calcolato il valore normale conformemente all'articolo 2, paragrafi 3 e 6, del regolamento di base.
- (59) L'articolo 2, paragrafo 3, del regolamento di base stabilisce che in assenza di vendite sul mercato interno nel corso di normali operazioni commerciali, il valore normale del prodotto simile è calcolato in base al costo di produzione nel paese d'origine, maggiorato di un congruo importo per le spese generali, amministrative e di vendita («SGAV») e per i profitti. A norma dell'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento di base, gli importi relativi alle spese generali, amministrative e di vendita e ai profitti sono basati su dati effettivi attinenti alla produzione e alla vendita del prodotto simile, nel corso di normali operazioni commerciali, da parte dell'esportatore o del produttore soggetti all'inchiesta. Tuttavia, poiché per Hands non vi sono vendite del prodotto simile nel corso di normali operazioni commerciali, come spiegato in precedenza, l'articolo 2, paragrafo 6, del regolamento di base prevede tre metodi alternativi:
- a) la media ponderata degli importi effettivi determinati per altri esportatori o produttori sottoposti all'inchiesta riguardo alla produzione e alla vendita del prodotto simile sul mercato interno del paese d'origine;
  - b) gli importi effettivamente sostenuti dall'esportatore o dal produttore in questione sul mercato interno del paese d'origine, nel corso di normali operazioni commerciali, per la produzione e la vendita di prodotti appartenenti alla stessa categoria generale;
  - c) qualunque altro metodo appropriato, a condizione che l'importo del profitto così determinato non superi quello normalmente realizzato da altri esportatori o produttori per la vendita, sul mercato interno del paese d'origine, dei prodotti appartenenti alla stessa categoria generale.
- (60) Per quanto riguarda l'articolo 2, paragrafo 6, lettera a), in Marocco c'era solo un altro produttore esportatore di ruote di alluminio, Dika, che ha inoltre venduto tutte le sue ruote di alluminio in Marocco a produttori di automobili situati in zone economiche. Come spiegato ai considerando 53 e 54, tali vendite non sono state considerate vendite sul mercato interno. Inoltre la media di cui all'articolo 2, paragrafo 6, lettera a), deve essere il risultato di almeno due produttori esportatori <sup>(15)</sup>. Pertanto non è stato possibile utilizzare i dati di Dika, anche se le sue vendite fossero state considerate affidabili. Non è stato possibile quindi applicare l'articolo 2, paragrafo 6, lettera a).

<sup>(14)</sup> Cfr. LA LOI N° 19-94 RELATIVE AUX ZONES FRANCHES D'EXPORTATION, Bulletin Officiel, 1995-02-15, n. 4294, pagg. 117-121, successivamente modificata dalla legge 14.21, al fine di sostituire il termine «zone franche» con «zone d'accélération industrielle». Cfr. anche il Code des douanes et impôts indirects relevant de l'administration des douanes et impôts indirects approuvé par le dahir portant loi n.° 1-77-339 du 25 chaoual 1397 (9 octobre 1977), tel qu'il a été modifié et complété.

<sup>(15)</sup> European Communities — Anti-dumping duties on imports of cotton-type bed linen from India (WT/DS141/R, 30.10.2000, punti da 74 a 77).



- (61) L'articolo 2, paragrafo 6, lettera b), si riferisce alla produzione e alla vendita sul mercato interno di prodotti appartenenti alla stessa categoria generale, nel corso di normali operazioni commerciali, dell'esportatore o del produttore in questione. Hands tuttavia aveva prodotto soltanto ruote di alluminio e nessuna delle sue vendite era stata effettuata nel corso di normali operazioni commerciali. Pertanto non è stato possibile applicare l'articolo 2, paragrafo 6, lettera b).
- (62) L'articolo 2, paragrafo 6, lettera c), menziona «qualunque altro metodo appropriato» per determinare gli importi relativi alle SGAV e ai profitti. In assenza di altri produttori di ruote di alluminio in Marocco, la Commissione ha ritenuto appropriato applicare le SGAV e i profitti rilevati per i produttori di ruote di alluminio in Brasile. Il Brasile è stato proposto come paese rappresentativo appropriato nella domanda di riesame che è stata alla base dell'attuale inchiesta di riesame in previsione della scadenza riguardante le ruote di alluminio originarie della Cina <sup>(16)</sup>. La media ponderata delle SGAV è risultata pari all'11,49 % e la media ponderata dei profitti è risultata pari al 4,89 %.
- (63) L'articolo 2, paragrafo 6, lettera c), impone inoltre l'applicazione di un limite massimo al profitto utilizzato con questa metodologia per garantire che tale importo non superi il profitto normalmente realizzato da altri esportatori o produttori per la vendita, sul mercato interno del paese d'origine, dei prodotti appartenenti alla stessa categoria generale. Non vi erano altri produttori marocchini di ruote di alluminio oltre a Dika e Hands, i cui profitti non potevano essere utilizzati in quanto le società non avevano effettuato vendite sul mercato interno marocchino. Inoltre la Commissione non disponeva di informazioni relative ai profitti realizzati da eventuali produttori o esportatori di parti di automobili in alluminio o di prodotti in alluminio legati all'industria automobilistica in Marocco.
- (64) La Commissione ha ritenuto che le ruote di alluminio rientrassero nella stessa categoria generale di altri prodotti in alluminio, come gli estrusi o i profilati in alluminio. Questi prodotti utilizzano la stessa materia prima principale (l'alluminio), che rappresenta la maggior parte del costo di produzione di tali prodotti. Inoltre i diversi processi produttivi prevedono la fusione o il riscaldamento dell'alluminio per modellarlo nella forma desiderata. Il profitto medio ponderato ottenuto dai sette produttori marocchini di tali prodotti in alluminio, per i quali erano disponibili i dati finanziari relativi al 2020, era pari al 4,16 %. Questa percentuale è stata utilizzata come limite massimo per i profitti dei produttori brasiliani di ruote di alluminio.
- (65) Il valore normale è stato quindi calcolato aggiungendo ai costi di produzione di Hands le SGAV e i profitti brasiliani di cui al considerando 62, ma con un limite massimo del 4,16 %.

### 3.1.3. Prezzo all'esportazione

- (66) I tre produttori esportatori che hanno collaborato hanno esportato nell'Unione direttamente ad acquirenti indipendenti oppure tramite una società collegata operante come importatore.
- (67) Per le vendite effettuate direttamente ad acquirenti indipendenti nell'Unione, il prezzo all'esportazione è stato il prezzo realmente pagato o pagabile per il prodotto in esame venduto per l'esportazione all'Unione, a norma dell'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base.
- (68) Per le vendite nell'Unione tramite una società collegata operante come importatore, il prezzo all'esportazione è stato costruito in base al prezzo al quale il prodotto importato è stato rivenduto per la prima volta ad acquirenti indipendenti nell'Unione, conformemente all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base. In questo caso al prezzo sono stati applicati adeguamenti per tener conto di tutte le spese sostenute tra l'importazione e la rivendita, comprese le SGAV, nonché dei profitti realizzati. I profitti sono stati basati su quelli normalmente ottenuti dagli importatori indipendenti, poiché il profitto effettivo dell'importatore collegato non è stato considerato affidabile a causa della relazione tra il produttore esportatore che ha collaborato e l'importatore collegato. Dal momento che nessun importatore indipendente ha collaborato con la Commissione nella presente inchiesta, la Commissione ha utilizzato il profitto stabilito nell'ultima inchiesta di riesame in previsione della scadenza riguardante le ruote di alluminio originarie della Cina <sup>(17)</sup>.

### 3.1.4. Confronto

- (69) La Commissione ha confrontato il valore normale e il prezzo all'esportazione a livello franco fabbrica del produttore esportatore che ha collaborato.

<sup>(16)</sup> Avviso di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure antidumping applicabili alle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese (GU C 29 del 20.1.2022, pag. 34).

<sup>(17)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/109 della Commissione, del 23 gennaio 2017, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese, in seguito a un riesame in previsione della scadenza in conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 18 del 24.1.2017, pag. 1).

- (70) A norma dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base, ove giustificato dalla necessità di garantire un confronto equo, la Commissione ha adeguato il valore normale e/o il prezzo all'esportazione per tenere conto delle differenze incidenti sui prezzi e sulla loro comparabilità. Sono stati applicati adeguamenti per spese di trasporto, assicurazione, movimentazione, carico e imballaggio, costi del credito, riduzioni e altri adeguamenti.

