

2026/1540

7.7.2026

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2026/1540 DELLA COMMISSIONE**del 6 luglio 2026****che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di pneumatici nuovi, di gomma, dei tipi utilizzati per autoveicoli da turismo, autobus o autocarri, con un indice di carico inferiore o uguale a 121 («pneumatici»), originari della Repubblica popolare cinese**

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 («regolamento di base») ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 7,

previa consultazione degli Stati membri,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA**1.1. Apertura**

- (1) Il 21 maggio 2025 la Commissione europea («Commissione») ha aperto un'inchiesta antidumping relativa alle importazioni di pneumatici nuovi, di gomma, dei tipi utilizzati per autoveicoli da turismo, autobus o autocarri, con un indice di carico inferiore o uguale a 121, originari della Repubblica popolare cinese («paese interessato» o «Cina» o «RPC») sulla base dell'articolo 5 del regolamento di base. La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾ («avviso di apertura»).
- (2) La Commissione ha aperto l'inchiesta a seguito di una denuncia presentata il 7 aprile 2025 dalla Coalition Against Unfair Tyre Imports («denunciante»). La denuncia è stata presentata per conto dell'industria dell'Unione di pneumatici per autovetture e autocarri leggeri 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) 2025/1538 della Commissione ⁽³⁾ («regolamento di registrazione»), la Commissione ha disposto la registrazione delle importazioni del prodotto in esame.

1.3. Parti interessate

- (4) Nell'avviso di apertura la Commissione ha invitato le parti interessate a manifestarsi al fine di partecipare all'inchiesta. Inoltre la Commissione ha informato espressamente dell'apertura dell'inchiesta i denuncianti, altri produttori noti dell'Unione, i produttori esportatori noti e le autorità cinesi, gli importatori, i fornitori, gli utilizzatori e gli operatori commerciali noti, nonché le associazioni notoriamente interessate, invitandoli a partecipare.
- (5) Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni sull'apertura dell'inchiesta e di chiedere un'audizione con la Commissione e/o con il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale.

⁽¹⁾ GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj>.

⁽²⁾ Avviso di apertura di un procedimento antidumping relativo alle importazioni di pneumatici nuovi, di gomma, dei tipi utilizzati per autoveicoli da turismo, autobus o autocarri, con un indice di carico inferiore o uguale a 121, originari della Repubblica popolare cinese (GU C, C/2025/2778, 21.5.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/2778/oj>).

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/1538 della Commissione, del 25 luglio 2025, che dispone la registrazione delle importazioni di pneumatici nuovi, di gomma, dei tipi utilizzati per autoveicoli da turismo, autobus o autocarri con un indice di carico inferiore o uguale a 121, originari della Repubblica popolare cinese (GU L, 2025/1538, 28.7.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1538/oj).

- (6) Si sono tenute audizioni con 4M Pro&Invest Sp. z o.o. («4M Pro&Invest»), un operatore commerciale indipendente per il prodotto oggetto dell'inchiesta, nonché con la Coalition of Passenger Cars and Light Lorries Importers («Coalition of PC-LL Importers»), che rappresenta due importatori indipendenti del prodotto oggetto dell'inchiesta, Deldo Autobanden NV («Deldo») e Interpneu Handelsgesellschaft mbH («Interpneu»).

1.4. **Richiesta di anonimato**

- (7) Diversi produttori dell'Unione (denuncianti o sostenitori della denuncia) hanno chiesto l'anonimato per l'intera inchiesta, asserendo che rischiavano di essere gravemente danneggiati da azioni di ritorsione. La Commissione ha ritenuto che le parti avessero fornito una motivazione valida ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento di base e ha concesso a tali società il trattamento riservato della loro identità.
- (8) Altri produttori dell'Unione che si sono manifestati non hanno chiesto l'anonimato. Poiché però esisteva il rischio che i produttori dell'Unione ai quali è stato concesso l'anonimato fossero identificati per deduzione, l'anonimato ha dovuto essere esteso ai produttori dell'Unione che si sono manifestati ma non ne hanno fatto richiesta.

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

- (9) Numerose parti hanno presentato osservazioni sulla denuncia e sull'apertura del caso.
- (10) Due importatori indipendenti, Deldo e Interpneu, hanno affermato che la versione consultabile della denuncia presentava eccessivi interventi di espunzione e non consentiva alle parti di effettuare una valutazione completa del pregiudizio asserito dai denunciati. A tale riguardo, hanno chiesto che la versione consultabile della denuncia includesse intervalli di valori oltre agli indici, nonché la quota percentuale del totale delle vendite e dei profitti dell'UE per livello. La China Rubber Industry Association («CRIA») ha sostenuto che l'eccessivo trattamento riservato dei dati dell'industria dell'Unione, in particolare dei macroindicatori (produzione, vendite e quota di mercato dell'Unione), non le ha consentito di esercitare pienamente i suoi diritti di difesa.
- (11) CRIA, Deldo, Interpneu e Giti Tyre Fujian Company Ltd. («gruppo GITI»), un produttore esportatore, hanno contestato il fatto che la denuncia dimostrasse in misura sufficiente il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione. Tali parti interessate hanno affermato che il pregiudizio era inesistente nei livelli 1 e 2, in cui la maggior parte degli indicatori, quali i volumi di vendita dell'Unione, la quota di mercato e la redditività, è rimasta stabile o addirittura migliorata alla fine del periodo dell'inchiesta. Dato che praticamente non esistevano importazioni di prodotti dei livelli 1 e 2 dalla Cina, le quattro parti interessate hanno anche affermato che l'eventuale pregiudizio non poteva essere causato dalle importazioni cinesi.
- (12) La CRIA e il gruppo GITI hanno inoltre sostenuto che non esisteva intercambiabilità/concorrenza tra i livelli e che pertanto le importazioni cinesi di pneumatici del livello 3 non esercitavano una pressione al ribasso sui prezzi dei livelli superiori.
- (13) Per quanto riguarda le informazioni disponibili nella versione non riservata della denuncia, la Commissione ha ritenuto che le cifre indicizzate mostrassero le tendenze dei dati forniti in via riservata e soddisfacessero pertanto il criterio del riassunto significativo. La Commissione ha inoltre ritenuto che la denuncia contenesse elementi di prova del pregiudizio e del nesso di causalità sufficienti per avviare un'inchiesta riguardante i tre livelli. A tale proposito, dalla denuncia è emerso che il volume di produzione, la capacità e l'utilizzo degli impianti, nonché il volume delle vendite ad acquirenti indipendenti dei denunciati, sono diminuiti per tutti i livelli, con il calo più marcato per gli pneumatici del livello 3. Sebbene i prezzi di vendita siano aumentati, tale incremento è stato inferiore al tasso di aumento del costo di produzione, e dunque la redditività è diminuita per ciascuno dei tre livelli. La denuncia ha inoltre dimostrato che tale notevole deterioramento della situazione economica dei denunciati ha coinciso con un aumento consistente dei volumi delle importazioni cinesi a prezzi inferiori ai prezzi dei denunciati, per l'intera definizione del prodotto e anche separatamente per il livello 3, in cui si concentrava la maggior parte delle importazioni cinesi. La denuncia spiegava anche le modalità della concorrenza tra i livelli e in che modo i livelli di fascia superiore erano influenzati dalle importazioni e dai prezzi dei livelli inferiori. Gli elementi di prova di cui sopra sono stati considerati sufficienti nella fase di apertura e confermati in larga misura dall'inchiesta. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.

- (14) CRIA, Deldo, Interpneu, il gruppo Hankook e il gruppo GITI hanno presentato ulteriori osservazioni su vari indicatori di pregiudizio, sulla mancanza del nesso di causalità e sull'interesse dell'Unione. Tali aspetti sono descritti in dettaglio e trattati rispettivamente ai punti 4.6, 5 e 7.

1.6. **Campionamento**

- (15) 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.

Campionamento dei produttori dell'Unione

- (16) Nell'avviso di apertura la Commissione ha comunicato di aver selezionato in via provvisoria un campione di produttori dell'Unione. La Commissione ha selezionato il campione in base alla rappresentatività in termini di volume della produzione nell'Unione per ciascun segmento di mercato (livelli 1, 2 e 3) nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2024 nonché delle ubicazioni geografiche. Il campione era costituito da tre produttori dell'Unione. I produttori dell'Unione inseriti nel campione rappresentavano oltre il 14,5 % del volume totale stimato della produzione del prodotto simile nell'Unione. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni sul campione provvisorio.
- (17) Non è pervenuta alcuna osservazione e pertanto il campione provvisorio è stato confermato. Il campione era rappresentativo dell'industria dell'Unione.

Campionamento degli importatori indipendenti

- (18) Per decidere se fosse necessario ricorrere al campionamento e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato gli importatori indipendenti a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.
- (19) Quattro importatori indipendenti (Deldo, Delticon, AG («Decticon»), Interpneu e 4M Pro&Invest) hanno fornito le informazioni richieste e accettato di essere inseriti nel campione. In conformità dell'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato un campione di due importatori indipendenti (Deldo e Delticon) sulla base del massimo volume di importazioni del prodotto in esame. In conformità dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento di base, tutti gli importatori noti interessati sono stati consultati in merito alla selezione del campione.
- (20) Un produttore esportatore, Triangle Tyre Co., Ltd. («Triangle Tyre») e 4M Pro&Invest hanno presentato osservazioni riguardo al campione proposto. Entrambe le parti hanno sostenuto che le due società inserite nel campione non erano rappresentative della popolazione generale degli importatori, poiché si trattava di due importatori di grandi dimensioni operanti con margini relativamente più bassi, potendo beneficiare di un maggiore potere contrattuale e di economie di scala. In entrambi i casi inoltre i marchi privati costituivano una parte importante del portafoglio di vendite. Triangle Tyre ha anche aggiunto che il campione non era rappresentativo in quanto uno degli importatori era principalmente un distributore online. 4M Pro&Invest ha anche rilevato che entrambi gli importatori erano ubicati in Europa occidentale, nella zona euro, e pertanto non rispecchiavano adeguatamente la realtà economica del variegato mercato dell'Unione. 4M Pro&Invest ha inoltre sostenuto che avrebbe dovuto essere inserita nel campione in quanto piccola e media impresa dell'Europa orientale operante nelle importazioni di «pneumatici di nicchia».
- (21) In risposta a tali argomentazioni la Commissione ha osservato che poteva selezionare un campione solo dal gruppo disponibile di importatori indipendenti che hanno fornito una risposta al campionamento, tutti abbastanza simili (ad eccezione di 4M Pro&Invest), ossia importatori di grandi dimensioni con un ampio portafoglio di prodotti, compresi i marchi privati, operanti nell'Europa occidentale. I due importatori con i maggiori volumi di importazioni sono stati inseriti nel campione in quanto ritenuti i più rappresentativi in termini di volume. Per quanto riguarda la richiesta di 4M Pro&Invest di essere inserita nel campione, la Commissione ha ritenuto che, dato lo specifico portafoglio di prodotti importato da tale società, costituito quasi esclusivamente da «pneumatici di nicchia», nonché il volume complessivo molto limitato delle importazioni (inferiore allo 0,01 % dei volumi delle importazioni cinesi nel 2024), il suo inserimento non migliorerebbe in modo sostanziale la rappresentatività del campione e in ogni caso non avrebbe alcun impatto (peso) significativo sulle risultanze relative agli importatori indipendenti.

- (22) In seguito alla notifica pervenuta da Delticon che non avrebbe fornito una risposta al questionario, la Commissione ha informato le parti della sua decisione di sostituire tale importatore con il successivo maggiore importatore in termini di volume di importazioni del prodotto in esame, Interpneu. Successivamente sia Deldo che Interpneu hanno informato la Commissione che non avrebbero risposto al questionario.
- (23) Come indicato al considerando 21, 4M Pro&Invest non era considerata un importatore rappresentativo. Di conseguenza la Commissione non ha chiesto alla società di fornire una risposta al questionario.

Campionamento dei produttori esportatori

- (24) Per decidere se fosse necessario ricorrere al campionamento e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato tutti i produttori esportatori della RPC a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura. Inoltre ha invitato la missione della Repubblica popolare cinese presso l'Unione europea a individuare e/o contattare altri eventuali produttori esportatori potenzialmente interessati a partecipare all'inchiesta.
- (25) In tutto, 51 produttori esportatori/gruppi di produttori esportatori del paese interessato hanno fornito le informazioni richieste e accettato di essere inseriti nel campione. In conformità dell'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato un campione di due gruppi sulla base del massimo volume rappresentativo di esportazioni nell'Unione che potesse essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile. In conformità dell'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento di base, tutti i produttori esportatori noti interessati e le autorità del paese interessato sono stati consultati in merito alla selezione del campione.
- (26) Il campione era costituito da Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd («Shandong Yongsheng») e dal gruppo Hankook, in rappresentanza del 21,7 % del quantitativo totale stimato di pneumatici esportati nell'Unione dalla Repubblica popolare cinese nel periodo dell'inchiesta, sulla base delle informazioni pervenute in fase di campionamento. Sono pervenute osservazioni sul campione dal denunciante, dalla CRIA, e da sei produttori esportatori o gruppi di produttori esportatori – le società Cheng Shin Tire and Rubber Co., Ltd. e Cheng Shin Rubber Ind., Ltd. («gruppo Cheng Shin»), il gruppo GITI, il gruppo Hankook, Kumho Tire Co., Inc. («Kumho»), Qingdao Nexen Tire Corporation («Nexen») e Triangle Tyre.
- (27) Le parti interessate hanno per lo più presentato osservazioni sulla rappresentatività del campione per quanto riguarda la divisione del mercato in diversi segmenti ⁽⁴⁾ («livelli»), mentre cinque produttori esportatori/gruppi di produttori esportatori non inseriti nel campione hanno chiesto di essere aggiunti al campione o di essere sottoposti a un esame individuale.
- (28) Il denunciante ha affermato che oltre il 90 % delle importazioni cinesi nell'Unione era costituito da pneumatici di livello 3 (segmento degli pneumatici economici) e che solo meno del 10 % era costituito da pneumatici di livello 1 o 2 prodotti dal gruppo Hankook ⁽⁵⁾. Secondo il denunciante, poiché il peso di Hankook nel campione era compreso tra il 50 % e il 60 %, le importazioni di pneumatici dei livelli 1 o 2 erano sovrarappresentate e dunque il campione non era rappresentativo delle importazioni complessive dalla Cina in termini di segmenti di mercato e di prezzo medio. Il denunciante ha inoltre sostenuto che, secondo la sentenza della Corte nella causa *Fliesen-Zentrum*, i prezzi medi all'importazione per ciascun tipo di prodotto devono avvicinarsi il più possibile al prezzo medio delle importazioni nell'Unione del prodotto in esame e che le importazioni dovrebbero riflettere il più esattamente possibile la pressione sui prezzi subita dall'industria dell'Unione ⁽⁶⁾. Secondo il denunciante i margini di pregiudizio e di dumping basati sul campione attuale non eliminerebbero il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione. La parte ha chiesto che il gruppo Hankook fosse rimosso dal campione e sostituito da un altro produttore. Il denunciante ha anche rilevato che i dati relativi al volume delle importazioni, alla produzione e alle vendite sul mercato interno di Shandong Yongsheng potrebbero essere stati comunicati in modo errato e, in tal caso, la Commissione dovrebbe escludere la società dal campione.