### 3.1.5. Margine di dumping

- (71) Per il produttore esportatore che ha collaborato, la Commissione ha confrontato la media ponderata del valore normale di ciascun tipo di prodotto simile e la media ponderata del prezzo all'esportazione del corrispondente tipo di prodotto in esame, in conformità dell'articolo 2, paragrafi 11 e 12, del regolamento di base.
- (72) Per tutti gli altri produttori esportatori del Marocco la Commissione ha fissato il margine di dumping in base ai dati disponibili, conformemente all'articolo 18 del regolamento di base. A tal fine la Commissione ha determinato il livello di collaborazione dei produttori esportatori. Il livello di collaborazione corrisponde alla quantità delle esportazioni nell'Unione dei produttori esportatori che hanno collaborato, espresso come percentuale delle importazioni totali nell'Unione dal paese interessato durante il periodo dell'inchiesta, stabilite in base alla banca dati Comext di Eurostat.
- (73) Come spiegato nella precedente sezione 3.1.1, vi era un solo produttore esportatore marocchino che ha collaborato. Poiché le esportazioni di questa società di ruote di alluminio costituivano meno del 50 % delle importazioni totali di ruote di alluminio dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta, il livello di collaborazione in questo caso è stato considerato basso. Su tale base la Commissione ha deciso che era appropriato stabilire il margine di dumping residuo al livello del margine di dumping più elevato accertato per i tipi di prodotto venduti in quantità rappresentative dal produttore esportatore che ha collaborato. Le vendite all'esportazione di questi tipi di prodotto rappresentavano circa il 50 % di tutte le esportazioni nell'Unione del produttore esportatore che ha collaborato.
- (74) I margini di dumping provvisori, espressi in percentuale del prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, sono indicati di seguito.

Società	Margine di dumping provvisorio
HANDS 8 SA.	8,0 %
Tutte le altre società	16,5 %

## 4. PREGIUDIZIO

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

- (75) Il prodotto simile è stato fabbricato da circa trenta produttori dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta. Essi costituiscono «l'industria dell'Unione» ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base.
- (76) La produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta è stata stimata a circa 64,3 milioni di unità. La Commissione ha stabilito tale cifra sulla base di tutte le informazioni disponibili sull'industria dell'Unione, quali le risposte ai questionari macroeconomici fornite dal denunciante. Come indicato nel considerando 30, i produttori dell'Unione inclusi nel campione rappresentavano circa il 20 % della quantità totale della produzione dei produttori dell'Unione noti del prodotto simile.

#### 4.2. Consumo dell'Unione

(77) Il consumo dell'Unione ha registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 1

##### Consumo dell'Unione (unità)

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Consumo totale (in 000 di unità)	77 873	73 797	59 530	64 311
Indice (2018 = 100)	100	95	76	83

Fonte: banca dati Comext di Eurostat, EUWA e risposte al questionario verificate

- (78) La Commissione ha stabilito il consumo dell'Unione sulla base delle vendite totali dell'industria dell'Unione nell'Unione stessa, con l'aggiunta delle importazioni totali nell'Unione da paesi terzi. Le vendite dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione sono state ottenute dalla denuncia e adeguate sulla base dei dati forniti per il periodo dell'inchiesta nelle risposte dei produttori dell'Unione inclusi nel campione. Per le importazioni la Commissione si è basata sulla banca dati Comext di Eurostat. Tuttavia, poiché la banca dati Comext di Eurostat fornisce solo il peso delle importazioni e non il numero unitario di ruote di alluminio importate, è stato necessario convertire il peso in unità. Il denunciante ha applicato, nella sua denuncia, il rapporto di conversione utilizzato nell'ultima inchiesta sullo stesso prodotto <sup>(18)</sup> (ossia 10,9 kg per unità). La validità di tale rapporto di conversione è stata verificata sulla base delle risposte ai questionari dei produttori marocchini e dei produttori dell'Unione inclusi nel campione. L'indagine ha rivelato che la media ponderata relativa al peso medio per unità attualmente applicabile è di 11,3 kg per unità, poiché la tendenza del mercato è di aumentare il diametro delle ruote, con conseguente aumento del peso per ruota. È stato quindi utilizzato questo rapporto per stabilire il consumo dell'Unione per unità.
- (79) Come indicato al considerando 16, il mercato dell'Unione si divide in maniera non proporzionata in due canali di distribuzione: OEM e AM. La maggior parte delle vendite riguarda il canale OEM con il 90 % della quota di mercato. Con circa il 10 % delle vendite il canale AM ha pertanto un impatto limitato sulla valutazione complessiva del mercato dell'Unione. Il suo impatto è ulteriormente limitato a causa del fatto che i produttori marocchini vendevano esclusivamente attraverso il canale OEM, come è avvenuto anche per i tre produttori dell'Unione inclusi nel campione. Questi ultimi vendevano quasi esclusivamente tramite il canale OEM (circa il 99,6 % delle loro vendite). Di conseguenza, ciò non ha avuto alcun impatto sull'analisi comparativa dei prezzi nel caso in esame, effettuata a livello microeconomico sulla base dei dati forniti dai produttori esportatori e dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Pertanto, ai fini della presente inchiesta, la Commissione ha deciso in via provvisoria di non suddividere il consumo tra i due canali di vendita.
- (80) Il consumo dell'Unione è diminuito del 5 % tra il 2018 e il 2019 e del 19 % tra il 2019 e il 2020. Nel 2020 la produzione dell'industria automobilistica è diminuita di circa 4,2 milioni di veicoli a causa della pandemia di COVID-19, con un impatto diretto sui fornitori a monte e un calo delle vendite di ruote di alluminio di 14 milioni nel 2020 rispetto al 2019. Il calo della produzione è stato particolarmente significativo nel secondo trimestre del 2020, ma il mercato si è ripreso nei mesi successivi, recuperando 5 milioni di ruote: da 59 milioni nel 2020 a 64 milioni durante il periodo dell'inchiesta. Il consumo tuttavia non ha raggiunto il livello del 2019 a causa della carenza di semiconduttori utilizzati dai produttori di automobili.

#### 4.3. Importazioni dal paese interessato

##### 4.3.1. Quantità e quota di mercato delle importazioni dal paese interessato

(81) La Commissione ha stabilito la quantità delle importazioni avvalendosi della banca dati Comext di Eurostat. La quota di mercato delle importazioni è stata determinata in base alla quota rappresentata da tali importazioni sul consumo totale dell'Unione.

<sup>(18)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/109.

- (82) Le importazioni nell'Unione dal paese interessato hanno registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 2

**Quantità delle importazioni (in unità) e quota di mercato**

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Quantità delle importazioni dal Marocco (in 000 di unità)	0	15,7	1 038	2 516
<i>Indice (2019 = 100)</i>	—	100	6 611	16 025
Quota di mercato (in %)	—	0,0	1,7	3,9
<i>Indice (2019 = 100)</i>	—	100	8 196	18 389

Fonte: banca dati Comext di Eurostat

- (83) Se da un lato il Marocco ha esportato poche migliaia di unità nel 2019, le esportazioni hanno subito un'accelerazione nel corso del 2020 e del periodo dell'inchiesta, passando da 1 milione a 2,5 milioni di unità. Il regolamento di registrazione ha sottolineato che nei mesi successivi alla fine del periodo dell'inchiesta, la crescita ha mantenuto lo stesso ritmo del periodo dell'inchiesta. Come indicato al considerando 79, tali vendite riguardavano esclusivamente il canale di vendita OEM.

#### 4.3.2. Prezzi delle importazioni dal paese interessato, undercutting dei prezzi e contrazione dei prezzi

- (84) La Commissione ha stabilito i prezzi delle importazioni avvalendosi della banca dati Comext di Eurostat. L'undercutting dei prezzi delle importazioni è stato stabilito in base ai dati forniti dai produttori esportatori che hanno collaborato e dai produttori dell'Unione che hanno collaborato.
- (85) La media ponderata dei prezzi delle importazioni dal paese interessato nell'Unione ha registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 3

**Prezzi medi all'importazione dal Marocco**

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
In EUR/unità	—	39,2	42,6	44,7
<i>Indice (2019 = 100)</i>	—	100	109	114

Fonte: banca dati Comext di Eurostat

- (86) Il prezzo medio all'importazione dal Marocco è aumentato di circa 2 EUR per unità tra il 2020 e il periodo dell'inchiesta. Tuttavia parte del prezzo di vendita è indicizzato al prezzo dell'alluminio alla Borsa londinese dei metalli (London Metal Exchange, «LME»), che è aumentato in modo significativo, ossia di circa il 25 %, durante questo periodo.
- (87) La Commissione ha determinato l'undercutting dei prezzi durante il periodo dell'inchiesta confrontando:
- (88) la media ponderata dei prezzi di vendita per tipo di prodotto dei produttori dell'Unione inclusi nel campione, praticati direttamente sul mercato dell'Unione ad acquirenti indipendenti, adeguati a livello franco fabbrica; nonché
- (89) la media ponderata dei prezzi corrispondenti, per tipo di prodotto delle importazioni solo da parte di Hands praticati al primo acquirente indipendente nel mercato dell'Unione, stabiliti su base cif (costo, assicurazione e nolo), con gli opportuni adeguamenti per tenere conto dei dazi doganali e dei costi successivi all'importazione.