⁽⁴⁾ Cfr. il punto 2.4.1 sulla segmentazione del mercato dell'Unione.

⁽⁵⁾ L'inchiesta ha stabilito che gli pneumatici del gruppo Hankook rientrano nei livelli 2 e 3 (cfr. punto 2.4.2).

⁽⁶⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 10 settembre 2015 (domanda di pronuncia pregiudiziale), *Fliesen-Zentrum Deutschland/Hauptzollamt Regensburg*, causa C-687/13, ECLI:EU:C:2015:573, punto 88.

- (29) La CRIA ha sostenuto che, in considerazione della varietà degli pneumatici fabbricati ed esportati dai produttori cinesi, dei canali di vendita distinti e della segmentazione del mercato, un campione di due sole società su 56 produttori esportatori cinesi che hanno presentato moduli di campionamento non era rappresentativo. La parte ha sostenuto che un campione che rappresentava solo il 21,7 % della quantità totale delle esportazioni non era sufficientemente rappresentativo della situazione dei produttori esportatori cinesi e che la Commissione dovrebbe ampliare il campione aggiungendo due società. A suo parere la Commissione disponeva di tempo sufficiente per ampliare il campione e dovrebbe considerare e accogliere anche le richieste relative a un margine di dumping individuale.
- (30) Il gruppo Cheng Shin ha osservato che un campione che rappresentava il 21,7 % del volume totale stimato delle esportazioni era troppo limitato, sproporzionato e non rappresentativo delle importazioni cinesi nell'Unione. A suo avviso, l'inserimento del gruppo Cheng Shin in tale fase del procedimento, con un'adeguata disponibilità di tempo e risorse umane per consentire l'esame di un'ulteriore società, aumenterebbe la rappresentatività del campione. A differenza della maggior parte dei produttori cinesi, il gruppo i) produceva con i propri marchi (Maxxis e CST), ii) riforniva il mercato degli pneumatici di primo equipaggiamento («OEM»), comprese società quali BMW, Volkswagen e PSA, iii) investiva notevoli risorse in ricerca e sviluppo («R&S») e iv) acquistava la gomma naturale e sintetica direttamente da fonti al di fuori della Cina e pertanto i suoi fattori produttivi non erano influenzati da distorsioni. Il gruppo Cheng Shin ha inoltre sostenuto che il suo inserimento nel campione avrebbe migliorato la copertura del segmento, in quanto produceva pneumatici ampiamente riconosciuti come appartenenti a un segmento di livello superiore.
- (31) Il gruppo GITI ha osservato che, essendo uno dei maggiori produttori di pneumatici di livello 2 in Cina, se non il principale, avrebbe dovuto essere inserito nel campione dei produttori esportatori. Il gruppo serviva sia il segmento OEM che quello post-vendita (sostituzione), acquistava una parte sostanziale dei suoi fattori produttivi dai mercati internazionali, rispettava il regolamento in materia di deforestazione e aveva già collaborato nell'inchiesta su *determinati pneumatici per autobus o autocarri* ⁽⁷⁾, il che faciliterebbe l'amministrazione corrente e ridurrebbe al minimo gli oneri amministrativi della Commissione. Il gruppo GITI ha inoltre fatto riferimento alla causa *Fliesen-Zentrum*, sostenendo che la Commissione dovrebbe selezionare un campione atto a garantire che i prezzi medi all'importazione per ciascun tipo di prodotto fossero il più possibile vicini alla media reale e che, in questo caso, il campione non comprendeva società del livello 2. Il gruppo ha fatto riferimento anche all'inchiesta sui *pannelli solari* ⁽⁸⁾, in cui la Commissione ha esplicitamente inserito nel campione degli esportatori i maggiori produttori di ciascun tipo del prodotto in esame, e all'inchiesta sul *biodiesel* ⁽⁹⁾, in cui la Commissione ha incluso un'ulteriore società per migliorare la rappresentatività delle importazioni cinesi rispetto al mix di prodotti dell'industria dell'Unione e facilitare il confronto tra i prezzi all'importazione e i prezzi dell'Unione. Il gruppo GITI ha inoltre sostenuto che escludendo le società del livello 2 la Commissione non poteva stabilire l'undercutting dei prezzi e l'underselling per segmento di mercato e, poiché circa il 25 % dell'industria dell'Unione rientrava nel livello 2, qualsiasi risultanza relativa alla situazione dell'industria dell'Unione e all'impatto delle importazioni cinesi sarebbe gravemente compromessa.
- (32) Il gruppo Hankook ha ritenuto che il campione riflettesse adeguatamente la segmentazione del mercato. Il gruppo ha contestato le argomentazioni del denunciante secondo cui dovrebbe essere escluso dal campione. Ha sostenuto che il regolamento di base imponeva che il campione, considerato nel suo insieme, riflettesse le condizioni economiche e commerciali dei produttori esportatori, ma non che ogni singola società dovesse riflettere esattamente la realtà del mercato degli esportatori di pneumatici per autovetture e autocarri leggeri dalla Cina. Pertanto l'inserimento del gruppo Hankook nel campione rifletteva accuratamente la realtà del mercato. In

⁽⁷⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1690 della Commissione, del 9 novembre 2018, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi e ricostruiti, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1690/oj).

⁽⁸⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1239/2013 del Consiglio, del 2 dicembre 2013, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di moduli fotovoltaici in silicio cristallino e dei relativi componenti chiave (celle) originari o provenienti dalla Repubblica popolare cinese (GU L 325 del 5.12.2013, pag. 66, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2013/1239/oj), considerando 12.

⁽⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2163 della Commissione, del 14 agosto 2024, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di biodiesel originario della Repubblica popolare cinese (GU L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), considerando 14.

secondo luogo, poiché la definizione del prodotto comprendeva i livelli 1, 2 e 3, il gruppo Hankook ha ritenuto giustificato che la Commissione scegliesse produttori che vendevano pneumatici in segmenti diversi dal livello 3, altrimenti la definizione del prodotto sarebbe stata limitata al livello 3. In terzo luogo, il gruppo Hankook ha osservato che Kumho e il gruppo GITI esportavano nell'Unione pneumatici di livello 2 e che pertanto la quota del livello 2 era superiore al 20 % delle importazioni totali. Il gruppo Hankook ha inoltre sostenuto che l'affermazione della Corte nella causa *Fliesen-Zentrum*, secondo cui il campione dovrebbe «riflettere il più esattamente possibile la pressione sui prezzi subita dall'industria dell'Unione», non significava che dovrebbero essere selezionate solo le società con i prezzi più bassi, come affermato dal denunciante: escludendo i prezzi più elevati, la pressione sui prezzi risulterebbe aumentata artificialmente. Il gruppo Hankook ha pertanto affermato che dovrebbe restare nel campione.

- (33) Kumho ha affermato che il campione non rappresentava il massimo volume rappresentativo di esportazioni che potesse essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile, né le caratteristiche del mercato degli pneumatici, che era frammentato. A suo avviso, il campione deve tenere conto in particolare dei segmenti di mercato (livelli) e delle differenze di prezzo. Kumho ha sottolineato che nell'inchiesta su *determinati pneumatici per autobus e autocarri* il campione rappresentava il 37 % delle esportazioni. La parte ha anche osservato che la quota del 21,7 % delle importazioni dei produttori esportatori inseriti nel campione poteva essere sovrastimata, in quanto le società inserite nel campione avrebbero potuto gonfiare le loro esportazioni. Facendo riferimento alla sentenza nella causa *Fliesen-Zentrum*, Kumho ha sostenuto che il campione definitivo dovrebbe comprendere le importazioni a prezzi che riflettono i prezzi medi all'importazione. Il campione dovrebbe pertanto essere ampliato per riflettere le realtà del mercato e per stabilire con precisione il dazio antidumping di «tutte le altre società». Kumho inoltre riteneva di essere una società appropriata da aggiungere al campione in rappresentanza del livello 2, in quanto la sua politica dei prezzi differiva da quella praticata sia dal gruppo Hankook che da Shandong Yongsheng. A suo parere, il suo inserimento nel campione aumenterebbe la rappresentatività senza comportare un onere aggiuntivo, considerata la struttura societaria semplice di Kumho.
- (34) Nexen ha affermato che il campione proposto non rifletteva sufficientemente la divisione del mercato in livelli e che esistevano importanti differenze tra i segmenti in termini di sviluppo del prodotto, processi di fabbricazione, controllo della qualità, strategie di commercializzazione e prezzi. Nexen ha sostenuto che avrebbe dovuto essere inserito nel campione poiché era uno dei primi 20 produttori di pneumatici a livello mondiale e serviva sia il mercato degli pneumatici di primo equipaggiamento che quello della sostituzione. In qualità di membro della European Tyre & Rubber Manufacturers Association («ETRMA»), e poiché disponeva di impianti di produzione nell'Unione, non aveva alcun incentivo ad agire contro l'interesse dell'Unione e ha riesaminato costantemente la sua strategia di fissazione dei prezzi per garantire l'assenza di distorsioni del mercato o di dumping.
- (35) Triangle Tyre ha affermato che ciascuna delle società inserite nel campione aveva un modello commerciale diverso e che in altre inchieste la Commissione ha inserito nel campione tre società. Triangle Tyre ha inoltre sottolineato che il mercato del prodotto in esame era un mercato particolare con segmenti (livelli) diversi e, poiché il suo modello commerciale si distingueva da quello delle società inserite nel campione, e per rendere il campione più rappresentativo, avrebbe dovuto essere aggiunta al campione.
- (36) La Commissione ha preso in considerazione tutte le osservazioni presentate dalle diverse parti.
- (37) In primo luogo, la Commissione ha ricordato che, come annunciato alle parti nella nota del 3 giugno 2025, il criterio per la selezione del campione era l'entità delle esportazioni nell'Unione. Grazie al campionamento delle due società con le maggiori esportazioni nell'Unione, vale a dire il gruppo Hankook e Shandong Yongsheng, il campione riguardava comunque due segmenti di mercato, in quanto il gruppo Hankook è presente sia nel livello 2 che nel livello 3. Poiché, sulla base delle informazioni contenute nella denuncia e come confermato durante l'inchiesta, non esistevano importazioni di pneumatici del livello 1 nell'Unione, il campione copriva i diversi livelli nella massima misura possibile.
- (38) In secondo luogo, le due società, di cui una era un grande gruppo, rappresentavano il numero massimo di società che la Commissione poteva esaminare entro il periodo di tempo disponibile. La Commissione ha pertanto ribadito che i criteri utilizzati per la selezione del campione si basavano sul massimo volume rappresentativo delle esportazioni nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta che potesse essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile, in conformità dell'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base.
- (39) Infine, la Commissione ha ricordato che la decisione finale sulla selezione del numero di società da esaminare e sulla copertura dei tipi di prodotti restava a discrezione della Commissione, a seconda delle circostanze di ciascun caso. Pertanto il fatto che in altre inchieste sia stato selezionato un campione più ampio non era pertinente nel caso di specie.

- (40) Sulla base delle informazioni contenute nella denuncia, l'industria dell'Unione è presente in tutti i livelli, con un maggior numero di vendite effettuate nel livello 1 rispetto ai livelli 2 e 3 combinati. Il campione proposto riguardava i due livelli di produzione ed esportazione della Cina nell'Unione e dunque teneva conto nella massima misura possibile delle importazioni che erano in stretta concorrenza con gli pneumatici prodotti e venduti dall'industria dell'Unione. La Commissione ha pertanto concluso che il campione rifletteva in misura sufficiente i diversi tipi di prodotto esportati nell'Unione e la segmentazione del mercato in livelli.
- (41) Per quanto riguarda il riferimento a *Fliesen-Zentrum* e le argomentazioni secondo cui il campione deve riflettere il prezzo medio delle importazioni nell'Unione, la Commissione ha ricordato che, in primo luogo, il riferimento ai prezzi medi riguardava il confronto dei prezzi medi dello stesso tipo di prodotti e non una media tra i prodotti (e i livelli, nel caso di specie). Ciò significa che qualsiasi confronto ai fini dei calcoli dell'*undercutting* e dell'*underselling* rifletterà il tipo di prodotto e il livello. In ogni caso, sulla base delle informazioni fornite nelle risposte al campionamento, i prezzi medi delle società inserite nel campione si avvicinavano al prezzo medio delle importazioni nell'Unione.
- (42) La Commissione ha inoltre ricordato che per decidere se vi fosse o meno tempo sufficiente per inserire un altro produttore esportatore nel campione occorre valutare le circostanze specifiche di ciascuna inchiesta. Nel caso in esame, una delle due società inserite nel campione, il gruppo Hankook, era un gruppo composto da tre entità produttrici e da un gran numero di parti collegate. Di conseguenza, in considerazione delle dimensioni delle società e del numero di parti collegate che hanno dovuto essere esaminate, non vi era tempo sufficiente per inserire nel campione un altro produttore esportatore o un gruppo di produttori esportatori. Sulla base delle informazioni ottenute nella fase del campionamento, il campione copriva il 21,7 % del volume delle importazioni nell'Unione, ossia un volume rappresentativo delle importazioni nell'Unione. La Commissione ha pertanto ritenuto che non fosse necessario aggiungere una terza società al campione.
- (43) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha respinto le argomentazioni e ha confermato il campione proposto.

1.7. Esame individuale

- (44) Sei (gruppi di) produttori esportatori della RPC hanno richiesto un esame individuale a norma dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento di base. La Commissione ha esaminato le richieste e ha concluso che non potevano essere accettate: l'esame delle due sole società inserite nel campione comprendeva già la valutazione/verifica di quattro entità produttrici e di oltre quindici società collegate nell'Unione. Poiché alcuni di questi ulteriori produttori o gruppi di produttori sono composti da diversi produttori e da un gran numero di parti collegate coinvolte nella produzione e nella vendita del prodotto oggetto dell'inchiesta, il numero di società da verificare raggiungerebbe circa 30 società. Quindi l'inserimento dei sei (gruppi di) produttori che hanno richiesto un esame individuale non sarebbe stato fattibile entro il periodo di tempo disponibile. Le richieste non hanno quindi potuto essere accolte.
- (45) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, il gruppo Cheng Shin ha affermato che la Commissione ha avuto a disposizione un ampio lasso di tempo tra la divulgazione delle informazioni sulla mancata imposizione di misure provvisorie e la divulgazione definitiva delle informazioni per esaminare le società che hanno chiesto l'esame individuale. La Commissione ha confermato che, alla luce degli elementi ricordati al considerando 44, che non sono stati contestati dal gruppo Cheng Shin, e del notevole lavoro di inchiesta svolto tra la divulgazione delle informazioni sulla mancata imposizione di misure provvisorie e la divulgazione definitiva delle informazioni, l'esame individuale dei produttori esportatori non inseriti nel campione sarebbe indebitamente gravoso e impedirebbe la tempestiva conclusione dell'inchiesta. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

1.8. Risposte al questionario e visite di verifica

- (46) La Commissione ha inviato al governo della Repubblica popolare cinese («governo della RPC») un questionario relativo all'esistenza di distorsioni significative nella RPC ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), del regolamento di base.

- (47) Inoltre il denunciante ha fornito nella denuncia sufficienti elementi di prova dell'esistenza di distorsioni relative alle materie prime nella RPC per quanto riguarda il prodotto in esame. Pertanto, come annunciato nell'avviso di apertura, nell'inchiesta sono state esaminate tali distorsioni relative alle materie prime per stabilire se fosse necessario applicare alla RPC le disposizioni dell'articolo 7, paragrafi 2 *bis* e 2 *ter*, del regolamento di base. Per questo motivo la Commissione ha inviato al riguardo questionari supplementari al governo della RPC.
- (48) La Commissione ha inviato questionari ai due gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione e ai tre produttori dell'Unione inseriti nel campione. Tutti i questionari sono stati messi a disposizione online ⁽¹⁰⁾ il giorno dell'apertura dell'inchiesta. Diversi utilizzatori si sono manifestati nel corso dell'inchiesta, ma uno di loro, Hyundai Motor Manufacturing Czech s.r.o («Hyundai») ha presentato una comunicazione scritta. Nessun utilizzatore o importatore ha fornito una risposta al questionario.
- (49) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per una determinazione del dumping, del conseguente pregiudizio e dell'interesse dell'Unione. Sono state effettuate visite di verifica a norma dell'articolo 16 del regolamento di base presso le sedi delle società di seguito indicate.

Produttori dell'Unione:

- Società G;
- Società I;
- Società T

Produttori esportatori della RPC:

- Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd,
- gruppo Hankook, costituito da:
 - Chongqing Hankook Tire Co., Ltd («CHKT»);
 - Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd («JHKT»);
 - Hankook Tire China Co., Ltd («HKTC»)

Sedi del gruppo Hankook in Corea:

- Hankook Tire and Technology Co., Ltd

Operatori commerciali in Europa:

- Hankook España S.A. («HES»);
- Hankook France S.A.R.L. («HSF»);
- Hankook Reifen Deutschland GmbH («HKRD»);
- Hankook Tire Italia S.R.L. («HIS»).

1.9. Periodo dell'inchiesta e periodo in esame

- (50) L'inchiesta relativa al dumping e al pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2024 e il 31 dicembre 2024 («periodo dell'inchiesta»). L'analisi delle tendenze utili per valutare il pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e la fine del periodo dell'inchiesta («periodo in esame»).

⁽¹⁰⁾ <https://tron.trade.ec.europa.eu/investigations/case-view?caseId=2799>.

1.10. Mancata istituzione di misure provvisorie

- (51) A norma dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento di base, il termine per l'istituzione di misure provvisorie era il 20 gennaio 2026. Il 18 dicembre 2025, a norma dell'articolo 19 bis, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione ha informato le parti interessate della sua intenzione di non istituire misure provvisorie.

1.11. Fase successiva del procedimento

- (52) La Commissione ha continuato a raccogliere e a verificare tutte le informazioni ritenute necessarie ai fini delle risultanze finali.
- (53) Il 27 aprile 2026 la Commissione ha informato tutte le parti dei principali fatti e considerazioni in base ai quali intendeva istituire un dazio antidumping definitivo («divulgazione definitiva delle informazioni»). Alle parti è stato concesso un periodo di tempo entro il quale potevano presentare osservazioni sulla divulgazione finale delle informazioni.
- (54) Il 30 aprile 2026 la CRIA ha chiesto l'intervento del consigliere-auditore per ricevere una proroga del termine per presentare osservazioni sul documento generale di divulgazione delle informazioni. Il consigliere-auditore ha esaminato tempestivamente la richiesta e ha informato la CRIA della sua decisione di respingerla. Il consigliere-auditore ha considerato i termini regolamentari per completare la presente inchiesta e bilanciato le fasi ancora necessarie per concludere l'inchiesta con tutti gli altri elementi sollevati dalla CRIA, che non costituivano circostanze eccezionali né una giusta causa.
- (55) Poiché alcune delle osservazioni ricevute in seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni hanno comportato una correzione di errori materiali nel calcolo dei prezzi CIF e dei dati sui costi dei produttori dell'Unione e poiché la Commissione ha rivisto l'aliquota delle SGAV per determinare importi congrui ed esenti da distorsioni per le SGAV e i profitti che incidono sul dumping, sull'undercutting e sui margini di pregiudizio, il 26 maggio 2026 la Commissione ha trasmesso a tutte le parti interessate ulteriori informazioni finali («ulteriori informazioni finali»).
- (56) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni sono pervenute osservazioni dal gruppo Cheng Shin, dalla CRIA, dal gruppo GITI, dal gruppo Hankook, da Kumho, da Shandong Yongsheng, dal denunciante, dagli importatori/distributori: Vannetukku Oy («Vannetukku»), Otto Just GmbH & Co («Otto Just»), Coalition of PC-LL Importers, Mileage Tyres e Asociacion Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumaticos («Adine»), un'associazione di importatori e distributori di pneumatici in Spagna e Hyundai. In seguito alle ulteriori informazioni finali sono pervenute osservazioni dal gruppo Hankook, da Kumho, Shandong Yongsheng e dal denunciante. Le osservazioni sono state trattate nelle sezioni pertinenti in appresso.
- (57) La Commissione ha tenuto audizioni con la CRIA, il denunciante, il gruppo GITI, il gruppo Hankook, Kumho, Shandong Yongsheng e Vannetukku. In seguito alle ulteriori informazioni finali si è tenuta un'audizione con Shandong Yongsheng.
- (58) Nelle sue osservazioni sulla divulgazione definitiva delle informazioni, la CRIA ha affermato che il termine concesso per presentare osservazioni sulle risultanze definitive non era sufficiente per presentare osservazioni significative. La Commissione ha fatto riferimento alle conclusioni del consigliere-auditore al riguardo e ha ricordato che, dato il calendario del procedimento, non era possibile concedere proroghe. Il termine di 10 giorni era anche conforme all'articolo 20, paragrafo 5, del regolamento di base. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (59) Nelle sue osservazioni successive alle ulteriori informazioni finali, Shandong Yongsheng ha sostenuto che la Commissione ha violato l'articolo 20, paragrafo 5, del regolamento di base e il suo diritto di difesa, in quanto non ha esaminato tutte le osservazioni delle parti interessate in seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni. Nel corso dell'audizione Shandong Yongsheng ha aggiunto che la Commissione avrebbe dovuto pubblicare nuove ulteriori informazioni riguardanti l'analisi del nesso di causalità, la scelta del paese rappresentativo e l'iperinflazione turca. La Commissione ha ricordato che le ulteriori informazioni finali riguardavano solo le modifiche che hanno avuto un impatto sul calcolo del dumping e del pregiudizio, ma che, come illustrato in dettaglio nelle rispettive sezioni che seguono, tutte le osservazioni presentate dopo la divulgazione definitiva delle informazioni e le ulteriori informazioni finali sono state debitamente prese in considerazione e affrontate dalla Commissione nelle sue considerazioni finali. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

2. PRODOTTO OGGETTO DELL'INCHIESTA, PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

2.1. Prodotto oggetto dell'inchiesta

- (60) Il prodotto oggetto dell'inchiesta è costituito da pneumatici nuovi, di gomma, dei tipi utilizzati per autoveicoli da turismo (compresi gli autoveicoli di tipo «break» e auto da corsa) e per autobus o autocarri, con un indice di carico inferiore o uguale a 121, attualmente classificati con i codici 4011 10 00 e 4011 20 10 («prodotto oggetto dell'inchiesta»). Questi prodotti sono comunemente denominati, rispettivamente, pneumatici per autovetture e pneumatici per autocarri leggeri.
- (61) Gli pneumatici per autovetture e autocarri leggeri («PC-LL») sono prodotti a partire dagli stessi materiali di base, vale a dire: gomma naturale e sintetica, nerofumo, olio diluente, vari prodotti chimici (antiossidanti, acceleranti), acciaio (per cinture e cerchietti) e tessuti (rayon, nylon, poliestere e fibre aramidiche).
- (62) Le fasi principali del processo di fabbricazione comprendono: i) miscelazione delle principali materie prime; ii) estrusione e calandratura; iii) fabbricazione dello pneumatico crudo; iv) solidificazione (vulcanizzazione) e v) ispezione finale (misurazione, collaudo).
- (63) Il prodotto oggetto dell'inchiesta comprende un'ampia varietà di pneumatici in termini di tipi e dimensioni, tutti con un indice di carico inferiore a 121. Sono normalmente montati su veicoli di piccole dimensioni, come le autovetture e gli autocarri leggeri o i rimorchi.

2.2. Prodotto in esame

- (64) Il prodotto in esame è il prodotto oggetto dell'inchiesta originario della Cina, attualmente classificato con i codici NC 4011 10 00 e 4011 20 10.

2.3. Prodotto simile

- (65) 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 esportato nell'Unione;
 - il prodotto oggetto dell'inchiesta fabbricato e venduto sul mercato interno della RPC; e
 - il prodotto oggetto dell'inchiesta fabbricato e venduto nell'Unione dall'industria dell'Unione.
- (66) La Commissione ha deciso che tali prodotti sono pertanto prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

2.4. Argomentazioni riguardanti la definizione del prodotto

- (67) Numerose parti hanno presentato osservazioni chiedendo l'esclusione di vari tipi di pneumatici.
- (68) 4M Pro&Invest ha sostenuto che gli pneumatici temporanei (denominati anche «salvaspazio» o «compatti») e gli pneumatici per rimorchi dovrebbero essere esclusi dalla definizione del prodotto in quanto presentano differenze fondamentali sia nelle loro caratteristiche fisiche e tecniche sia nell'uso previsto rispetto ai normali pneumatici per autovetture e autocarri leggeri. In particolare, 4M Pro&Invest ha affermato che gli pneumatici temporanei rientravano in diversi requisiti di etichettatura, erano di dimensioni inferiori con larghezza ridotta e battistrada meno profondo e spesso presentavano limiti massimi di distanza e velocità (di solito 80 km/h). Per quanto riguarda gli pneumatici per rimorchi, la parte ha affermato che, a differenza del prodotto oggetto dell'inchiesta, questi pneumatici presentavano un diametro del cerchio inferiore (meno di 15 pollici), profondità e scolpitura del battistrada diverse, nonché marcature, categorie di velocità (massimo 140 km/h o tra 80 e 100 km/h) e pressione

di gonfiaggio specifiche. 4M Pro&Invest ha anche affermato che tali differenze hanno finalità specifiche e che pertanto sia gli pneumatici temporanei che quelli per rimorchi non erano intercambiabili con i normali pneumatici per autovetture e autocarri leggeri. 4M Pro&Invest ha aggiunto altresì che tali pneumatici non erano prodotti dall'industria dell'Unione, o almeno non nelle quantità richieste, in particolare sul mercato della sostituzione. 4M Pro&Invest ha infine aggiunto che nell'inchiesta relativa alle ruote ⁽¹¹⁾ quelle inferiori a 16 pollici e non prodotte dall'industria dell'Unione erano escluse dalla definizione del prodotto.

- (69) Hyundai ha chiesto che gli pneumatici temporanei prodotti con tecnologia diagonale fossero esclusi dalla definizione del prodotto. Secondo Hyundai, tali prodotti non erano fabbricati dall'industria dell'Unione e pertanto non potevano arrecare pregiudizio all'industria dell'Unione. Pertanto i dazi danneggerebbero indebitamente i costruttori di automobili e gli utilizzatori finali.
- (70) Anche il gruppo Hankook ha sostenuto l'esclusione degli pneumatici temporanei, dato che tali pneumatici erano visibilmente diversi dagli pneumatici standard (più piccoli, più leggeri, dotati di trazione limitata, con un disegno del battistrada più semplice, limiti di velocità inferiori (massimo 30-50 mph) e destinati a brevi distanze (tra 50 e 100 miglia). Il gruppo Hankook ha aggiunto che tali pneumatici presentavano intagli diversi e che il loro costo di produzione era generalmente inferiore a quello dei normali pneumatici per autovetture e autocarri leggeri. Sulla base di tali caratteristiche, il gruppo Hankook ha affermato che gli pneumatici temporanei non erano intercambiabili con gli pneumatici standard per autovetture e autocarri leggeri.
- (71) Otto Just GmbH & Co («Otto Just»), un importatore indipendente specializzato nella fornitura a costruttori di apparecchiature originali nel settore dei rimorchi, ha affermato che gli pneumatici per rimorchi dovrebbero essere esclusi. Otto Just ha sottolineato che gli pneumatici per rimorchi erano generalmente più piccoli (compresi tra 8 e 15 pollici) e con un indice di carico elevato e che l'industria dell'Unione non disponeva di una capacità sufficiente per soddisfare questo segmento di mercato. Le misure antidumping creerebbero pertanto carenze di approvvigionamento e danneggerebbero i produttori di rimorchi, per lo più piccole e medie imprese.
- (72) Vannetukku ha affermato che gli «pneumatici a fascia bianca» (montati su auto d'epoca (da collezionisti) immatricolate per la prima volta anteriormente al 1980) con una larghezza di almeno 40 mm dovrebbero essere esclusi dalla definizione del prodotto. Secondo Vannetukku, tali pneumatici erano più costosi dei normali pneumatici per autovetture e autocarri leggeri e non erano fabbricati dall'industria dell'Unione e pertanto non potevano causare alcun pregiudizio all'industria dell'Unione. Vannetukku ha anche affermato che, contrariamente a quanto asserito dai produttori dell'Unione, tali pneumatici differivano dagli pneumatici d'epoca.
- (73) Inoltre numerose parti interessate (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda e Va-Pa Toute Oy) hanno chiesto l'esclusione di vari tipi di prodotti di nicchia specifici, quali pneumatici fuoristrada, pneumatici a struttura diagonale, pneumatici per auto storiche, marchi specifici per veicoli d'epoca, pneumatici per rimorchi ad alta velocità e competizioni, pneumatici semislick utilizzati per il drifting sportivo). In tutte queste comunicazioni si affermava che i dazi danneggerebbero gli acquirenti, mentre l'industria dell'Unione non produceva tali tipi di pneumatici, o li produceva solo in misura molto limitata, e pertanto non subiva alcun pregiudizio causato dalle loro importazioni.
- (74) La CRIA ha affermato che la definizione del prodotto oggetto dell'inchiesta era eccessivamente ampia e ambigua e copriva un'ampia gamma di gruppi di prodotti che non condividevano proprietà, specifiche e applicazioni finali simili. Analogamente alle parti di cui sopra, la CRIA ha affermato che alcuni di questi pneumatici non erano in concorrenza con gli pneumatici per autovetture e autocarri leggeri e che la produzione nell'Unione era insufficiente. La CRIA ha inoltre rilevato che un'inchiesta antidumping condotta dagli Stati Uniti escludeva gli pneumatici di scorta a uso temporaneo di tipo T, gli pneumatici a bassa velocità e gli pneumatici per rimorchi ⁽¹²⁾. La CRIA ha sottolineato altresì che la denuncia stessa faceva riferimento al regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹³⁾ nel definire il prodotto oggetto dell'inchiesta, sebbene tale regolamento

⁽¹¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2020/353 della Commissione, del 3 marzo 2020, che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio istituito sulle importazioni di ruote in acciaio originarie della Repubblica popolare cinese (GU L 65 del 4.3.2020, pag. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2020/353/oj).