- (90) Il confronto dei prezzi è stato effettuato in base ai singoli tipi di prodotto per operazioni allo stesso stadio commerciale, con i dovuti adeguamenti del caso e dopo aver detratto riduzioni e sconti. Il risultato del confronto è stato espresso in percentuale del fatturato teorico dei produttori dell'Unione inclusi nel campione durante il periodo dell'inchiesta. È emerso un margine di undercutting medio ponderato del 26,9 % per le importazioni nel mercato dell'Unione.
- (91) Inoltre, la Commissione ha dimostrato l'esistenza di una contrazione dei prezzi. In effetti, come indicato nella tabella 7, l'industria dell'Unione vendeva a prezzo di costo nel 2020 e a prezzo inferiore al costo di produzione durante il periodo dell'inchiesta. Si tratta degli anni in cui le importazioni oggetto di dumping hanno registrato una notevole penetrazione del mercato e in cui l'industria dell'Unione ha perso quote di mercato. I bassi prezzi all'importazione delle importazioni oggetto di dumping hanno quindi impedito all'industria dell'Unione di aumentare i suoi prezzi di vendita, con conseguenti perdite durante il periodo dell'inchiesta.

#### 4.4. Situazione economica dell'industria dell'Unione

##### 4.4.1. Osservazioni generali

- (92) In conformità dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base, l'esame dell'incidenza delle importazioni oggetto di dumping sull'industria dell'Unione ha compreso una valutazione di tutti gli indicatori economici pertinenti in rapporto alla situazione dell'industria dell'Unione nel periodo in esame.
- (93) Come indicato al considerando 30, per determinare l'eventuale pregiudizio subito dall'industria dell'Unione si è fatto ricorso al campionamento.
- (94) Ai fini della determinazione del pregiudizio, la Commissione ha operato una distinzione tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici. La Commissione ha valutato gli indicatori macroeconomici in base ai dati contenuti nelle risposte al questionario macroeconomico. I dati riguardavano tutti i produttori dell'Unione. La Commissione ha valutato gli indicatori microeconomici sulla base dei dati contenuti nelle risposte al questionario fornite dai produttori dell'Unione inclusi nel campione. I dati si riferivano ai produttori dell'Unione inclusi nel campione. Entrambe le serie di dati sono state considerate rappresentative della situazione economica dell'industria dell'Unione.
- (95) Gli indicatori macroeconomici sono: produzione, capacità produttiva, utilizzo degli impianti, quantità delle vendite, quota di mercato, crescita, occupazione, produttività, entità del margine di dumping e capacità di ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping.
- (96) Gli indicatori microeconomici sono: prezzi medi unitari, costo unitario, costo del lavoro, scorte, redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di ottenere capitale.

##### 4.4.2. Indicatori macroeconomici

###### 4.4.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

- (97) Nel periodo in esame la produzione e la capacità produttiva totali dell'Unione, nonché l'utilizzo degli impianti, hanno registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 4

#### Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Quantità della produzione (in 000 di unità)	59 182	57 097	44 718	48 752
Indice (2018 = 100)	100	96	76	82
Capacità produttiva (in 000 di unità)	62 614	62 475	61 619	61 294
Indice (2018 = 100)	100	100	98	98

Utilizzo degli impianti (in %)	95	91	73	80
Indice (2018 = 100)	100	97	77	84

Fonte: EUWA e produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (98) Nel corso del periodo in esame la quantità della produzione dell'industria dell'Unione è diminuita complessivamente del 18 %. Tra il 2018 e il 2019 ha subito una lieve diminuzione pari al 4 %. A causa della pandemia di COVID-19 la produzione è diminuita di 12,3 milioni di unità nel 2020 per poi riprendersi durante il periodo dell'inchiesta, registrando un aumento di 4 milioni di unità.
- (99) Se nel periodo in esame la capacità produttiva dell'industria dell'Unione è diminuita del 2 %, l'utilizzo degli impianti ha manifestato la stessa tendenza negativa della produzione ed è diminuito del 15 % nello stesso periodo.

#### 4.4.2.2. Quantità delle vendite e quota di mercato

- (100) Nel periodo in esame la quantità delle vendite e la quota di mercato dell'industria dell'Unione hanno registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 5

#### Quantità delle vendite e quota di mercato

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Quantità delle vendite sul mercato dell'Unione (in 000 di unità)	57 501	55 502	43 110	45 391
Indice (2018 = 100)	100	97	75	79
Quota di mercato (in %)	73,8	75,2	72,4	70,6
Indice (2018 = 100)	100	102	98	96

Fonte: EUWA e produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (101) Nel corso del periodo in esame la quantità delle vendite dell'industria dell'Unione nel mercato dell'UE è diminuita del 21 %. Tra il 2018 e il 2019 è diminuita del 3 % e successivamente è calata di 12 milioni di unità nel 2020. Durante il periodo dell'inchiesta le vendite hanno registrato una ripresa pari a 2,2 milioni di unità.
- (102) La quota di mercato dell'industria dell'Unione è aumentata leggermente nel periodo 2018-2019 ed è diminuita ulteriormente nel 2020 e ancora durante il periodo dell'inchiesta.

#### 4.4.2.3. Occupazione e produttività

- (103) Nel periodo in esame l'occupazione e la produttività hanno registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 6

#### Occupazione e produttività

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Numero di dipendenti	17 816	17 866	16 963	16 790
Indice (2018 = 100)	100	100	95	94

Produttività (unità/ dipendente)	3 322	3 196	2 636	2 904
Indice (2018 = 100)	100	96	79	87

Fonte: EUWA e produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (104) Il numero di occupati è diminuito del 6 % nel periodo in esame, mentre la produttività è diminuita del 13 %. Il calo di produttività nel periodo in esame è principalmente dovuto alla diminuzione della quantità della produzione. Una minore produttività indica un aumento dei costi del lavoro per unità di ruote di alluminio prodotte.

#### 4.4.2.4. Crescita

- (105) Come illustrato nelle sezioni da 4.4.2.1 a 4.4.2.3, nel periodo in esame la quantità di produzione e l'utilizzo degli impianti dell'industria dell'Unione sono diminuiti rispettivamente del 18 % e del 16 %, il che ha comportato un aumento dei costi fissi per unità di produzione e una minore produttività. I costi totali dell'industria sono aumentati di 1,7 EUR/unità (+ 3,4 %) nel periodo in esame. Tuttavia il prezzo medio di vendita dell'industria dell'Unione è diminuito di 3,3 EUR/unità (- 6,1 %).
- (106) Inoltre la quantità delle vendite sul mercato dell'Unione è diminuita del 21 % e la quota di mercato del 5 % tra il 2018 e il periodo dell'inchiesta. L'industria dell'Unione ha quindi subito un deterioramento dei suoi risultati economici. Come illustrato nella sezione 4.4.3.1, essa ha dovuto affrontare costi di produzione più elevati senza poter adeguare corrispondentemente i prezzi di vendita.
- (107) Pertanto le prospettive di crescita dell'industria dell'Unione sono state compromesse.

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

- (108) Tutti i margini di dumping erano notevolmente superiori al livello minimo. L'entità dei margini di dumping effettivi ha inciso in modo consistente sull'industria dell'Unione, dati la quantità e i prezzi delle importazioni dal paese interessato.
- (109) Le ruote di alluminio sono oggetto di misure antidumping nei confronti della Cina, istituite nel 2010 <sup>(19)</sup>. Nell'ultimo riesame in previsione della scadenza <sup>(20)</sup> la Commissione ha concluso che l'industria dell'Unione non subiva più alcun pregiudizio notevole e si era quindi ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping. Ciò è stato confermato nel 2018 e nel 2019, prima che le importazioni dal Marocco iniziassero ad arrivare e successivamente aumentassero notevolmente, quando la situazione finanziaria dell'industria dell'Unione è migliorata significativamente.
- (110) Di conseguenza la Commissione ha confermato che l'industria dell'Unione si è ripresa dagli effetti delle precedenti pratiche di dumping delle importazioni dalla Cina prima che le importazioni oggetto di dumping dal Marocco entrassero nel mercato dell'Unione.

### 4.4.3. Indicatori microeconomici

#### 4.4.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

- (111) Nel periodo in esame la media ponderata dei prezzi di vendita unitari praticati dai produttori dell'Unione inclusi nel campione ad acquirenti indipendenti nell'Unione ha registrato l'andamento indicato di seguito.

<sup>(19)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 964/2010 del Consiglio, del 25 ottobre 2010, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva dei dazi provvisori istituiti sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese (GU L 282 del 28.10.2010, pag. 1).

<sup>(20)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/109. Considerando 169.

Tabella 7

**Prezzi di vendita nell'Unione**

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Prezzi medi unitari di vendita sul mercato dell'Unione (EUR/unità)	53,9	52,3	49,3	50,6
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	97	92	94
Costo di produzione per unità (EUR/unità)	49,9	48,2	49,3	51,6
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	97	99	104

Fonte: produttori dell'Unione inclusi nel campione.