⁽¹²⁾ Federal Register, vol. 80, n. 153, 10 agosto 2015.

⁽¹³⁾ Regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri, che modifica il regolamento (UE) 2017/1369 e che abroga il regolamento (CE) n. 1222/2009 (GU L 177 del 5.6.2020, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/740/oj>).

non si applichi esplicitamente a determinati pneumatici⁽¹⁴⁾. La CRIA ha pertanto chiesto alla Commissione di specificare, per ciascuna delle categorie escluse dal regolamento (UE) 2020/740, se rientrassero nell'ambito dell'inchiesta. In una successiva comunicazione, la CRIA si è concentrata su pneumatici di scorta a uso temporaneo, pneumatici per rimorchi e pneumatici fuoristrada professionali. La CRIA ha ribadito che pneumatici temporanei e pneumatici fuoristrada professionali erano esentati dai requisiti di etichettatura degli pneumatici di cui al regolamento (UE) 2020/740 e, poiché la denuncia stessa ha sottolineato la pertinenza dei requisiti obbligatori di etichettatura [registro europeo delle etichette energetiche («EPREL»)], la CRIA ha ritenuto che gli pneumatici espressamente esentati da tali requisiti debbano logicamente esulare dall'ambito dell'inchiesta. Per quanto riguarda gli pneumatici per rimorchi, la CRIA ha dichiarato che essi rientravano anche in un quadro normativo diverso a norma del regolamento UNECE n. 54⁽¹⁵⁾, che li definiva pneumatici per assali non motori e ne vietava l'uso su assali direzionali anteriori e assali motori. La CRIA ha ribadito che questi tre tipi di pneumatici non erano intercambiabili con i normali pneumatici per autovetture e autocarri leggeri e che erano tutti facilmente identificabili grazie alle marcature sul fianco aggiunte durante il processo di vulcanizzazione, che erano caratteristiche permanenti e non amovibili dello pneumatico.

- (75) La Commissione ha esaminato attentamente tali argomentazioni e ha stabilito quanto segue.
- (76) In primo luogo, per quanto riguarda la richiesta di chiarimenti presentata dalla CRIA, la Commissione sottolinea che tutti gli pneumatici conformi alla definizione del prodotto di cui al punto 2 dell'avviso di apertura e al punto 2.1 che precede rientrano nella definizione del prodotto oggetto dell'inchiesta, a meno che non siano espressamente esclusi. I prodotti contemplati da vari regolamenti dell'UE o delle Nazioni Unite sull'etichettatura dei prodotti o sulla classificazione dei veicoli non sono pertinenti per la determinazione della definizione del prodotto, a meno che non siano menzionati nella definizione del prodotto, come rilevato nella stessa denuncia cui la parte ha fatto riferimento⁽¹⁶⁾. Inoltre non esiste alcun requisito di intercambiabilità tra i vari tipi di prodotto nell'ambito del prodotto in esame e non è necessario che ogni pneumatico possa essere utilizzato in ogni veicolo/posizione. Questi elementi si riferiscono invece alla definizione del prodotto simile e sono importanti per l'analisi del pregiudizio e necessari per il confronto del prodotto. Analogamente, la definizione del prodotto di inchieste condotte da altre amministrazioni di paesi terzi non è un fattore pertinente.
- (77) Per quanto riguarda le argomentazioni relative agli pneumatici temporanei (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai e Hankook) e agli pneumatici per rimorchi (4M Pro&Invest, CRIA e Otto Just), la Commissione ha osservato che la maggior parte delle differenze presentate, quali battistrada meno profondo o più semplice, pressione di gonfiaggio più bassa o più elevata, dimensioni più piccole, larghezza più ridotta ecc., non sono sufficientemente specifiche né identificabili per costituire la base per la definizione/esclusione del prodotto. Inoltre l'affermazione secondo cui tali pneumatici non sarebbero prodotti dall'industria dell'Unione non è stata confermata dall'inchiesta, come verificato dalla Commissione. La Commissione ha constatato che gli pneumatici temporanei e per rimorchi erano prodotti dall'industria dell'Unione, anche se in quantità limitate. Data la forte pressione esercitata dalle importazioni cinesi a prezzi irragionevolmente bassi, l'industria dell'Unione sta effettivamente perdendo terreno in questi segmenti di prodotto nelle attuali condizioni di mercato. Nel complesso, la Commissione ha ritenuto che gli pneumatici temporanei e gli pneumatici per rimorchi condividano le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base. Sono costituiti dagli stessi materiali di base descritti al considerando 62.
- (78) Per quanto riguarda l'argomentazione sugli pneumatici a fascia bianca, la Commissione ha osservato che Vannetukku non ha fornito informazioni comprovate, né elementi di prova che dimostrino le differenze concrete nelle caratteristiche fisiche, chimiche o tecniche in base alle quali gli pneumatici a fascia bianca dovrebbero essere esclusi. Inoltre un prezzo più elevato non comporta di per sé un'assenza di dumping, undercutting e/o underselling. Gli elementi di prova contenuti nel fascicolo e le informazioni pubblicamente disponibili hanno inoltre dimostrato che tali pneumatici erano fabbricati anche dall'industria dell'Unione⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁴⁾ Gli pneumatici elencati dalla CRIA come segue: a) pneumatici professionali per fuori strada; b) pneumatici progettati per essere montati soltanto su veicoli immatricolati per la prima volta anteriormente al 1° ottobre 1990; c) pneumatici di scorta a uso temporaneo di tipo T; d) pneumatici di categorie di velocità inferiori a 80 km/h; e) pneumatici il cui diametro nominale del cerchio non superi 254 mm oppure sia pari o superiore a 635 mm; f) pneumatici muniti di dispositivi supplementari volti a migliorare le caratteristiche di trazione, quali gli pneumatici chiodati; g) pneumatici progettati per essere montati soltanto su veicoli destinati esclusivamente alle corse automobilistiche e h) pneumatici di seconda mano, a meno che tali pneumatici non siano importati da un paese terzo.

⁽¹⁵⁾ Regolamento n. 54 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei pneumatici per veicoli commerciali e relativi rimorchi (GU L 183 dell'11.7.2008, pag. 41, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54\(2\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/2008/54(2)/oj)).

⁽¹⁶⁾ Versione consultabile della denuncia, nota a piè di pagina 5 a pagina 5.

⁽¹⁷⁾ Fonte: siti web accessibili al pubblico di vari operatori commerciali, quali: Coker Tiretyre all'indirizzo: <https://cokertire.com/tires/styles/whitewall-tires/michelin.html> (ultima consultazione il 27 aprile 2026) e Topbanden all'indirizzo: <https://www.topbanden.com/NL/Pneus/MICHELIN/X%20WhiteWall> (ultima consultazione il 27 aprile 2026).

- (79) Analogamente, per quanto riguarda le argomentazioni generiche elencate al considerando 73, presentate da varie parti (B.I.S. Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda e Va-Pa Toute Oy), la Commissione ha ritenuto che tali argomentazioni non fornissero elementi di prova circostanziati in merito alle differenze nelle caratteristiche fisiche, chimiche o tecniche di tali pneumatici in base alle quali potessero essere definiti in modo distinto o esclusi dalla definizione del prodotto oggetto dell'inchiesta.
- (80) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Vannetukku ha ribadito la sua argomentazione secondo cui gli pneumatici a fascia bianca dovrebbero essere esclusi dalla definizione del prodotto. Vannetukku ha sottolineato che tali pneumatici differivano notevolmente dagli pneumatici standard, principalmente a causa dello spesso strato aggiuntivo di gomma bianca nel fianco, che richiedeva materie prime e processi di fabbricazione diversi. Vannetukku ha inoltre aggiunto che gli pneumatici a fascia bianca presentavano limiti di velocità diversi (inferiori) ed erano prodotti da pochissime imprese nel mondo e da nessuna nell'Unione. Vannetukku ha sottolineato di non aver venduto pneumatici a fascia bianca a prezzi di dumping. Vannetukku ha sostenuto che, al contrario, tali prodotti in generale costavano quasi il doppio di uno pneumatico standard equivalente e il loro livello di prezzo è rimasto stabile durante il periodo in esame. Per questi motivi, vale a dire la mancanza di produzione nell'Unione e l'assenza di dumping, secondo Vannetukku gli pneumatici a fascia bianca non erano responsabili della perdita di posti di lavoro nell'Unione e non potevano arrecare pregiudizio all'industria dell'Unione.
- (81) La CRIA ha ribadito la sua argomentazione secondo cui gli pneumatici fuoristrada professionali, temporanei e per rimorchi dovrebbero essere esclusi dall'ambito della presente inchiesta, in particolare a causa della loro mancanza di intercambiabilità con gli pneumatici standard per autovetture e autocarri leggeri. A tale riguardo la CRIA ha ribadito le stesse argomentazioni già descritte al considerando 74 e ha elencato una serie di inchieste antidumping in cui la Commissione aveva escluso alcuni tipi di prodotto asseritamente a causa della mancanza di intercambiabilità⁽¹⁸⁾. Secondo la CRIA, la definizione della Commissione secondo cui tali prodotti condividono lo stesso uso finale in quanto «fanno muovere i veicoli» era riduttiva e non rispecchiava la realtà economica e funzionale. La CRIA ha inoltre aggiunto che la Commissione ha erroneamente trascurato il regolamento (UE) 2020/740 sull'etichettatura degli pneumatici e le norme di omologazione UN/ECE in quanto irrilevanti ai fini della definizione del prodotto, ignorando in tal modo la normativa vincolante in materia di sicurezza che classifica distintamente i tipi di pneumatici.
- (82) Hyundai ha ribadito la sua argomentazione secondo cui gli pneumatici di scorta a uso temporaneo dovrebbero essere esclusi dalla definizione del prodotto, come descritto al considerando 69, e ha sottolineato che tali pneumatici erano chiaramente distinguibili grazie alle loro marcature.
- (83) Otto Just ha ribadito le sue argomentazioni relative agli pneumatici per rimorchi sintetizzate al considerando 71 e ha auspicato una valutazione differenziata di tale segmento.
- (84) Le argomentazioni relative alla definizione del prodotto e, in particolare, alla mancanza di intercambiabilità tra i vari tipi di prodotto già descritte e trattate ai considerando da 76 a 78 non sono state ripetute. La Commissione ha affermato di disporre di un ampio potere discrezionale nella definizione del prodotto e nella valutazione del grado di intercambiabilità. A tale proposito, è verosimile che anche nell'ambito della maggior parte degli pneumatici standard per autovetture e autocarri leggeri alcuni tipi potrebbero non essere adatti dal punto di vista economico o funzionale a tutti i tipi e a tutte le dimensioni di veicolo, ma ciò non significa in alcun modo che non possano

⁽¹⁸⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2163 della Commissione, del 14 agosto 2024, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di biodiesel originario della Repubblica popolare cinese (GU L, 2024/2163, 16.8.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2163/oj), considerando 40; regolamento di esecuzione (UE) 2025/261 della Commissione, del 10 febbraio 2025, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biodiesel originario della Repubblica popolare cinese a (GU L, 2025/261, 11.2.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/261/oj), considerando da 17 a 25; regolamento di esecuzione (UE) n. 830/2014 della Commissione, del 30 luglio 2014, che modifica il regolamento (CE) n. 1890/2005 del Consiglio, il regolamento di esecuzione (UE) n. 2/2012 del Consiglio e il regolamento di esecuzione (UE) n. 205/2013 del Consiglio per quanto riguarda la definizione del prodotto oggetto delle attuali misure antidumping relative a taluni elementi di fissaggio di acciaio inossidabile e a loro parti e le domande di riesame relativo a nuovi esportatori e che prevede, in alcuni casi, la possibilità di rimborso o di sgravio dei dazi (GU L 228, 31.7.2014, pag. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2014/830/oj), considerando 43; regolamento di esecuzione (UE) 2017/1932 della Commissione, del 23 ottobre 2017, recante modifica del regolamento di esecuzione (UE) n. 412/2013 del Consiglio che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva dei dazi provvisori istituiti sulle importazioni di oggetti per il servizio da tavola e da cucina in ceramica originari della Repubblica popolare cinese (GU L 273, 24.10.2017, pag. 4, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2017/1932/oj), considerando da 21 a 24; regolamento di esecuzione (UE) 2023/2202 della Commissione, del 16 ottobre 2023, che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2019/1259 che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di accessori fusi per tubi filettati di ghisa malleabile e ghisa a grafite sferoidale, originari della Repubblica popolare cinese e della Thailandia (GU L, 2023/2202, 17.10.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2202/oj), considerando da 29 a 32.

rientrare nella stessa definizione del prodotto ai fini di un'inchiesta antidumping. Gli pneumatici di nicchia individuati dalle parti in questione condividono le stesse caratteristiche fisiche di base degli pneumatici standard per autovetture e autocarri leggeri, vale a dire sono tutti pneumatici a base di gomma, con strutture del fianco e del battistrada adattate al loro uso di base, ossia essere montati sulle ruote di un veicolo e costituire il punto di contatto con la strada sostenendone il peso e fornendo nel contempo trazione, controllo dello sterzo, prestazioni di frenatura e assorbimento degli urti in varie combinazioni. Le presunte differenze rilevate dalle parti in merito alle caratteristiche fisiche o agli usi non erano in contraddizione con questa fondamentale comunanza funzionale e pertanto non consentivano di trarre conclusioni sull'assoluta mancanza di intercambiabilità tra gli pneumatici per autovetture e autocarri leggeri e altri prodotti di nicchia. Nei vari casi presentati dalla CRIA, le esclusioni sono state concesse sulla base dei fatti specifici di tali inchieste e in tutti i casi sulla base di differenze in termini di caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche dei prodotti e pertanto non è stato dimostrato che la Commissione si sia discostata dalla sua prassi consolidata. A titolo di esempio, nel caso degli elementi di fissaggio bimetallici, la decisione sull'esclusione del prodotto si basava principalmente sulle differenze relative alle caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche⁽¹⁹⁾, dato che tali elementi di fissaggio erano in realtà una combinazione specifica di elementi di fissaggio di acciaio inossidabile e al carbonio. Analogamente, i vari articoli esclusi dalla definizione del prodotto nell'inchiesta sugli oggetti per il servizio da tavola e da cucina in ceramica o sugli accessori fusi per tubi filettati si basavano sulle loro diverse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche. Anche il caso del biodiesel è chiaramente distinguibile, in quanto il carburante sostenibile per l'aviazione («SAF») è stato escluso perché serviva un'industria completamente distinta (aviazione) rispetto al trasporto su strada.