- (112) Nel periodo in esame i prezzi medi di vendita dell'industria dell'Unione sono diminuiti del 6 %, mentre tra il 2018 e il periodo dell'inchiesta il costo medio di produzione è aumentato del 4 %. L'industria dell'Unione non è riuscita ad aumentare i prezzi di vendita in modo da coprire l'aumento del costo di produzione.
- (113) Le vendite dell'industria dell'Unione del prodotto simile nel mercato dell'Unione si basavano su contratti pluriennali con acquirenti nel settore della produzione di automobili che fissavano le quantità e i prezzi. I produttori di automobili favoriscono un'accesa concorrenza tra i fornitori tramite gare d'appalto e selezionano i due fornitori che offrono le condizioni migliori, dopo diversi turni di gara, durante i quali i produttori dell'UE devono allinearsi anche ai produttori marocchini che offrono prezzi bassi. Di conseguenza l'industria dell'Unione non ha potuto trasferire l'aumento dei costi di produzione. Sebbene nel corso dell'applicazione del contratto annuale l'industria dell'Unione disponga di un margine minimo per aumentare i prezzi di vendita in caso di aumento dei prezzi delle materie prime, in linea di principio dovrebbe essere in grado di aumentare i prezzi di vendita in fase di negoziazione dei contratti per l'anno successivo. Tuttavia l'industria dell'Unione non è riuscita a fare ciò nel periodo in esame a causa della pressione sui prezzi esercitata dalle importazioni. Come illustrato nella sezione 4.4.3.4, ciò ha comportato un calo di redditività dell'industria dell'Unione.

## 4.4.3.2. Costo del lavoro

- (114) Nel periodo in esame il costo medio del lavoro dei produttori dell'Unione inclusi nel campione ha registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 8

**Costo medio del lavoro per dipendente**

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Costo medio del lavoro per dipendente (in EUR)	35 216	35 700	33 084	35 951
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	101	94	102

Fonte: produttori dell'Unione inclusi nel campione.

- (115) Nel periodo in esame il costo medio del lavoro per dipendente dell'industria dell'Unione è leggermente aumentato del 2 %, registrando un lieve aumento nel 2019 e una diminuzione del 6 % nel 2020, principalmente a causa dei fermi di produzione dovuti alla pandemia di COVID-19.



## 4.4.3.3. Scorte

- (116) Nel periodo in esame il livello delle scorte dei produttori dell'Unione inclusi nel campione ha registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 9

**Scorte**

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Scorte finali (in 000 di unità)	556	439	492	776
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	79	88	140
Scorte finali in percentuale della produzione (in %)	0,9	0,8	1,1	1,6
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	89	122	177

Fonte: produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (117) Le scorte sono aumentate del 40 % nel periodo in esame. Hanno subito un calo del 21 % nel 2019, del 12 % nel 2020, registrando una ripresa nel periodo dell'inchiesta pari al + 57 %. Come illustrato al considerando 113, l'industria delle ruote in alluminio nell'Unione è caratterizzata da contratti quadro pluriennali tra produttori e acquirenti che fissano le quantità e i prezzi. Tali contratti quadro sono attuati mediante ordini di acquisto in base alle esigenze dell'acquirente. Di conseguenza l'industria dell'Unione può pianificare la produzione e le scorte. Pertanto le scorte non costituiscono un indicatore principale per la valutazione dei risultati dell'industria dell'Unione.

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

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

Tabella 10

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

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	7,5	8,2	0,4	- 1,6
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	109	5	- 21
Flusso di cassa (in 000 di EUR)	81 153	82 495	31 805	22 956
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	102	39	28
Investimenti (in 000 di EUR)	37 788	30 757	19 848	21 845
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	81	53	58
Utile sul capitale investito	12,0	9,1	0,3	- 0,5
<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	76	3	- 4

Fonte: produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (119) La Commissione ha stabilito la redditività dei produttori dell'Unione inclusi nel campione esprimendo il profitto netto, al lordo delle imposte, derivante dalle vendite del prodotto simile ad acquirenti indipendenti nell'Unione, in percentuale sul fatturato di tali vendite.
- (120) La redditività dell'industria dell'Unione è aumentata tra il 2018 e il 2019, passando dal 7,5 % all'8,2 %, per poi calare drasticamente nel periodo dell'inchiesta 2020, dove sono state registrate perdite (- 1,6 %). L'industria dell'Unione non è riuscita ad aumentare i prezzi di vendita in modo da coprire l'aumento del costo di produzione, pertanto ha iniziato a registrare perdite.
- (121) Il flusso di cassa netto, che rappresenta la capacità dei produttori dell'Unione di autofinanziare le proprie attività, ha registrato una tendenza al ribasso, con un calo significativo di circa il 72 % nel periodo in esame. L'industria dell'Unione ha pertanto incontrato difficoltà di autofinanziamento delle proprie attività, il che costituisce un'ulteriore indicazione del deterioramento della propria situazione finanziaria.
- (122) L'utile sul capitale investito, che rappresenta il profitto espresso in percentuale del valore contabile netto degli investimenti, ha manifestato una tendenza negativa analoga a quella della redditività e del flusso di cassa netto. Tra il 2018 e il periodo dell'inchiesta l'utile sul capitale investito ha registrato un notevole calo, assumendo un segno negativo durante il periodo dell'inchiesta. Pertanto l'industria dell'Unione non è riuscita a generare abbastanza profitti per coprire i suoi investimenti. In effetti l'industria dell'Unione ha mantenuto i propri investimenti nel periodo in esame, principalmente a causa della necessità di rispettare i requisiti di legge e le esigenze del mercato, e non è stata in grado di conseguire un utile sul capitale investito. Nel periodo in esame l'andamento negativo dell'utile sul capitale investito ha inoltre indicato che la situazione finanziaria generale dell'industria dell'Unione è peggiorata in misura significativa.
- (123) La capacità dei produttori dell'Unione inclusi nel campione di ottenere capitale è stata influenzata dal deterioramento della loro situazione finanziaria. Il notevole calo della redditività e del flusso di cassa netto ha evidenziato gravi preoccupazioni in merito alla situazione di liquidità dell'industria dell'Unione e alla sua capacità di ottenere capitale per finanziare la sua attività operativa e gli investimenti necessari.

#### 4.4.4. Conclusioni sul pregiudizio

- (124) Nel periodo in esame gli indicatori economici a livello macro e micro sono generalmente peggiorati.
- (125) Mentre la capacità produttiva dell'industria dell'Unione è rimasta stabile, l'utilizzo degli impianti è diminuito del 16 % tra il 2018 e il periodo dell'inchiesta, il che ha comportato un costo fisso più elevato per tonnellata di ruote in alluminio. Seguendo la stessa tendenza, la quantità di vendite e la quota di mercato dell'industria dell'Unione nel periodo in esame sono diminuite.
- (126) La situazione finanziaria dell'industria dell'Unione si è deteriorata soprattutto a causa dell'aumento dei costi di produzione, che non ha potuto essere coperto da un corrispondente aumento dei prezzi di vendita.
- (127) Nel periodo in esame i prezzi medi di vendita dell'industria dell'Unione sono diminuiti del 6 %, sebbene nello stesso periodo il costo medio di produzione sia aumentato del 9 %. La pressione sui prezzi esercitata dalle importazioni oggetto di dumping a prezzi più bassi ha causato delle perdite a partire dal 2020, che si sono intensificate ulteriormente durante il periodo dell'inchiesta. Mentre gli investimenti netti sono diminuiti del 42 %, l'utile sul capitale investito ha assunto segno negativo durante il periodo in esame. Anche il flusso di cassa ha seguito un andamento negativo, il che ha inciso sulla capacità dell'industria dell'Unione di autofinanziare le proprie attività. Nello stesso periodo il numero di occupati è diminuito del 6 %; tuttavia la produttività è diminuita del 13 %, con un conseguente aumento del costo del lavoro per unità di ruote in alluminio.
- (128) Come sopra illustrato, nel periodo in esame gli indicatori economici quali redditività, flusso di cassa e utile sul capitale investito si sono deteriorati notevolmente con conseguenti effetti negativi sulla capacità dell'industria dell'Unione di autofinanziare le proprie attività, di operare gli investimenti necessari e di ottenere capitale, ostacolandone la crescita e minacciandone persino la sopravvivenza.
- (129) Alla luce di quanto precede la Commissione ha concluso in via provvisoria che l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio notevole ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base.

## 5. NESSO DI CAUSALITÀ

- (130) Conformemente all'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento di base, la Commissione ha verificato se le importazioni oggetto di dumping provenienti dal paese interessato abbiano causato un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento di base, la Commissione ha inoltre esaminato se altri fattori noti abbiano contemporaneamente potuto causare pregiudizio all'industria dell'Unione. La Commissione si è accertata che non fossero attribuiti alle importazioni oggetto di dumping eventuali pregiudizi causati da fattori diversi dalle importazioni oggetto di dumping provenienti dal paese interessato. Tali fattori sono: le importazioni da altri paesi terzi, la pandemia di COVID-19, l'evoluzione del costo di produzione, l'andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione e l'effetto dei contratti pluriennali.

### 5.1. Effetti delle importazioni in dumping

#### 5.1.1. *Quantità e quota di mercato delle importazioni oggetto di dumping dal paese interessato*

- (131) Come disposto dall'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione ha esaminato l'evoluzione della quantità delle importazioni provenienti dal paese interessato e il loro impatto sull'industria dell'Unione.
- (132) Le quantità importate dal paese interessato hanno continuato ad aumentare durante il periodo in esame, passando da 16 376 unità nel 2019 a 1 milione di unità nel 2020 e a 2,5 milioni di unità nel periodo dell'inchiesta. Questo aumento significativo è continuato anche durante la pandemia di COVID-19.
- (133) La quota di mercato delle importazioni dal Marocco è aumentata dallo 0,0 % nel 2018 al 3,9 % durante il periodo dell'inchiesta. Di conseguenza le importazioni oggetto di dumping sono aumentate in misura significativa ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento di base.

#### 5.1.2. *Prezzo delle importazioni oggetto di dumping dal paese interessato ed effetti sui prezzi*

- (134) Il prezzo medio delle importazioni dal Marocco è aumentato del 14 % tra il 2019 e il periodo dell'inchiesta. Tuttavia questo aumento potrebbe riflettere solo parzialmente l'aumento del prezzo dell'alluminio LME, ossia la principale materia prima delle ruote di alluminio, nello stesso periodo. Come illustrato nel considerando 90, le importazioni dal Marocco avevano prezzi significativamente inferiori, dell'8,0 %, a quelli dell'industria dell'Unione. In ogni caso, le notevoli quantità importate a prezzi bassi hanno determinato anche una compressione dei prezzi dell'industria dell'Unione, che è stata costretta ad abbassarli per rimanere competitiva, come spiegato nel considerando 113, tanto che i prezzi non sono più stati in grado di coprire i costi di produzione.

#### 5.1.3. *Nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping dal Marocco e il pregiudizio notevole subito dall'industria dell'Unione*

- (135) L'aumento delle quantità importate dal Marocco, unito ai relativi bassi prezzi medi di vendita, ha avuto un impatto negativo sulla situazione finanziaria dell'industria dell'Unione. Inoltre la partecipazione dei produttori marocchini alle gare d'appalto organizzate dai produttori di automobili ha spinto al ribasso i prezzi complessivi del mercato. L'industria dell'Unione non è riuscita ad aumentare i prezzi di vendita in modo da trasferire agli acquirenti l'aumento del costo delle materie prime, poiché ha dovuto affrontare la concorrenza sleale delle importazioni del prodotto in esame. La strategia dell'industria dell'Unione consisteva nel mantenere le quantità di produzione e la quota di mercato per coprire i costi fissi a scapito della sua redditività. Pertanto le importazioni a basso prezzo dal Marocco hanno impedito all'industria dell'Unione di aumentare i prezzi ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento di base e hanno quindi determinato una contrazione dei prezzi.
- (136) Alla luce di tali considerazioni la Commissione ha stabilito in via provvisoria che le importazioni oggetto di dumping provenienti dal paese interessato hanno causato un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento di base.

### 5.2. Effetti di altri fattori

#### 5.2.1. *Importazioni da paesi terzi*

- (137) Nel periodo in esame la quantità delle importazioni da altri paesi terzi ha registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 11

**Importazioni da paesi terzi**

Paese		2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Turchia	Quantità (in 000 di unità)	7 983	7 632	7 010	8 364
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	96	88	105
	Quota di mercato (in %)	10,3	10,3	11,8	13,0
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	101	115	126
	Prezzo medio (EUR/unità)	53,6	51,9	49,7	51,1
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	97	93	95
Cina	Quantità (in 000 di unità)	3 734	3 493	2 230	2 205
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	94	60	59
	Quota di mercato (in %)	4,8	4,7	3,7	3,4
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	98	77	71
	Prezzo medio (EUR/unità)	50,1	50,3	49,3	53,9
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	100	98	108
Thailandia	Quantità (in 000 di unità)	2 228	1 911	1 527	1 487
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	86	69	67
	Quota di mercato (in %)	2,9	2,6	2,6	2,3
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	90	90	79
	Prezzo medio (EUR/unità)	52,3	50,8	49,0	50,3
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	97	94	96
Corea del Sud	Quantità (in 000 di unità)	1 813	1 577	1 460	1 065
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	87	81	59
	Quota di mercato (in %)	2,3	2,1	2,5	1,7
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	91	109	74
	Prezzo medio (EUR/unità)	52,2	52,9	50,9	53,5
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	101	97	102
Altri paesi terzi	Quantità (in 000 di unità)	4 612	3 663	3 151	3 279
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	79	68	71
	Quota di mercato (in %)	5,9	5,0	5,3	5,1
	<i>Indice (2018 = 100)</i>	100	85	90	86

	Prezzo medio (EUR/unità)	69,1	74,9	71,1	75,9
	Indice (2018 = 100)	100	108	103	110
Totale di tutti i paesi terzi escluso il Messico	Quantità (in 000 di unità)	20 372	18 278	15 380	16 402
	Indice (2018 = 100)	100	90	75	81
	Quota di mercato (in %)	26,2	24,8	25,8	25,5
	Indice (2018 = 100)	100	95	98	97
	Prezzo medio (EUR/unità)	56,2	56,1	54,1	56,5
	Indice (2018 = 100)	100	100	96	101

Fonte: banca dati Comext di Eurostat

- (138) Le quantità importate da altri paesi terzi rappresentavano una quota di mercato del 26,2 % nel 2018 e del 25,5 % durante il periodo dell'inchiesta. Nel periodo in esame la quantità di tali importazioni è diminuita del 19 % e la loro quota di mercato ha registrato in parte lo stesso andamento, con un calo del 3 %. Il prezzo medio di queste importazioni è aumentato dell'1 % ed è risultato più elevato rispetto al prezzo medio dell'industria dell'Unione (+ 12 %) e significativamente più elevato rispetto al prezzo medio delle importazioni dal paese interessato (+ 26 %). L'unico paese che ha aumentato la propria quota di mercato nel periodo in esame, passando dal 10,3 % al 13,0 %, è la Turchia. Tuttavia i prezzi medi turchi erano leggermente più alti rispetto a quelli dell'industria dell'Unione (+ 1,0 %) e significativamente più alti rispetto ai prezzi delle importazioni dal paese interessato (+ 14 %).
- (139) La Commissione ha pertanto concluso in via provvisoria che le importazioni da altri paesi terzi non hanno contribuito al pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

#### 5.2.2. La pandemia di COVID-19

- (140) Nel 2020 la produzione dell'industria automobilistica è diminuita di circa 4,2 milioni di veicoli a causa della pandemia di COVID-19, con un impatto diretto sui fornitori a monte, che ha comportato un calo delle vendite di ruote di alluminio di 14 milioni nel 2020 rispetto al 2019. Il calo della produzione è stato particolarmente significativo nel secondo trimestre del 2020, ma il mercato si è ripreso nei mesi successivi, recuperando 5 milioni di ruote: da 60 milioni nel 2020 a 65 milioni durante il periodo dell'inchiesta. Il consumo tuttavia non ha raggiunto il livello del 2019, principalmente a causa della carenza di semiconduttori utilizzati dai produttori di automobili. L'aumento della domanda nel periodo dell'inchiesta non ha favorito l'industria dell'Unione, ma soprattutto le importazioni marocchine (2,6 milioni di importazioni nel periodo dell'inchiesta e il 4 % della quota di mercato). Oltre a rilevare i quantitativi di vendita, le importazioni marocchine hanno esercitato una pressione al ribasso sui prezzi e hanno impedito ai produttori dell'Unione di trasferire l'aumento dei loro costi agli acquirenti, con una conseguente riduzione sostanziale del fatturato e perdite ancora maggiori rispetto al 2020.
- (141) A tale riguardo, infatti, la pandemia di COVID-19 ha avuto un impatto negativo sull'industria dell'Unione, in particolare nel 2020, quando i siti di produzione della stessa hanno dovuto chiudere temporaneamente. Tuttavia, quando il mercato si è ripreso dopo la pandemia di COVID-19, l'industria dell'Unione non ha tratto alcun vantaggio a causa dell'aumento delle importazioni dal paese interessato a prezzi di dumping.
- (142) La Commissione ha pertanto concluso in via provvisoria che la pandemia di COVID-19 non ha attenuato il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping dal paese interessato e il pregiudizio notevole subito dall'industria dell'Unione.