- (85) Infine, per quanto riguarda il regolamento (UE) 2020/740 sull'etichettatura dei pneumatici e le norme di omologazione UN/ECE, asseritamente ignorati, la Commissione ha ritenuto che fossero irrilevanti ai fini della definizione del prodotto, in quanto il prodotto in esame in un'inchiesta antidumping era definito autonomamente dall'autorità incaricata dell'inchiesta sulla base delle caratteristiche del prodotto e del rapporto di concorrenza sul mercato e non rispecchiava la classificazione normativa del prodotto secondo altri organismi del diritto dell'UE.
- (86) Le richieste di esclusione dei tipi di prodotto sopra elencati dalla definizione del prodotto sono state pertanto respinte e la definizione del prodotto specificata nell'avviso di apertura e riprodotta al punto 2.1 è stata mantenuta.

2.4.1. Segmentazione in tre livelli del mercato dell'Unione

- (87) Secondo la denuncia, il mercato degli pneumatici per autovetture e per autocarri leggeri può essere suddiviso in tre livelli distinti. Gli pneumatici di livello 1 sono *pneumatici premium caratterizzati dalle prestazioni migliori e dai prezzi più elevati*. Gli pneumatici di livello 2 sono descritti come pneumatici di fascia *intermedia* e media caratterizzati dal miglior rapporto qualità/prezzo. Gli pneumatici di livello 3 comprendono il segmento *economico* del mercato.
- (88) Le informazioni raccolte e/o ricevute dalla Commissione hanno confermato tale segmentazione del mercato degli pneumatici per autovetture e autocarri leggeri sul mercato dell'Unione. Sebbene non vi siano linee di demarcazione chiare e permanenti tra i livelli (come illustrato ulteriormente al considerando 425), le parti interessate e le risultanze della Commissione sono concordi nell'accettare la categorizzazione seguente:
- a) il livello 1 copre il segmento «premium» con i marchi di punta dei principali produttori. Il riconoscimento del marchio è un fattore chiave per gli pneumatici di questo livello e giustifica prezzi superiori per le prestazioni elevate attese e l'alto contenuto tecnologico. Questo livello comprende sia le vendite di pneumatici di primo equipaggiamento che il mercato della sostituzione;
 - b) il livello 2 copre il segmento «intermedio» sia per gli pneumatici di primo equipaggiamento che per quelli sostitutivi. Il riconoscimento del marchio resta importante in questo livello e i marchi sono comunemente noti agli acquirenti, che sono anche in grado di identificare il fabbricante degli pneumatici. Le considerazioni relative ai prezzi svolgono un ruolo più importante nella decisione di acquisto;
 - c) il livello 3 copre il segmento «economico» prevalentemente per gli pneumatici sostitutivi, benché questo livello possa comprendere anche vendite di pneumatici di primo equipaggiamento. In questo segmento le prestazioni sono più limitate in termini di resistenza al rotolamento, frenatura, gestione e riduzione del rumore. Il prezzo è il principale fattore determinante, anche se non il solo, nella decisione di acquisto del cliente.

⁽¹⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 830/2014, considerando 42.

- (89) La Commissione ha pubblicato una nota con la mappatura degli pneumatici per marchio, che è stata messa a disposizione di tutte le parti interessate per osservazioni il 4 settembre 2025.
- (90) La mappatura era basata sull'analisi delle informazioni seguenti:
- la denuncia (in particolare sezione 3 e allegato 4);
 - le risposte al questionario ⁽²⁰⁾ delle società inserite nel campione e delle società che hanno richiesto un esame individuale, alle quali è stato chiesto di indicare il livello corrispondente per marchio; e
 - informazioni contenute in siti web specializzati ⁽²¹⁾, che classificano i marchi in livelli in base alla loro percezione del mercato.

2.4.2. *Argomentazioni relative alla classificazione della segmentazione del mercato dell'Unione per gli pneumatici*

- (91) Come osservato al considerando 88, le parti interessate hanno generalmente accettato la suddivisione del mercato in tre livelli (segmenti) e la mappatura del mercato in base ai marchi di pneumatici proposta dalla Commissione.
- (92) Sono pervenute osservazioni che suggeriscono la riclassificazione dei marchi seguenti: Barum, Debica, Dunlop, Tigar, General Tire, Gislaved, Hankook, Matador, Sava e Viking.
- (93) Al fine di tutelare l'anonimato delle parti interessate, la Commissione non ha potuto rivelare quale parte interessata avesse presentato una data argomentazione.
- (94) Per quanto riguarda il marchio Hankook, sono stati adottati quattro motivi per classificarlo al livello 2 anziché al livello 1:
- la denuncia classificava Hankook al livello 2 sulla base della conoscenza del mercato;
 - Hankook ha riconosciuto che era in atto un graduale passaggio dal livello 2 al livello 1, ma non esisteva ancora una percezione ampiamente condivisa della sua attuale appartenenza al livello 1;
 - Hankook ha richiamato la percezione del mercato citando le classifiche generali dei livelli stabilite in «2018 Tire Review» ⁽²²⁾;
 - i prezzi del marchio Hankook corrispondono a quelli di altri produttori del livello 2 piuttosto che a quelli del livello 1.
- (95) Tenendo conto delle osservazioni sulla mappatura del mercato della Commissione, nonché delle fonti citate ai considerando 90 e 94, Debica, Barum, Matador e Sava sono stati considerati di livello 3, mentre Hankook e Dunlop sono stati spostati dal livello 1 al livello 2. Il 27 marzo 2026 la Commissione ha informato le parti in merito alla revisione della mappatura degli pneumatici per marchio.

3. DUMPING

3.1. **Procedura per la determinazione del valore normale ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base**

- (96) Dati gli elementi di prova sufficienti disponibili all'apertura dell'inchiesta, che evidenziavano l'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base per quanto riguarda la RPC, la Commissione ha ritenuto opportuno avviare l'inchiesta relativamente ai produttori esportatori di tale paese con riferimento all'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.

⁽²⁰⁾ Livello indicato nell'elenco delle vendite per operazione delle società inserite nel campione.

⁽²¹⁾ <https://www.tyrereviews.com/Tyre>, <https://www.grip500.it/pneumatico/>, <https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/>, <https://www.bandenexpert.be/bandenmerken/>, <https://www.tyrecomp.co.uk/brands.htm> e <https://wulkanista.pl/klasz-opon/>. Questo elenco non è esaustivo.

⁽²²⁾ «Tire Tier Study: Exploring the Criteria and Confusion of Tire Industry Tiers: The Results», pubblicato il 19 febbraio 2019 (autore: Patti Hoying), <https://www.tirereview.com/tier-study-results-based-on-tire-quality-engineering-performance> (ultima consultazione: 30 marzo 2026).

- (97) Di conseguenza, al fine di raccogliere i dati necessari per l'eventuale applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base, nell'avviso di apertura la Commissione ha invitato tutti i produttori esportatori della RPC a fornire informazioni sui fattori produttivi utilizzati per la fabbricazione del prodotto oggetto dell'inchiesta. Trentaquattro produttori esportatori hanno trasmesso le informazioni pertinenti.
- (98) Per ottenere le informazioni ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta in merito alle presunte distorsioni significative, la Commissione ha inviato un questionario al governo della RPC. Al punto 5.3.2 dell'avviso di apertura la Commissione ha inoltre invitato tutte le parti interessate a comunicare le loro osservazioni e a fornire informazioni ed elementi di prova riguardanti l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base, entro 37 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (99) Entro il termine fissato non è pervenuta alcuna risposta al questionario da parte del governo della RPC, né alcuna osservazione in merito all'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base. Successivamente la Commissione ha informato il governo della RPC che avrebbe utilizzato i dati disponibili a norma dell'articolo 18 del regolamento di base per la determinazione dell'esistenza di distorsioni significative nella RPC.
- (100) Nell'avviso di apertura la Commissione ha altresì specificato che, alla luce degli elementi di prova disponibili, poteva essere necessario selezionare un paese rappresentativo appropriato a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base al fine di determinare il valore normale sulla base di prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni. Il paese individuato dal denunciante come paese rappresentativo appropriato era la Serbia.
- (101) Il 4 settembre 2025 la Commissione ha informato le parti interessate con una nota («prima nota») in merito alle fonti pertinenti che intendeva utilizzare per la determinazione del valore normale. In tale nota la Commissione ha fornito un elenco di tutti i fattori produttivi, quali materie prime, lavoro (manodopera) ed energia, impiegati nella fabbricazione del prodotto in esame. Inoltre, sulla base dei criteri che guidano la scelta di prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni, la Commissione ha individuato alcuni possibili paesi rappresentativi, segnatamente il Messico, la Serbia e la Turchia, come paesi rappresentativi appropriati. La Commissione ha ricevuto osservazioni dal denunciante, dalla CRIA, dal gruppo GITI, dal gruppo Hankook, da Kumho e da Shandong Yongsheng.
- (102) Il 14 ottobre 2025 la Commissione ha informato le parti interessate con una seconda nota («seconda nota») in merito alle fonti pertinenti che intendeva utilizzare per la determinazione del valore normale, indicando la Turchia come paese rappresentativo. Ha inoltre informato le parti interessate che avrebbe stabilito le spese generali, amministrative e di vendita («SGAV») e i profitti sulla base delle informazioni disponibili per Brisa Bridgestone, un produttore della Turchia.
- (103) La Commissione ha ricevuto osservazioni dalla CRIA, dal gruppo GITI, dal gruppo Hankook, da Kumho, Shandong Yongsheng e Sumitomo Rubber (Hunan) e Sumitomo Rubber (Changshu) («gruppo Sumitomo»). Le osservazioni sono esaminate al punto 3.3.

3.2. Valore normale

- (104) 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».
- (105) Tuttavia, a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base, «[q]ualora sia accertato [...] che non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno del paese esportatore a causa dell'esistenza nel suddetto paese di distorsioni significative ai sensi della lettera b), il valore normale è calcolato esclusivamente in base a costi di produzione e di vendita che rispecchino prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni» e «comprende un congruo importo esente da distorsioni per le spese generali, amministrative e di vendita e per i profitti» (le «spese generali, amministrative e di vendita» sono di seguito denominate «SGAV»).
- (106) Come ulteriormente spiegato in appresso, nella presente inchiesta la Commissione ha concluso che, sulla base degli elementi di prova disponibili e in considerazione della mancanza di collaborazione da parte del governo della RPC, l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base era appropriata.

3.2.1. *Esistenza di distorsioni significative*

- (107) L'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base dispone che «[p]er distorsioni significative si intendono le distorsioni che si verificano quando i prezzi o i costi dichiarati, ivi compresi i costi delle materie prime e dell'energia, non sono il risultato delle forze del libero mercato in quanto influenzati da un intervento pubblico sostanziale. Nel valutare la sussistenza di distorsioni significative occorre fare riferimento, tra l'altro, alla possibile incidenza di uno o più dei seguenti fattori:
- il mercato in questione è in ampia misura servito da imprese che sono di proprietà od operano sotto il controllo, la supervisione strategica o l'orientamento delle autorità del paese di esportazione;
 - la presenza statale nelle imprese consente allo Stato di interferire nella determinazione dei prezzi o dei costi;
 - l'esistenza di politiche o misure pubbliche che favoriscono in modo discriminatorio i fornitori nazionali o influenzano in altro modo le forze del libero mercato;
 - l'assenza, un'applicazione discriminatoria o inadeguata del diritto fallimentare, societario o patrimoniale;
 - la distorsione dei costi salariali;
 - l'accesso ai finanziamenti è concesso da istituzioni che attuano obiettivi di politica pubblica o altrimenti non operano in maniera indipendente dallo Stato».
- (108) Poiché l'elenco di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base non è cumulativo, non è necessario fare riferimento a tutti i fattori per constatare la sussistenza di distorsioni significative. Le stesse circostanze di fatto inoltre possono essere utilizzate per dimostrare l'esistenza di uno o più fattori contenuti nell'elenco.
- (109) È tuttavia necessario basare ogni conclusione riguardante le distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base su tutti gli elementi di prova disponibili. La valutazione complessiva dell'esistenza di distorsioni può anche tenere conto del contesto generale e della situazione nel paese esportatore, in particolare laddove gli elementi fondamentali dell'assetto economico e amministrativo del paese esportatore conferiscano al governo poteri sostanziali per intervenire nell'economia in modo tale che i prezzi e i costi non siano il risultato del libero sviluppo delle forze di mercato.
- (110) L'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera c), del regolamento di base stabilisce che «[s]e la Commissione ha indicazioni fondate dell'eventuale sussistenza di distorsioni significative di cui alla lettera b) in un determinato paese o un determinato settore di tale paese, e ove opportuno per l'applicazione efficace del presente regolamento, la Commissione elabora, rende pubblica e aggiorna periodicamente una relazione che descrive le condizioni di mercato di cui alla lettera b) in tale paese o settore».
- (111) A norma di tale disposizione, la Commissione ha prodotto una relazione per paese riguardante la Cina ⁽²³⁾ («relazione») che dimostra l'esistenza di un intervento pubblico sostanziale a molteplici livelli dell'economia, comprese distorsioni specifiche in relazione a numerosi fattori produttivi fondamentali (quali terreni, energia, capitale, materie prime e lavoro) nonché in determinati settori, compreso quello chimico. Le parti interessate sono state invitate a confutare, commentare o integrare gli elementi di prova contenuti nel fascicolo dell'inchiesta al momento dell'apertura. Tale relazione è stata inclusa nel fascicolo dell'inchiesta nella fase di apertura.
- (112) Il denunciante ha sostenuto l'esistenza di distorsioni significative nel settore del prodotto in esame. Il denunciante ha fatto riferimento alla relazione e ad altri elementi di prova pertinenti che la integrano. Più specificamente, ha sottolineato che il mercato cinese è scollegato dalle normali forze di mercato a causa del fatto che la Cina è uno Stato comunista basato sulla dottrina dell'«economia di mercato socialista» e del fatto che il partito comunista cinese («PCC» o «partito») esercita una forte influenza sull'economia, compreso il settore privato. Attraverso l'autorità costituzionale, la pianificazione industriale e le strutture di partito integrate in tutti i settori, lo Stato detta le priorità economiche e l'assegnazione delle risorse.