#### 5.2.3. Andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione

- (143) Nel periodo in esame la quantità delle esportazioni dei produttori dell'Unione inclusi nel campione ha registrato l'andamento indicato di seguito.

Tabella 12

**Andamento delle esportazioni dei produttori dell'Unione inclusi nel campione**

	2018	2019	2020	Periodo dell'inchiesta
Quantità dell'esportazione (in 000 di unità)	3 454	2 892	2 138	2 719
Indice (2018 = 100)	100	84	62	79
Prezzo medio (EUR/unità)	67,3	68,7	60,6	66,5
Indice (2018 = 100)	100	102	90	99

Fonte: EUWA per le quantità delle importazioni e risposte al questionario verificate per il prezzo medio

- (144) Durante il periodo dell'inchiesta le vendite all'esportazione ad acquirenti indipendenti rappresentavano il 5,6 % della produzione totale dell'industria dell'Unione. Nel periodo in esame le quantità delle esportazioni hanno registrato oscillazioni, passando da un calo del 38 % tra il 2018 e il 2020 a un aumento durante il periodo dell'inchiesta. Nel complesso, nel periodo in esame le vendite all'esportazione sono diminuite del 21 %. Nel periodo in esame il prezzo all'esportazione per unità era significativamente più elevato rispetto ai prezzi dell'Unione.
- (145) Durante il periodo dell'inchiesta l'industria dell'Unione ha venduto oltre il 95 % della sua produzione sul mercato dell'Unione. Sebbene il peggior andamento delle esportazioni possa aver contribuito al pregiudizio notevole subito dall'industria dell'Unione, la Commissione ha pertanto concluso in via provvisoria che, considerata l'alta quota di vendite dell'Unione rispetto alle vendite all'esportazione, tale evoluzione non ha attenuato il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping dal paese interessato e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

#### 5.2.4. Effetto dei contratti pluriennali ed evoluzione dei costi di produzione

- (146) Le vendite dell'industria dell'Unione del prodotto simile nel mercato dell'Unione si basavano su contratti pluriennali con acquirenti nel settore della produzione di automobili che fissavano i prezzi per la durata della produzione di un determinato tipo di automobile. Sebbene nel corso dell'applicazione del contratto annuale l'industria dell'Unione disponga di un margine minimo per aumentare i prezzi di vendita in caso di aumento dei prezzi delle materie prime, in linea di principio dovrebbe essere in grado di aumentare i prezzi di vendita in sede di negoziazione dei contratti per l'anno successivo. Come illustrato nella sezione 4.4.3.1, tra il 2018 e il periodo dell'inchiesta il costo medio di produzione dell'industria dell'Unione è aumentato del 9 %, mentre il prezzo medio di vendita dell'industria dell'Unione sul mercato dell'UE è rimasto stabile.
- (147) Come illustrato nella tabella 7, l'industria dell'Unione non ha avuto difficoltà, nonostante i contratti annuali, a vendere a prezzi che coprissero i costi di produzione nel 2018 e nel 2019 quando le importazioni dal Marocco non esistevano. Tuttavia, quando sono iniziate le importazioni nel 2020 e sono aumentate in modo significativo nel periodo dell'inchiesta, l'industria dell'Unione non è stata più in grado di adeguare sufficientemente i propri prezzi di vendita negli ultimi contratti annuali per coprire i crescenti costi di produzione, a causa della pressione sui prezzi che le importazioni esercitavano. Di conseguenza l'industria dell'Unione ha ottenuto solo profitti molto bassi nel 2020 e ha iniziato a registrare perdite durante il periodo dell'inchiesta.
- (148) Pertanto non sembra che il lasso di tempo intercorso tra l'aumento del costo delle materie prime e quello dei prezzi di vendita dovuto ai contratti annuali abbia impedito all'industria dell'Unione di adeguare i suoi prezzi di vendita all'aumento dei costi di produzione nel periodo in esame. Di conseguenza la Commissione ha concluso in via provvisoria che la fissazione dei prezzi di vendita nei contratti annuali non ha attenuato il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio riscontrato.

#### 5.2.5. Consumo

- (149) Gli utilizzatori hanno affermato che la contrazione del mercato dell'Unione per le ruote in alluminio ha arrecato pregiudizio all'industria dell'Unione.

- (150) Come indicato al considerando 139, nel periodo in esame il consumo dell'Unione è sceso di 13 milioni di unità, vale a dire del 17 %. Sebbene i dati relativi alle vendite dell'Unione rispecchiassero l'andamento del consumo dell'Unione, quando il consumo è ripreso nel periodo dell'inchiesta ed è aumentato dell'8 % rispetto al 2020, l'industria dell'Unione non ne ha tratto alcun vantaggio a causa delle importazioni dal Marocco. Infatti la quota di mercato dell'industria dell'Unione è diminuita di 2,9 punti percentuali, passando dal 71,7 % nel 2020 al 68,8 % nel periodo dell'inchiesta, mentre la quota di mercato delle importazioni dal Marocco è aumentata del 129 %, passando dall'1,7 % nel 2020 al 3,9 % nel periodo dell'inchiesta. La causa del pregiudizio all'industria dell'Unione è stata quindi la contrazione dei prezzi esercitata dalle importazioni a basso prezzo oggetto di dumping, piuttosto che una perdita di quantità dovuta al calo del consumo.
- (151) Pertanto la Commissione ha concluso in via provvisoria che la contrazione del 17 % della domanda di mercato non poteva essere considerata una causa di pregiudizio che attenuava il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio riscontrato.

### 5.3. Conclusioni sul nesso di causalità

- (152) Il deterioramento della situazione finanziaria dell'industria dell'Unione era concomitante all'aumento della quantità delle importazioni di ruote di alluminio dal paese interessato, effettuate a prezzi di dumping.
- (153) La Commissione ha distinto e separato gli effetti di tutti i fattori noti sulla situazione dell'industria dell'Unione dagli effetti pregiudizievoli delle importazioni oggetto di dumping. Sono stati presi in considerazione l'impatto delle importazioni da altri paesi terzi, la pandemia di COVID-19 e la diminuzione della domanda, l'evoluzione del costo di produzione, l'andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione e i contratti pluriennali.
- (154) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso in via provvisoria che le importazioni oggetto di dumping dal paese interessato hanno causato un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione e che gli altri fattori, singolarmente o collettivamente, non hanno attenuato il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio notevole.

## 6. LIVELLO DELLE MISURE

- (155) Per determinare il livello delle misure la Commissione ha esaminato se un dazio inferiore al margine di dumping fosse sufficiente per eliminare il pregiudizio arrecato dalle importazioni oggetto di dumping all'industria dell'Unione.

### 6.1. Margine di pregiudizio

- (156) Il pregiudizio sarebbe eliminato se l'industria dell'Unione fosse in grado di ottenere un profitto di riferimento vendendo a un prezzo indicativo ai sensi dell'articolo 7, paragrafi 2 *quater* e 2 *quinquies*, del regolamento di base.
- (157) A norma dell'articolo 7, paragrafo 2 *quater*, del regolamento di base, per stabilire il profitto di riferimento la Commissione ha tenuto conto dei seguenti fattori: il livello di redditività precedente all'aumento delle importazioni dal paese interessato, il livello di redditività necessario a coprire tutti i costi e gli investimenti, la ricerca e lo sviluppo (R&S) e l'innovazione, e il livello di redditività atteso in condizioni di concorrenza normali. Tale margine di profitto non dovrebbe essere inferiore al 6 %.
- (158) In una prima fase la Commissione ha stabilito un profitto base che copriva tutti i costi in condizioni di concorrenza normali. La Commissione ha considerato i profitti realizzati dai produttori dell'Unione inclusi nel campione prima che le importazioni sleali dal Marocco accelerassero e iniziassero ad arrecare pregiudizio all'industria dell'Unione. Tale margine di profitto è stato calcolato al 7,9 %, che corrisponde alla media dei profitti realizzati dall'industria dell'Unione nel periodo 2018-2019.
- (159) L'industria dell'Unione ha fornito elementi di prova a sostegno del fatto che il suo livello di investimenti, ricerca e sviluppo (R&S) e innovazione durante il periodo in esame sarebbe stato più elevato in condizioni di concorrenza normali. In effetti le argomentazioni dell'industria dell'Unione sono state ritenute fondate. Per riflettere questo dato nel profitto di riferimento, la Commissione ha calcolato la differenza tra le spese per investimenti, R&S e innovazione in normali condizioni di concorrenza, fornite dall'industria dell'Unione e verificate dalla Commissione, e le spese per investimenti, R&S e innovazione effettivamente sostenute nel periodo in esame. Tale differenza, espressa in percentuale del fatturato, era pari a 0,4 %.

- (160) Tale percentuale dello 0,4 % è stata aggiunta al profitto di base del 7,9 % indicato al considerando 158, il che ha portato a un profitto di riferimento dell'8,3 %.
- (161) A norma dell'articolo 7, paragrafo 2 *quinqüies*, del regolamento di base, come ultimo passaggio, la Commissione ha valutato i costi futuri che risultano dagli accordi ambientali multilaterali, e relativi protocolli, di cui l'Unione è parte, e dalle convenzioni dell'ILO elencate nell'allegato I bis, che l'industria dell'Unione dovrà sostenere durante il periodo di applicazione della misura ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2. Sulla base degli elementi di prova disponibili, la Commissione ha stabilito un costo aggiuntivo di 0,5 EUR/unità, che è stato sommato al prezzo non pregiudizievole di cui al considerando precedente.
- (162) Su tale base la Commissione ha calcolato la media ponderata dei prezzi non pregiudizievole del prodotto simile per l'industria dell'Unione di 55,9 EUR/unità, applicando il suddetto margine di profitto di riferimento al costo di produzione dei produttori dell'Unione inclusi nel campione durante il periodo dell'inchiesta ed effettuando gli adeguamenti a norma dell'articolo 7, paragrafo 2 *quinqüies*, in relazione a ogni tipo.
- (163) La Commissione ha quindi determinato il margine di pregiudizio sulla base di un confronto tra la media ponderata dei prezzi all'importazione dei produttori esportatori inclusi nel campione in Marocco che hanno collaborato, stabilita per calcolare l'undercutting dei prezzi, e la media ponderata dei prezzi non pregiudizievole del prodotto simile venduto nel mercato dell'Unione dai produttori dell'Unione inclusi nel campione durante il periodo dell'inchiesta. Le differenze risultanti da tale confronto sono state espresse in percentuale della media ponderata del valore cif all'importazione.
- (164) Il livello di eliminazione del pregiudizio per «tutte le altre società» è definito analogamente al margine di dumping per tali società (cfr. considerando 73).

Paese	Società	Margine di dumping (%)	Margine di pregiudizio (%)
Marocco	Hands	8,0	44,0
	Tutte le altre società	16,5	51,6

## 7. INTERESSE DELL'UNIONE

### 7.1. Interesse dell'industria dell'Unione

- (165) L'effetto delle misure anti-dumping sarà positivo per i produttori dell'Unione, poiché le misure permetteranno all'industria dell'Unione di adeguare i prezzi di vendita per coprire l'aumento del costo di produzione. Pertanto l'industria dell'Unione tornerebbe a una situazione sostenibile, che le consentirebbe di operare investimenti futuri, in particolare per attenersi alle norme ambientali e sociali.
- (166) In assenza di misure l'industria dell'Unione continuerà a subire un pregiudizio notevole e si prevede che la sua situazione finanziaria, in particolare in termini di redditività, utile sul capitale investito e flusso di cassa, peggiorerà ulteriormente, soprattutto alla luce dell'aumento delle importazioni oggetto di dumping dal paese interessato, che è continuato anche dopo il periodo dell'inchiesta, mettendo così a repentaglio la sua redditività.

### 7.2. Interesse degli importatori indipendenti e degli utilizzatori

- (167) All'avvio dell'inchiesta sono stati contattati gli importatori, nessuno dei quali ha collaborato.
- (168) Per quanto riguarda gli utilizzatori, due produttori di automobili e la loro associazione (ACEA), hanno collaborato.



- (169) I produttori di automobili sono gli acquirenti dell'industria delle ruote di alluminio dell'Unione e al momento si approvvigionano di ruote di alluminio dall'industria dell'Unione per circa il 70 % del loro fabbisogno. Durante il periodo dell'inchiesta le importazioni dal paese interessato rappresentavano una quota di mercato del 3,9 % sul mercato dell'Unione e le importazioni da altri paesi terzi avevano una quota di mercato del 25,5 %, nonché livelli di prezzo più elevati rispetto a quelli dell'industria dell'Unione. Di conseguenza i produttori di automobili hanno a disposizione anche altre fonti di approvvigionamento oltre all'industria dell'Unione e al Marocco. Ciò è confermato anche dal fatto che gli acquisti di ruote di alluminio dal Marocco hanno rappresentato circa il 30 % degli acquisti totali di ruote di alluminio da parte dei due utilizzatori durante il periodo dell'inchiesta. Inoltre, in base ai dati dei due utilizzatori che hanno risposto al questionario, le ruote di alluminio rappresentavano circa lo 0,5 % dei loro costi di produzione. Di conseguenza la Commissione ha concluso in via provvisoria che l'impatto delle misure sulle ruote di alluminio è limitato per i produttori di automobili.
- (170) L'ACEA ha affermato che le importazioni dal Marocco rispondevano alle esigenze strategiche dei produttori di automobili dell'Unione che i produttori di ruote di alluminio dell'Unione non sono in grado di soddisfare, poiché questi ultimi scelgono deliberatamente di non aumentare le loro capacità produttive. Pertanto i produttori di automobili non hanno altra scelta se non quella di diversificare l'approvvigionamento, ricorrendo, tra le altre cose, a diverse fonti di importazione.
- (171) Come indicato nel considerando 40, l'industria delle ruote di alluminio dell'Unione è un fornitore dei produttori di automobili e la sua attività dipende dalle gare d'appalto indette da queste grandi società. La designazione dei fornitori di ruote di alluminio e quindi le consegne effettive di ruote avvengono con anni di anticipo rispetto alla produzione di automobili, il che dovrebbe dare all'industria delle ruote di alluminio tempo sufficiente per adeguare la propria produzione. Se necessario l'industria delle ruote di alluminio dell'Unione potrebbe aumentare la propria capacità con un preavviso relativamente breve, dato che l'investimento richiesto non riguarda i forni o le cabine di verniciatura, ma piuttosto le macchine per colata che possono essere installate facilmente. Pertanto se i produttori di ruote di alluminio dell'Unione non hanno investito in ulteriore capacità produttiva, ciò è dovuto piuttosto alla mancanza di un numero sufficiente di contratti futuri da parte dei produttori di automobili. L'industria dell'Unione non ha quindi avuto incentivi adeguati per investire in capacità supplementari, in assenza di un prevedibile aumento della domanda della sua produzione. Inoltre il consumo dell'Unione è stato di 64,31 milioni di unità durante il periodo dell'inchiesta. La capacità totale dell'industria dell'Unione era di 61,29 milioni di unità, mentre la produzione totale dell'Unione era di 48,75 milioni di unità nel periodo dell'inchiesta e le esportazioni dell'industria dell'Unione sono state pari a 2,71 milioni di unità. Ne consegue che l'industria dell'Unione dispone già di una capacità produttiva sufficiente per coprire quasi la totalità della domanda di ruote di alluminio da parte dell'Unione. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (172) L'ACEA ha sostenuto che l'industria delle ruote di alluminio dell'Unione non soddisfaceva i requisiti relativi alla capacità inutilizzata stabiliti dai produttori di automobili (l'industria dell'Unione ha dichiarato un elevato livello di utilizzo degli impianti, superiore al 95 %) e ha obbligato i produttori di automobili a diversificare l'approvvigionamento, in particolare rivolgendosi al Marocco.
- (173) La Commissione ha osservato che non sono stati forniti elementi di prova che dimostrino che l'industria delle ruote di alluminio dell'Unione abbia perso gare d'appalto a causa di un problema legato alla sua capacità produttiva o che l'industria delle ruote di alluminio dell'Unione non abbia consegnato le ruote di alluminio in seguito agli ordini commerciali dei produttori di automobili. Inoltre l'utilizzo degli impianti stabilito per il periodo dell'inchiesta è stato pari all'80 %. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (174) L'ACEA ha affermato che la pandemia di COVID-19 ha causato interruzioni nelle catene di approvvigionamento e i produttori di automobili sono stati colpiti in pieno dalla pandemia di COVID-19 registrando una perdita totale di 4,2 milioni di veicoli, pari al 22,9 % della produzione dell'Unione nel 2019. La redditività dei produttori di automobili è diminuita e ciò ha avuto ripercussioni anche sui fornitori del settore automobilistico.
- (175) La Commissione ha osservato che la maggior parte dei produttori di automobili ha registrato profitti per l'esercizio finanziario 2021, che hanno superato la percentuale abitualmente rilevata negli anni precedenti <sup>(21)</sup>.
- (176) Non vi sono ulteriori informazioni disponibili che dimostrino che le misure avrebbero un'incidenza negativa considerevole sugli utilizzatori superiore all'impatto positivo delle misure sull'industria dell'Unione.

<sup>(21)</sup> Nota per il fascicolo sulle relazioni annuali per l'anno 2021 pubblicate da alcuni costruttori di automobili.

### 7.3. Conclusioni in merito all'interesse dell'Unione

- (177) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso in via provvisoria che non vi sono motivi fondati per ritenere contraria all'interesse dell'Unione, in questa fase dell'inchiesta, l'istituzione di misure sulle importazioni di ruote di alluminio originarie del Marocco.