⁽²³⁾ Documento di lavoro dei servizi della Commissione «On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purposes of Trade Defence Investigations», del 10 aprile 2024, [SWD(2024) 91 final], [https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD\(2024\)91&lang=it](https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=it).

- (113) Il denunciante ha anche affermato che precedenti inchieste della Commissione hanno riscontrato distorsioni significative nell'industria degli pneumatici per autobus e autocarri, nonché in settori a monte quali l'acciaio, i prodotti petrolchimici, l'energia e i tessili. Secondo il denunciante, tali risultanze si applicano anche all'industria degli pneumatici per autovetture e autocarri leggeri.
- (114) Il denunciante ha inoltre ricordato ulteriori dettagli in merito agli elementi seguenti che hanno causato distorsioni significative.
- (115) In primo luogo il denunciante ha affermato che il mercato degli pneumatici PC-LL in Cina è in larga misura servito da imprese che sono di proprietà od operano sotto il controllo o la supervisione strategica del governo.
- (116) Più specificamente, il denunciante ha affermato che l'economia cinese dipende fortemente dalle imprese di proprietà dello Stato, che svolgono un ruolo strategico nel mantenimento del controllo statale. Le imprese di proprietà dello Stato rappresentano circa il 25 % del PIL cinese e sono concentrate in settori critici. La commissione per la supervisione e l'amministrazione dei beni di proprietà dello Stato (SASAC) supervisiona le imprese di proprietà dello Stato, attuando piani industriali e controllando le risorse, la gestione e le nomine del personale della società, garantendo in tal modo il conseguimento degli obiettivi del partito. Questo controllo pervasivo si estende all'industria degli pneumatici e ai suoi settori a monte e a valle.
- (117) Il denunciante ha sottolineato che nei settori a monte, nonché nello stesso settore della fabbricazione di pneumatici, le imprese di proprietà dello Stato esercitano un controllo significativo. Oltre a quello petrolchimico, anche i settori della gomma naturale e dei prodotti tessili in Cina comprendono importanti operatori di proprietà dello Stato. Diversi importanti produttori cinesi di pneumatici sono detenuti direttamente o indirettamente da enti pubblici. Ad esempio, Shuangqian Tire Group Co. Ltd., che produce pneumatici per autovetture, è controllato da un'impresa di proprietà dello Stato, e China National Tyre & Rubber Co. Ltd («CNRC»), uno dei maggiori produttori cinesi di pneumatici, è una controllata di SINOCHEN. Anche le società in cui lo Stato non detiene una partecipazione di maggioranza, come Giti Tire Co. e Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., includono imprese di proprietà dello Stato nella loro struttura patrimoniale. Questo controllo statale pervasivo nei settori a monte e all'interno della stessa industria degli pneumatici sottolinea le notevoli distorsioni delle forze di mercato.
- (118) In secondo luogo, il denunciante ha sostenuto che l'influenza del governo e del PCC si estende in modo pervasivo nelle imprese cinesi, consentendo l'ingerenza dello Stato nei prezzi e nei costi.
- (119) Il denunciante ha sottolineato che il PCC esercita il controllo sulle società attraverso cellule di partito integrate, che sono obbligatorie nelle organizzazioni con tre o più membri del partito. Nelle imprese di proprietà dello Stato, il PCC esercita una notevole autorità, nominando i dirigenti e orientando le decisioni importanti. Anche le imprese private subiscono crescenti pressioni per integrare la leadership del partito nei loro processi decisionali. L'influenza del PCC è rafforzata da politiche quali il codice della governance societaria del 2018 e gli orientamenti del 2020 per intensificare il lavoro del Fronte unito ⁽²⁴⁾, che promuovono la leadership del partito nelle imprese private. Inoltre, il sistema di «ingresso bidirezionale e nomine incrociate» del PCC facilita l'integrazione dei membri del partito nella leadership societaria. Nelle imprese di proprietà dello Stato i principali ruoli esecutivi devono essere ricoperti da membri del PCC, garantendo la leadership del partito nella governance societaria. Il PCC controlla anche le risorse umane nelle imprese di proprietà dello Stato e nelle società private, supervisionando le decisioni relative al personale e gestendo banche dati dei talenti per allineare le nomine agli obiettivi del partito.
- (120) Il denunciante ha inoltre sottolineato che il quattordicesimo piano quinquennale nazionale pone l'accento sul rispetto degli orientamenti del PCC, imponendo alle società di integrare l'ideologia del partito nelle loro attività. Associazioni industriali come la CRIA e la Camera di commercio cinese degli importatori ed esportatori di metalli, minerali e prodotti chimici («CCCMC») garantiscono che i produttori di pneumatici e le società collegate rispettino le direttive statali. La CRIA, attraverso le sue sezioni e i suoi orientamenti, funge da ponte tra il partito/il governo e le società, promuovendo l'influenza del PCC nel controllo dell'andamento dell'industria. Queste associazioni hanno anche leader affiliati al PCC e sezioni del partito integrate nelle loro strutture.

⁽²⁴⁾ L'Ufficio generale del comitato centrale del PCC ha formulato gli Orientamenti per intensificare il lavoro del Fronte unito nel settore privato per la nuova era (15 settembre 2020), disponibili all'indirizzo: <https://interpret.csis.org/translations/the-general-office-of-the-ccp-central-committee-issued-the-opinion-on-strengthening-the-united-front-work-of-the-private-economy-in-the-new-era/>.

- (121) Il denunciante ha inoltre affermato che nei principali produttori di pneumatici, quali Qingdao Doublestar, Shuangqian Tire Group Co., Ltd. e Sailun Group Co., è evidente la notevole influenza del partito, con la presenza di leader affiliati al PCC e la proprietà statale. Il denunciante ha sottolineato che il controllo pervasivo dello Stato e del partito limita la capacità delle imprese cinesi di fissare in modo indipendente prezzi e costi, che sono influenzati da considerazioni non di mercato in linea con gli obiettivi del PCC, e pertanto si discostano dalle normali forze di mercato.
- (122) In terzo luogo, il denunciante ha sottolineato che le politiche e le misure pubbliche in Cina favoriscono i fornitori nazionali e distorcono in modo significativo le forze del libero mercato, anche nell'industria degli pneumatici e nella sua catena di approvvigionamento. Il governo della RPC attua una pianificazione globale attraverso piani quinquennali che comprendono piani settoriali specifici, che fissano anche obiettivi per la produzione, l'innovazione e lo sviluppo ecocompatibile. Tali piani danno la priorità a settori chiave a monte quali i prodotti petrolchimici, la gomma naturale, l'acciaio e l'energia, nonché alle industrie a valle connesse all'industria della fabbricazione di pneumatici.
- (123) Il denunciante ha sottolineato che le politiche governative sono concepite per esercitare un maggiore controllo sull'industria degli pneumatici. Tali politiche sostengono strategicamente lo sviluppo dell'industria, garantendo l'allineamento con gli obiettivi dello Stato e rafforzando l'influenza governativa a tutti i livelli dell'industria. Ad esempio, il settore degli pneumatici è specificamente preso in esame nei piani quinquennali e beneficia direttamente del sostegno del governo della RPC. Gli pneumatici sono inclusi nel quadro del parere orientativo sulla promozione di uno sviluppo di alta qualità delle industrie petrolchimiche e chimiche durante il quattordicesimo piano quinquennale. Tale parere orientativo non solo pone l'accento sul progresso dei prodotti per pneumatici attraverso la trasformazione digitale standardizzata, ma si concentra anche sul miglioramento delle norme tecnologiche e di qualità in tutto il settore. L'attuazione è agevolata da associazioni industriali come la CRIA, che fungono da tramite tra il governo e le imprese produttrici di pneumatici, garantendo l'allineamento con gli obiettivi strategici delineati nel parere orientativo. Il governo della RPC si serve di appalti pubblici favorevoli, del sostegno finanziario e di altri strumenti per aumentare la competitività degli pneumatici di produzione nazionale nei mercati esteri.
- (124) Il denunciante ha inoltre rilevato che i governi provinciali emanano regolamenti a sostegno dei produttori di pneumatici. Un esempio fondamentale è il quattordicesimo piano quinquennale di Shandong, che mira a consolidare il sostegno al settore pubblico e a rafforzare le capacità delle imprese private, concentrandosi sulla catena di approvvigionamento e sull'assegnazione delle risorse dell'industria automobilistica. La provincia ha puntato sulla propria industria automobilistica attraverso la «sinergia della catena di approvvigionamento e la capacità di assegnazione delle risorse». Altri interventi statali sostengono direttamente i produttori di pneumatici nei loro investimenti in R&S, nelle iniziative di ecologizzazione e nel miglioramento della catena di produzione.
- (125) Il denunciante ha inoltre sottolineato che tali politiche riducono artificialmente i costi di produzione. Ad esempio, l'iniziativa «Nuova via della seta» sostiene il raggio d'azione dei produttori cinesi di pneumatici, offrendo modalità favorevoli per esportare e consolidare la loro posizione di mercato sul mercato mondiale e in Cina.
- (126) In quarto luogo, il denunciante ha segnalato l'assenza, un'applicazione discriminatoria o inadeguata del diritto fallimentare, societario e patrimoniale cinese. Il denunciante ha sottolineato in particolare il sostegno artificiale fornito ai produttori di pneumatici finanziariamente non sostenibili, che competono a livello locale e internazionale con imprese straniere grazie all'aiuto di cui beneficiano, che consente loro di evitare il fallimento.
- (127) Il denunciante ha inoltre sottolineato la mancanza di proprietà fondiaria privata in Cina, dove l'assegnazione dei terreni è controllata dal governo e influenzata da considerazioni politiche piuttosto che da decisioni orientate al mercato. Ciò si traduce in un vantaggio sleale per le imprese di pneumatici sponsorizzate dallo Stato, che provoca un'ulteriore distorsione del mercato e compromette la concorrenza sul libero mercato nell'industria degli pneumatici.
- (128) In quinto luogo, il denunciante ha asserito che i costi salariali in Cina sono notevolmente distorti, osservando che nel paese opera solo un sindacato legalmente riconosciuto, controllato dal PCC. Tale controllo, unitamente alla mancata ratifica da parte della Cina delle principali convenzioni dell'Organizzazione internazionale del lavoro e alle pratiche restrittive in materia di lavoro, si traduce in interferenze politiche che influenzano i processi di determinazione dei salari, con la conseguenza di salari finali guidati dallo Stato anziché basati sul mercato. Il sistema di registrazione dei nuclei familiari inoltre discrimina i lavoratori migranti limitando l'accesso ai benefici sociali ed economici e determinando ulteriori distorsioni del costo del lavoro all'interno dell'economia cinese.

- (129) In sesto luogo, i produttori cinesi di pneumatici traggono vantaggio dall'accesso ai finanziamenti concesso da istituzioni che attuano obiettivi di politica pubblica o comunque non operano in maniera indipendente dallo Stato. Non solo le principali banche cinesi sono di proprietà dello Stato, ma anche le banche private devono rispettare le politiche nazionali nello svolgimento delle loro attività. Ciò si traduce nel convogliare investimenti agevolati verso le industrie «incentivate». Il denunciante ha illustrato tali vantaggi a favore dei produttori cinesi di pneumatici, evidenziando i prestiti e i finanziamenti agevolati ricevuti da società quali Shanghai Huayi Group, Double Coin e Prinx Chengshan da banche pubbliche quali Export-Import Bank of China e Bank of China. Inoltre imprese come Doublestar mantengono forti legami con banche come la Bank of Communications, che si è impegnata a fornire un sostegno consistente agli investimenti e al finanziamento delle linee di credito, a dimostrazione delle motivazioni politiche di tali istituti finanziari.
- (130) Il denunciante ha inoltre indicato che i rating delle obbligazioni e del credito in Cina sono spesso gonfiati e superano sistematicamente le loro controparti internazionali. Tale distorsione deriva dalle garanzie pubbliche implicite fornite ai settori «incentivati» o altrimenti designati, che attenuano efficacemente il rischio di default obbligazionario. Tra gli esempi figurano le agenzie di credito cinesi che assegnano alle società rating notevolmente più elevati rispetto alle agenzie internazionali riconosciute, offrendo a tali società condizioni di prestito più favorevoli.
- (131) Nel complesso il denunciante ha affermato che l'intera economia cinese è interessata da distorsioni significative che, di conseguenza, si estendono anche all'industria degli pneumatici. Il governo della RPC interviene a tutti i livelli della catena di approvvigionamento degli pneumatici, determinando una situazione in cui i fattori produttivi, i fattori produttivi di tali fattori produttivi, e così via, sono tutti influenzati in vari modi da distorsioni governative.
- (132) In conclusione, il denunciante ha argomentato che nel settore degli pneumatici sono presenti distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.
- (133) La Commissione ha valutato se fosse o no opportuno utilizzare i costi e i prezzi praticati sul mercato interno della Cina, data l'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base. Tale analisi ha incluso l'esame degli interventi pubblici sostanziali nell'economia della Cina in generale, ma anche della situazione specifica del mercato nel settore pertinente, compreso il prodotto in esame.
- (134) A tale scopo la Commissione si è avvalsa degli elementi di prova disponibili nel fascicolo. Gli elementi di prova presenti nel fascicolo comprendevano quelli contenuti nella relazione, che si basa su fonti pubblicamente disponibili. La Commissione ha ulteriormente integrato questi elementi di prova con le proprie ricerche sui vari criteri idonei a confermare l'esistenza di distorsioni significative in Cina.

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

- (135) Il sistema economico cinese si basa sul concetto di «economia di mercato socialista». Tale concetto è sancito dalla Costituzione cinese e determina la governance economica della Cina. Il principio fondamentale è rappresentato dalla «proprietà pubblica socialista dei mezzi di produzione, che appartengono dunque all'intera popolazione e alla collettività dei lavoratori» ⁽²⁵⁾.

⁽²⁵⁾ Relazione – capitolo 2, pag. 7.