### 8. MISURE ANTIDUMPING PROVVISORIE

- (178) Viste le conclusioni raggiunte dalla Commissione in merito al dumping, al pregiudizio, al nesso di causalità, al livello di misure e all'interesse dell'Unione, è opportuno istituire misure provvisorie per evitare che le importazioni oggetto di dumping arrechino un ulteriore pregiudizio all'industria dell'Unione.
- (179) Sulla base di quanto precede, le aliquote del dazio antidumping provvisorio, espresse sul prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, dovrebbero essere quelle indicate di seguito.

Paese	Società	Dazio antidumping provvisorio
Marocco	HANDS 8 SA.	8,0 %
	Tutte le altre società	16,5 %

- (180) L'aliquota individuale del dazio antidumping specificata nel presente regolamento per ciascuna società è stata stabilita sulla base delle risultanze della presente inchiesta. Essa rispecchia pertanto la situazione constatata nel corso dell'inchiesta per la società in questione. Tale aliquota del dazio si applica esclusivamente alle importazioni del prodotto in esame originario del paese interessato e fabbricato dalla persona giuridica indicata. Le importazioni del prodotto in esame fabbricato da altre società non specificamente menzionate nel dispositivo del presente regolamento, comprese le entità collegate a quelle espressamente menzionate, dovrebbero essere soggette all'aliquota del dazio applicabile a «tutte le altre società». Esse non dovrebbero essere assoggettate ad alcuna aliquota individuale del dazio antidumping.
- (181) 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 anche ai produttori che non hanno esportato nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta.
- (182) Per ridurre al minimo i rischi di elusione dovuti alle differenze tra le aliquote del dazio, sono necessarie misure speciali atte a garantire l'applicazione dei dazi antidumping individuali. Le società soggette a dazi antidumping individuali devono presentare una fattura commerciale valida alle autorità doganali degli Stati membri. La fattura deve essere conforme alle prescrizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento. Le importazioni non accompagnate da tale fattura dovrebbero essere soggette al dazio antidumping applicabile a «tutte le altre società».
- (183) Sebbene la presentazione della fattura sia necessaria per consentire alle autorità doganali degli Stati membri di applicare alle importazioni le aliquote individuali del dazio antidumping, essa non costituisce l'unico elemento che le autorità doganali devono prendere in considerazione. Di fatto, anche qualora ricevano una fattura e ne constatino la conformità a tutti i requisiti di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento, le autorità doganali degli Stati membri devono svolgere i controlli consueti di loro competenza e possono, come in tutti gli altri casi, esigere documenti aggiuntivi (documenti di spedizione ecc.) al fine di verificare l'accuratezza delle informazioni dettagliate contenute nella dichiarazione e garantire che la successiva applicazione dell'aliquota inferiore del dazio sia giustificata conformemente al diritto doganale.
- (184) Qualora, dopo l'istituzione delle misure in esame, si registri un notevole incremento delle quantità delle esportazioni di una delle società che beneficiano di aliquote individuali del dazio inferiori, tale aumento di quantità potrebbe essere considerato di per sé come una modificazione della configurazione degli scambi dovuta all'istituzione di misure, ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento di base. In tali circostanze, e se sono soddisfatte le condizioni necessarie, può essere avviata un'inchiesta antielusione. Tale inchiesta può, tra l'altro, esaminare la necessità di sopprimere le aliquote individuali del dazio e la conseguente istituzione di un dazio su scala nazionale.

(185) Le statistiche relative alle ruote in alluminio sono spesso espresse in numero di unità. La nomenclatura combinata pubblicata nell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio <sup>(22)</sup> relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune, non contempla tuttavia tali unità supplementari per le ruote in alluminio. È pertanto necessario prevedere che nella dichiarazione d'immissione in libera pratica per le importazioni del prodotto in esame sia indicato, oltre al peso in chilogrammi o in tonnellate, anche il numero di unità.

#### 9. REGISTRAZIONE

(186) Come indicato al considerando 3, la Commissione ha sottoposto a registrazione le importazioni del prodotto in esame. La registrazione è avvenuta ai fini di un'eventuale riscossione di dazi a titolo retroattivo a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento di base.

(187) Alla luce delle risultanze della fase provvisoria, la registrazione delle importazioni dovrebbe essere interrotta.

(188) In questa fase del procedimento non è stata adottata alcuna decisione in merito a una possibile applicazione retroattiva delle misure antidumping.

#### 10. INFORMAZIONI NELLA FASE PROVVISORIA

(189) Conformemente all'articolo 19 bis del regolamento di base, la Commissione ha informato le parti interessate in merito alla prevista istituzione di dazi provvisori. Tale informazione è stata inoltre resa nota al pubblico tramite il sito web della DG TRADE. Le parti interessate disponevano di un termine di tre giorni lavorativi per presentare osservazioni sull'esattezza dei calcoli a loro specificamente comunicati. Alla Commissione non è pervenuta alcuna osservazione da terzi interessati. Le osservazioni formulate in seguito alla comunicazione preventiva in merito ad altri aspetti dell'inchiesta, non riguardanti l'esattezza dei calcoli, saranno esaminate nella fase definitiva dell'inchiesta.

#### 11. DISPOSIZIONI FINALI

(190) Nell'interesse di una buona amministrazione, la Commissione inviterà le parti interessate a presentare osservazioni scritte e/o a chiedere un'audizione con la Commissione entro un termine prestabilito. Le parti interessate possono inoltre chiedere un'audizione con il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale.

(191) Le risultanze relative all'istituzione di dazi provvisori sono provvisorie e possono essere modificate nella fase definitiva dell'inchiesta,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di ruote di alluminio per veicoli a motore di cui alle voci da 8701 a 8705, con o senza i loro accessori, munite o non munite di pneumatici, attualmente classificate con i codici NC ex 8708 70 10 ed ex 8708 70 50 (codici TARIC: 8708 70 10 15, 8708 70 10 50, 8708 70 50 15 e 8708 70 50 50) originarie del Marocco.

2. Le aliquote del dazio antidumping provvisorio applicabili al prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, per il prodotto descritto al paragrafo 1 e fabbricato dalle società sotto elencate, sono le seguenti:

Paese	Società	Dazio antidumping provvisorio	Codice addizionale TARIC
Marocco	HANDS 8 SA.	8,0 %	C873
	Tutte le altre società	16,5 %	C999

<sup>(22)</sup> Regolamento (CEE) n. 2658/87, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica ed alla tariffa doganale comune (GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1).

3. L'applicazione dell'aliquota individuale del dazio stabilita per la società citata al paragrafo 2 è subordinata alla presentazione alle autorità doganali degli Stati membri di una fattura commerciale valida, su cui figuri una dichiarazione datata e firmata da un responsabile dell'entità che l'ha emessa, identificato con nome e funzione, formulata come segue: «Il sottoscritto certifica che il (volume) di (prodotto in esame) venduto per l'esportazione nell'Unione europea e oggetto della presente fattura è stato fabbricato da (nome e indirizzo della società) (codice addizionale TARIC) in Marocco. Il sottoscritto dichiara che le informazioni fornite nella presente fattura sono complete ed esatte». In caso di mancata presentazione di tale fattura, si applica il dazio applicabile a tutte le altre società.
4. L'immissione in libera pratica nell'Unione del prodotto di cui al paragrafo 1 è subordinata alla costituzione di una garanzia pari all'importo del dazio provvisorio.
5. Quando una dichiarazione di immissione in libera pratica è presentata per il prodotto di cui al paragrafo 1, nel campo corrispondente della dichiarazione è indicato il numero di unità dei prodotti importati, ferma restando l'unità supplementare definita nella nomenclatura combinata.
6. Salvo disposizioni contrarie, si applicano le disposizioni vigenti in materia di dazi doganali.

#### Articolo 2

1. Le parti interessate presentano alla Commissione le loro osservazioni scritte sul presente regolamento entro 15 giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
2. Le parti interessate che intendono chiedere un'audizione presso la Commissione devono farlo entro cinque giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.
3. Le parti interessate che intendono richiedere un'audizione presso il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale devono farlo entro cinque giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. Il consigliere-auditore esamina le domande presentate oltre tale termine e può decidere se la loro accettazione sia o meno appropriata.

#### Articolo 3

1. Le autorità doganali sono invitate a cessare la registrazione delle importazioni, istituita a norma dell'articolo 1 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/934.
2. I dati raccolti riguardo ai prodotti entrati nell'UE a fini di consumo non oltre 90 giorni prima della data di entrata in vigore del presente regolamento sono conservati fino all'entrata in vigore di eventuali misure definitive o fino alla chiusura del presente procedimento.

#### Articolo 4

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

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

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

Fatto a Bruxelles, il 14 luglio 2022

Per la Commissione  
La presidente  
Ursula VON DER LEYEN

---