- (136) L'economia pubblica è la «forza trainante dell'economia nazionale» e lo Stato ha il mandato di garantirne «il consolidamento e la crescita» ⁽²⁶⁾. Ne consegue che, come si evince da recenti documenti strategici risalenti al 2024, il governo della RPC continua a cercare di «promuovere la concentrazione del capitale statale in industrie importanti [...] e in industrie strategiche emergenti orientate al futuro» ⁽²⁷⁾ nonché di «rafforzare i conferimenti di capitale al fine di sostenere uno sviluppo di alta qualità delle imprese di proprietà dello Stato» ⁽²⁸⁾. Pertanto l'assetto generale dell'economia cinese non solo consente interventi pubblici sostanziali nell'economia ma li prevede espressamente. La nozione di supremazia della proprietà pubblica rispetto a quella privata permea l'intero sistema giuridico ed è enfatizzata come principio generale in tutti gli atti legislativi principali.
- (137) Il diritto patrimoniale cinese ne è un esempio emblematico: fa riferimento alla fase iniziale del socialismo e affida allo Stato il compito di mantenere il sistema economico di base nel contesto del quale la proprietà pubblica svolge un ruolo dominante.
- (138) Altre forme di proprietà sono tollerate e la legge ne permette lo sviluppo parallelamente alla proprietà statale ⁽²⁹⁾. La legge del 2025 sulla promozione dello sviluppo dell'economia privata («legge sull'economia privata») ⁽³⁰⁾ riconosce formalmente le imprese private come «una componente importante dell'economia di mercato socialista», ma impone anche «alle organizzazioni economiche private e ai loro operatori di sostenere la leadership del PCC, aderire al sistema socialista con caratteristiche cinesi e partecipare attivamente alla costruzione di un potere socialista moderno» ⁽³¹⁾.
- (139) Di conseguenza, gli operatori economici sono soggetti, direttamente o indirettamente, agli orientamenti politici, alla direzione amministrativa e alle prescrizioni in materia di allineamento ideologico stabilite dalle istituzioni del partito e dello Stato, una circostanza questa che perpetua distorsioni strutturali all'interno dell'ambiente concorrenziale.
- (140) In virtù del diritto cinese inoltre l'economia di mercato socialista si sviluppa sotto la guida del PCC e le strutture dello Stato cinese e del PCC sono interconnesse ad ogni livello (giuridico, istituzionale, personale), formando una sovrastruttura nella quale i ruoli del PCC e dello Stato sono indistinguibili.
- (141) A seguito di una modifica della Costituzione cinese nel marzo del 2018, il ruolo di guida del PCC ha acquisito un risalto ancora maggiore, essendo riaffermato nel testo dell'articolo 1 della Costituzione.
- (142) Dopo la prima frase della disposizione, già esistente, «[i]l sistema socialista è il sistema di base della Repubblica popolare cinese» è stata inserita una seconda frase, che recita: «[l]l'aspetto che definisce il socialismo con caratteristiche cinesi è la leadership del [PCC]» ⁽³²⁾. È pertanto evidente il controllo indiscusso e sempre crescente del PCC sul sistema economico della Cina.
- (143) Questa posizione di leadership e di controllo è inerente al sistema cinese e va ben oltre la situazione tipica di altri paesi, in cui i governi esercitano il controllo macroeconomico generale nei limiti del quale si svolge il libero gioco delle forze di mercato.
- (144) Lo Stato cinese attua una politica economica interventista nel perseguimento di obiettivi che coincidono con l'agenda politica stabilita dal PCC, piuttosto che riflettere le condizioni economiche prevalenti in un libero mercato ⁽³³⁾. Gli strumenti economici interventisti utilizzati dalle autorità cinesi sono molteplici e comprendono il sistema di pianificazione industriale, il sistema finanziario e il livello del contesto normativo.

⁽²⁶⁾ Relazione – capitolo 2, pagg. 7-8.

⁽²⁷⁾ Cfr. la decisione del comitato centrale del PCC sull'approfondimento generale delle riforme e sulla promozione della modernizzazione in stile cinese, sezione II.5, disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (consultazione: 11 novembre 2025).

⁽²⁸⁾ Cfr. il parere del Consiglio di Stato sull'ulteriore miglioramento del sistema di bilancio per le operazioni relative a capitali di proprietà dello Stato, disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/zhengce/content/202401/content_6924612.htm (consultazione: 11 novembre 2025).

⁽²⁹⁾ Relazione – capitolo 2, pagg. 10 e 18.

⁽³⁰⁾ Cfr. all'indirizzo: https://www.gov.cn/yaowen/liebiao/202504/content_7022018.htm (consultazione: 11 novembre 2025).

⁽³¹⁾ Ibidem, articolo 5.

⁽³²⁾ Disponibile all'indirizzo: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Constitution/node_2825.htm (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽³³⁾ Relazione – capitolo 2, pagg. 29-30.

- (145) In primo luogo, al livello del controllo amministrativo generale, la direzione dell'economia cinese è governata da un complesso sistema di pianificazione industriale che riguarda tutte le attività economiche del paese. L'insieme di questi piani costituisce una matrice completa e complessa di settori e politiche trasversali che è presente a tutti i livelli di governo.
- (146) I piani a livello provinciale sono dettagliati, mentre i piani nazionali definiscono obiettivi più generali. I piani specificano inoltre gli strumenti intesi a sostenere le industrie/i settori pertinenti, nonché le tempistiche entro le quali è necessario conseguire gli obiettivi. Alcuni piani contengono obiettivi espliciti di produzione.
- (147) I piani individuano come priorità (positive o negative), in linea con le priorità del governo, singoli settori industriali, tipologie specifiche di operatori economici ⁽³⁴⁾ e/o progetti, ai quali attribuiscono obiettivi di sviluppo specifici (adeguamento industriale, espansione internazionale ecc.).
- (148) Nel 2025 il comitato centrale del PCC ha pubblicato un'analisi nella quale si afferma la natura vincolante dei piani: «La formulazione scientifica e l'attuazione efficace dei piani di sviluppo nazionali costituiscono mezzi importanti per consentire al nostro partito di guidare in modo efficace lo sviluppo economico e sociale. Nella pratica della modernizzazione, la Cina ha studiato e stabilito un accordo istituzionale ai sensi del quale, sotto la guida centralizzata e unificata del comitato centrale del partito, una sessione plenaria di detto comitato presenta una proposta di piano, il Consiglio di Stato prepara un progetto di massima di piano e l'Assemblea nazionale del popolo lo riesamina e lo approva prima che sia annunciato pubblicamente e attuato. Tale processo trasforma di fatto le proposte del partito nella volontà dello Stato e del popolo. Attraverso tale processo, le principali direttive strategiche del comitato centrale del partito sono trasformate in piani giuridicamente vincolanti ai fini dell'attuazione a livello nazionale» ⁽³⁵⁾.
- (149) Di conseguenza, gli operatori economici, privati e pubblici, devono adeguare efficacemente le loro attività commerciali alle realtà imposte dal sistema di pianificazione. Ciò non è dovuto soltanto alla natura vincolante dei piani, ma anche al fatto che le autorità cinesi competenti a tutti i livelli di governo aderiscono al sistema dei piani e si avvalgono di conseguenza dei poteri di cui sono investite, inducendo così gli operatori economici a rispettare le priorità indicate nei piani ⁽³⁶⁾.
- (150) In secondo luogo, a livello di assegnazione delle risorse finanziarie, il sistema finanziario della Cina è dominato dalle banche commerciali di Stato e dalle banche demandate all'attuazione delle politiche del governo della RPC, descritte come «la forza principale al servizio dell'economia reale e che fornisce un forte sostegno alla stabilità e allo sviluppo a lungo termine dell'economia nazionale» ⁽³⁷⁾. Al momento della definizione e dell'attuazione della loro politica creditizia, tali banche devono allinearsi agli obiettivi di politica industriale del governo, invece di valutare principalmente i meriti economici di un dato progetto ⁽³⁸⁾.
- (151) Lo stesso vale per le altre componenti del sistema finanziario cinese, quali i mercati azionari, i mercati obbligazionari, i mercati di private equity ecc. Anche queste componenti del settore finanziario presentano un assetto istituzionale e operativo che non è orientato a massimizzare il funzionamento efficiente dei mercati finanziari, bensì a garantire il controllo e a consentire l'intervento dello Stato e del PCC ⁽³⁹⁾.
- (152) In terzo luogo, sul piano del contesto normativo gli interventi dello Stato nell'economia assumono forme diverse.

⁽³⁴⁾ Come ad esempio la categoria di società dette «piccoli giganti» (cfr. la relazione – capitolo 2, pag. 22), a favore delle quali nel 2024 il governo della RPC ha dichiarato un sostegno costante «nell'ambito degli sforzi volti a promuovere una nuova industrializzazione»; cfr. all'indirizzo: https://english.www.gov.cn/news/202406/19/content_WS6672c84ac6d0868f4e8e8531.html#:~:text=China%20will%20scale%20up%20support,of%20Industry%20and%20Information%20Technology (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽³⁵⁾ Cfr.: <https://www.qstheory.cn/20250428/e7943a2c8fef49efb520aa336197849c/c.html> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽³⁶⁾ Relazione – capitolo 4, pagg. 57 e 92.

⁽³⁷⁾ Cfr. all'indirizzo: https://www.mof.gov.cn/zhengwuxinxi/caizhengxinwen/202503/t20250329_3961036.htm (consultazione: 11 novembre 2025).

⁽³⁸⁾ Relazione – capitolo 6, pagg. 149-150.

⁽³⁹⁾ Relazione – capitolo 6, pagg. 153-171.

- (153) A titolo di esempio, si ricorre abitualmente alle norme in materia di appalti pubblici per perseguire obiettivi politici diversi dall'efficienza economica, minando in tal modo i principi basati sul mercato nel settore in questione. La legislazione applicabile prevede specificamente che gli appalti pubblici siano condotti in modo tale da «conseguire gli obiettivi della politica nazionale di sviluppo economico e sociale»⁽⁴⁰⁾. La natura di questi obiettivi rimane tuttavia indefinita, lasciando così ampio margine di discrezionalità agli organi decisionali⁽⁴¹⁾. Inoltre la legislazione applicabile mantiene norme che discriminano esplicitamente i prodotti non nazionali stabilendo che «la quotazione di un prodotto nazionale sarà soggetta a una deduzione di prezzo del 20 % e il prezzo ridotto sarà preso in considerazione durante il processo di valutazione»⁽⁴²⁾. Di conseguenza le decisioni in materia di appalti favoriscono i prodotti nazionali e non sono prese sulla base delle forze del libero mercato.
- (154) Analogamente, nel settore degli investimenti il governo della RPC mantiene un controllo e un'influenza significativi sulla destinazione e sull'entità degli investimenti statali e privati. Il controllo degli investimenti, nonché vari incentivi, restrizioni e divieti relativi agli investimenti, sono utilizzati dalle autorità come uno strumento importante per sostenere gli obiettivi di politica industriale, quali il mantenimento del controllo statale su settori chiave o il rafforzamento dell'industria nazionale⁽⁴³⁾. Ad esempio, il governo della RPC intende «ottimizzare il funzionamento e il meccanismo di vigilanza dei principali fondi industriali al fine di garantire che la direzione degli investimenti dei fondi soddisfi le prescrizioni delle strategie nazionali»⁽⁴⁴⁾. Un altro esempio del controllo del governo della RPC sull'economia attraverso l'orientamento delle risorse finanziarie sono le politiche delineate nelle diverse misure del 2025 per promuovere ulteriormente lo sviluppo degli investimenti privati⁽⁴⁵⁾. Secondo tali misure, il governo della RPC intende «aumentare le risorse di bilancio centrali per sostenere progetti di investimento privati qualificati e svolgere attivamente un ruolo di orientamento e di guida». Il governo della RPC intende anche fare un buon uso dei nuovi strumenti finanziari strategici [e] sostenere una serie di qualificati progetti di investimento privati in settori importanti e in aree chiave⁽⁴⁶⁾.
- (155) Gli interventi del governo della RPC nell'economia sono configurati come «sforzi coordinati di politica fiscale, monetaria, industriale, dei prezzi, occupazionale e di altro tipo nell'attuazione dei piani di sviluppo nazionali e delle strategie principali»⁽⁴⁷⁾.
- (156) In sintesi, il modello economico cinese si basa su alcuni assiomi fondamentali, che prevedono e incoraggiano molteplici interventi pubblici. Tali interventi pubblici sostanziali sono in contrasto con il libero gioco delle forze di mercato e provocano distorsioni nell'allocazione efficace delle risorse in base ai principi di mercato⁽⁴⁸⁾.
- 3.2.1.2. Distorsioni significative a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), primo trattino, del regolamento di base: il mercato in questione è in ampia misura servito da imprese che sono di proprietà od operano sotto il controllo, la supervisione strategica o l'orientamento delle autorità del paese di esportazione
- (157) In Cina le imprese che sono di proprietà od operano sotto il controllo e/o la supervisione strategica o l'orientamento dello Stato rappresentano una parte essenziale dell'economia.

⁽⁴⁰⁾ Cfr. il documento NDRC Guidelines for the Fulfillment of the Main Responsibilities of Procurement Entities, articolo 4, disponibile all'indirizzo: https://www.ndrc.gov.cn/xgk/zcfb/tz/202511/t20251111_1401536.html (consultazione: 12 novembre 2025).

⁽⁴¹⁾ Relazione – capitolo 7, pagg. 204-205.

⁽⁴²⁾ Cfr. la comunicazione del Consiglio di Stato sull'attuazione delle norme nazionali in materia di prodotti per gli appalti pubblici e altre politiche correlate, sezione III, disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/zhengce/content/202509/content_7042999.htm (consultazione: 12 novembre 2025).

⁽⁴³⁾ Relazione – capitolo 8, pagg. 207-208 e 242-243.

⁽⁴⁴⁾ Cfr. la decisione del comitato centrale del PCC sull'approfondimento generale delle riforme e sulla promozione della modernizzazione in stile cinese, sezione III.9, disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (consultazione: 11 novembre 2025).

⁽⁴⁵⁾ Cfr. all'indirizzo: https://www.gov.cn/zhengce/content/202511/content_7047643.htm (consultazione: 11 novembre 2025).

⁽⁴⁶⁾ Ibidem, sezione 11.

⁽⁴⁷⁾ Ibidem, sezione V.16 (consultazione: 11 novembre 2025).

⁽⁴⁸⁾ Relazione – capitolo 2, pagg. 19-24, capitolo 4, pagg. 69 e 99-100, capitolo 5, pagg. 130-131.

- (158) Il settore del prodotto in esame è servito principalmente da società private come Shandong Linglong Tire Co. ⁽⁴⁹⁾, o da società con partecipazioni di minoranza detenute dallo Stato, come Sailun Group ⁽⁵⁰⁾, per l'1,18 % di proprietà dello Stato ⁽⁵¹⁾, o Zhongce Rubber Group ⁽⁵²⁾, per il 36 % di proprietà dello Stato ⁽⁵³⁾.
- (159) In una serie di società inoltre lo Stato non solo detiene una partecipazione, ma esercita anche il controllo, come nel caso di Qingdao Double Star Co. Ltd. ⁽⁵⁴⁾, che è di proprietà dello Stato per il 41,35 % ed è controllata dalla SASAC del comune di Qingdao, o di Double Star Dongfeng Tire, una controllata al 100 % di Qingdao Double Star Co. Ltd. ⁽⁵⁵⁾. Un altro esempio è Guizhou Tyre Co. Ltd. ⁽⁵⁶⁾, di proprietà dello Stato per il 20,48 % e controllata dal governo popolare del comune di Guiyang ⁽⁵⁷⁾.
- (160) Inoltre il settore del prodotto in esame è servito anche da imprese di proprietà dello Stato, quali: CNRC ⁽⁵⁸⁾, detenuta da SINOCHEN (impresa di proprietà dello Stato sotto il controllo della SASAC centrale ⁽⁵⁹⁾) e SINOPEC ⁽⁶⁰⁾ (un'altra impresa di proprietà dello Stato sotto il controllo della SASAC centrale ⁽⁶¹⁾), entrambe leader nella produzione di gomma sintetica, un fattore produttivo fondamentale per la fabbricazione del prodotto in esame ⁽⁶²⁾.
- (161) Gli interventi del PCC nel processo decisionale operativo sono diventati la norma non solo nelle imprese di proprietà dello Stato, ma anche nelle società private ⁽⁶³⁾, con il PCC che rivendica la leadership su pressoché tutti gli aspetti dell'economia del paese. In effetti l'influenza dello Stato attraverso le strutture del PCC all'interno delle società fa sì che gli operatori economici siano effettivamente sotto il controllo e la supervisione strategica del governo, considerato quanto siano cresciute insieme le strutture dello Stato e del partito in Cina.
- (162) Inoltre il settore del prodotto in esame è soggetto a diverse politiche governative, come il parere orientativo del MIIT sulla promozione dello sviluppo di alta qualità delle industrie chimiche e petrolchimiche durante il quattordicesimo piano quinquennale che, nella sezione II.3, prevede l'attuazione di «azioni volte a migliorare la qualità dell'approvvigionamento di prodotti chimici. Concentrarsi sulle industrie strategiche emergenti [...] e accelerare lo sviluppo di [...] materiali plastici e di gomma ad alte prestazioni [...]. Aumentare la percentuale di prodotti ecologici in settori quali [...] pneumatici, [...]. Incoraggiare le imprese a migliorare la qualità dei prodotti e a creare e promuovere marchi». La sezione V del parere orientativo inoltre prevede la creazione di «un monitoraggio della catena industriale basato su Internet applicabile ai prodotti sfusi quali fertilizzanti e pneumatici» ⁽⁶⁴⁾.
- (163) L'industria degli pneumatici è inoltre oggetto di politiche a livello provinciale, come il quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Shandong sullo sviluppo dell'industria chimica, che prevede quanto segue specificamente per l'industria degli pneumatici: «[a]ttuare rigorosamente le politiche e gli standard dell'industria, integrare e ritirare le imprese con una capacità di produzione annua inferiore a 1,2 milioni di pneumatici radiali in

⁽⁴⁹⁾ Cfr. all'indirizzo: <https://www.linglong.cn/> e https://www.linglong.cn/Upload/202505/20250524113047_5549.pdf, pag. 81 (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁵⁰⁾ Cfr. all'indirizzo: <https://www.sailungroup.com/> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁵¹⁾ Cfr. la relazione annuale 2024 del gruppo Sailun, pag. 93, all'indirizzo: <https://sailuns3.s3.cn-northwest-1.amazonaws.com.cn/upload/portal/20250429/039e9b432aecd14b5a5b934b0b0cf103.pdf> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁵²⁾ Cfr. all'indirizzo: <https://www.zcrubber.com/> (consultazione: 6 ottobre 2025).

⁽⁵³⁾ Cfr. la relazione annuale 2024 del gruppo Zhongce Rubber, pag. 50, all'indirizzo: <https://file.finance.qq.com/finance/hs/pdf/2025/08/20/1224519453.pdf> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁵⁴⁾ Cfr. la relazione annuale 2024 di Qingdao Double Star Co. Ltd., pag. 63, disponibile all'indirizzo: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (consultazione: 6 ottobre 2025).

⁽⁵⁵⁾ Ibidem, pag. 159.

⁽⁵⁶⁾ Cfr. all'indirizzo: <https://www.gztyre.com/> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁵⁷⁾ Cfr. la relazione annuale 2024 di Guizhou Tyre Co. Ltd., pagg. 76 e 78, disponibile al seguente indirizzo: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁵⁸⁾ Cfr. all'indirizzo: <https://rubber.chemchina.com/> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁵⁹⁾ Cfr. all'indirizzo: <http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁶⁰⁾ Cfr. all'indirizzo: <http://www.sinopecgroup.com/group/> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁶¹⁾ Cfr. all'indirizzo: <http://www.sasac.gov.cn/n2588045/n27271785/n27271792/index.html> (consultazione: 6 ottobre 2025).

⁽⁶²⁾ See https://pdf.dfcw.com/pdf/H3_AP202312271615027520_1.pdf (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁶³⁾ Articolo 33 della costituzione del PCC, articolo 19 della legge cinese sulle società, articolo 5 della legge sull'economia privata. Cfr. anche la relazione – capitolo 3, pagg. 47-50.

⁽⁶⁴⁾ Cfr.: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-04/08/content_5683972.htm (consultazione: 25 novembre 2025).

acciaio integrale (ad eccezione di: pneumatici da ingegneria, pneumatici aeronautici e pneumatici senza camera d'aria a sezione larga) e inferiore a 5 milioni di pneumatici radiali in semi-acciaio (ad eccezione degli pneumatici di tipo run-flat, degli pneumatici da corsa di fascia alta e degli pneumatici a sezione ultraribassata). [...] Seguendo il corso dei mercati di alta gamma e segmentati, sviluppare prodotti di fascia alta quali pneumatici a sezione ultraribassata, scarso appiattimento, bassa resistenza al rotolamento, bassa rumorosità e run-flat, espandere la R&S e produrre pneumatici radiali ad alte prestazioni quali pneumatici intelligenti, pneumatici di sicurezza, pneumatici a bassa resistenza al rotolamento e antiusura in modo da aumentare il valore aggiunto e le quote di mercato dei prodotti. Rafforzare i cluster dell'industria degli pneumatici nella penisola di Shandong e nello Shandong settentrionale, rafforzare i collegamenti con le strutture di sostegno all'industria, sviluppare il cluster dell'industria degli additivi per gomma nello Shandong occidentale e ampliare il cluster industriale delle attrezzature per la lavorazione della gomma nello Shandong orientale. In generale migliorare la digitalizzazione, lo sviluppo di reti e lo sviluppo intelligente dell'industria degli pneumatici, promuovere la costruzione di fabbriche intelligenti nell'industria degli pneumatici in tutta la provincia e creare una piattaforma cloud Internet per l'industria manifatturiera degli pneumatici. Promuovere attivamente processi di produzione di pneumatici verdi quali la raffinazione chimica della gomma e la tecnologia di prevulcanizzazione mediante radiazione, incoraggiare l'uso secondario degli pneumatici, promuovere la pirolisi verde e la tecnologia di rigenerazione del nerofumo dei rifiuti e promuovere lo sviluppo circolare verde dell'industria. [...] Entro il 2025 il valore della produzione dell'industria degli pneumatici raggiungerà i 200 miliardi di CNY; vi saranno otto aziende di pneumatici con ricavi di vendita superiori a 10 miliardi di CNY, di cui più di due supereranno i 20 miliardi di CNY, e una/due società entreranno nelle prime 10 imprese del settore degli pneumatici a livello mondiale» ⁽⁶⁵⁾.

- (164) Il governo esercita la supervisione e il controllo sulle politiche anche a livello comunale. Un esempio è rappresentato dal comune di Changchun, noto come «città dell'automobile» ⁽⁶⁶⁾, dove Shandong Linglong Tire Co. Ltd. ha firmato un accordo di investimento di 4,89 miliardi di CNY per una fabbrica con una produzione annua di 14,2 milioni di pneumatici. La zona di sviluppo automobilistico di Changchun sottolinea che i suoi «risultati sono dovuti all'orientamento politico e alla forte leadership del comitato di partito provinciale, del governo provinciale, del comitato di partito comunale e del governo comunale [e] alla coesione e all'innovazione del comitato operativo di partito della zona di sviluppo automobilistico» ⁽⁶⁷⁾.
- (165) Il controllo e la supervisione strategica del governo si possono osservare anche a livello delle pertinenti associazioni di settore ⁽⁶⁸⁾.
- (166) Ad esempio, la CRIA ⁽⁶⁹⁾, di cui sono membri Shandong Linglong Tire Co., Ltd., Sailun Group, Zhongce Rubber Group, CNRC, Qingdao Double Star Co. Ltd. e Guizhou Tyre Co., Ltd. ⁽⁷⁰⁾, conta 15 sezioni e comitati professionali, di cui la più grande è la sezione pneumatici. La produzione delle società aderenti alla sezione pneumatici rappresenta circa l'80 % della produzione nazionale cinese di pneumatici. La CRIA conta 62 unità di governo, con la presidenza di Zhongce Rubber Group Co., Ltd. e la vicepresidenza di Sailun Group Co., Ltd. e Linglong Tire Co., Ltd. ⁽⁷¹⁾. La sezione pneumatici della CRIA segue le disposizioni dello statuto della dell'associazione, secondo cui il suo scopo è servire i propri membri, fungere da collegamento tra il governo e le imprese e svolgere vari compiti sotto la guida dell'associazione generale ⁽⁷²⁾.
- (167) A norma dell'articolo 3 dello statuto della CRIA, l'organizzazione «aderisce alla leadership generale del [PCC]. Conformemente alle disposizioni della costituzione del [PCC], l'associazione istituisce un'organizzazione del [PCC], svolge attività di partito e garantisce le condizioni necessarie per le attività dell'organizzazione del partito. L'autorità responsabile della registrazione e della gestione dell'associazione è il ministero degli Affari civili e l'autorità responsabile dell'edificazione del partito è il comitato di partito della [SASAC centrale]. L'associazione accetta la guida professionale, la supervisione e la direzione delle entità incaricate della registrazione e della gestione, e

⁽⁶⁵⁾ Cfr.: <https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211201/1191133.shtml> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁶⁶⁾ «Le statistiche mostrano che l'industria automobilistica di Changchun ha raggiunto un valore di produzione di 614,3 miliardi di CNY nel 2021, pari al 70,3 % del valore totale della produzione industriale della città. [...] Inoltre, la zona di sviluppo economico e tecnologico del settore automobilistico di Changchun fornisce un solido sostegno all'industria automobilistica della città in termini di sostegno politico, acquisizione di talenti, logistica e altro ancora». Cfr.: <https://en.people.cn/n3/2023/0828/c90000-20064539.html> (consultazione: 15 ottobre 2025).

⁽⁶⁷⁾ Cfr.: https://changchun.ifeng.com/a/20200701/14287256_0.shtml (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁶⁸⁾ Relazione – capitolo 2, pagg. 24-27.

⁽⁶⁹⁾ Cfr.: <https://ccb.cria.org.cn/> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁷⁰⁾ Cfr.: <https://www.cria.org.cn/c/member> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁷¹⁾ Cfr.: <https://tyre.cria.org.cn/c/id/1772857864279343106> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁷²⁾ Ibidem.

dell'autorità incaricata dell'edificazione del partito, nonché del dipartimento amministrativo pertinente incaricato della gestione industriale» ⁽⁷³⁾. L'articolo 36 stabilisce inoltre che le persone responsabili dell'associazione devono soddisfare condizioni quali «[a]derire alla leadership del [PCC], sostenere il socialismo con caratteristiche cinesi, attuare con determinazione la linea, i principi e le politiche del partito e possedere buone qualità politiche» ⁽⁷⁴⁾.

- (168) Di conseguenza, i produttori privati nel settore del prodotto in esame non possono operare a condizioni di mercato. Di fatto, tanto le imprese pubbliche quanto quelle private operanti nel settore sono soggette alla supervisione strategica e all'orientamento delle autorità.

3.2.1.3. Distorsioni significative a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), secondo trattino, del regolamento di base: la presenza statale nelle imprese consente allo Stato di interferire nella determinazione dei prezzi o dei costi

- (169) Il governo della RPC è in grado di interferire nella determinazione dei prezzi e dei costi tramite la presenza dello Stato nelle imprese. Di fatto, le cellule del PCC presenti nelle imprese, sia statali sia private, rappresentano un canale importante attraverso il quale lo Stato può interferire nelle decisioni aziendali.

- (170) In virtù dell'articolo 17 del diritto societario della Cina, in ogni società deve essere istituita un'organizzazione del PCC (con almeno tre membri del PCC, come specificato all'articolo 30 della Costituzione del PCC ⁽⁷⁵⁾), e la società deve garantire le condizioni necessarie per le attività organizzative del partito.

- (171) Risulta che in passato tale obbligo non sia stato sempre rispettato o attuato in modo rigoroso. Almeno a partire dal 2016 tuttavia il PCC sta rafforzando le rivendicazioni di controllo delle decisioni aziendali nelle società per una questione di principio politico ⁽⁷⁶⁾, anche esercitando pressioni sulle società private affinché facciano del «patriottismo» una priorità e seguano la disciplina di partito ⁽⁷⁷⁾.

- (172) Già nel 2017 era stata riferita la presenza di cellule del partito nel 70 % dei 1,86 milioni circa di società private, associata a una crescente pressione affinché le organizzazioni del PCC avessero l'ultima parola nelle decisioni aziendali all'interno delle rispettive società ⁽⁷⁸⁾. Stime analoghe sono state comunicate nel 2022 ⁽⁷⁹⁾. Tali norme sono di applicazione generale in tutta l'economia cinese, in tutti i settori, compreso quello dei produttori del prodotto in esame e dei fornitori dei loro fattori produttivi.

- (173) Il 15 settembre 2020 è stato inoltre pubblicato un documento dal titolo Orientamenti dell'Ufficio generale del comitato centrale del PCC per intensificare il lavoro del Fronte unito nel settore privato per la nuova era ⁽⁸⁰⁾ («Orientamenti»), che ha ampliato ulteriormente il ruolo dei comitati di partito nelle imprese private.

- (174) La sezione II.4 degli orientamenti recita: «[o]ccorre aumentare la capacità generale del partito di guidare l'attività del Fronte unito nel settore privato e intensificare con efficacia il lavoro in questo campo»; la sezione III.6 recita: «[o]ccorre intensificare il consolidamento del partito nelle imprese private e consentire alle cellule di partito di svolgere con efficacia il loro ruolo di fortezze, nonché consentire ai membri del partito di agire come avanguardie e pionieri». Gli orientamenti sottolineano dunque e cercano di rafforzare il ruolo del PCC nelle imprese e in altri soggetti del settore privato ⁽⁸¹⁾.

⁽⁷³⁾ Cfr.: <https://www.cria.org.cn/c/id/1760859134713970690> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁷⁴⁾ Ibidem.

⁽⁷⁵⁾ Relazione – capitolo 3, pag. 40.

⁽⁷⁶⁾ Cfr. ad esempio: Blanchette, J. - Xi's Gamble: *The Race to Consolidate Power and Stave off Disaster*, Foreign Affairs, vol. 100, n. 4, luglio/agosto 2021, pagg. 10-19.

⁽⁷⁷⁾ Relazione – capitolo 3, pag. 41.

⁽⁷⁸⁾ Disponibile all'indirizzo: <https://www.reuters.com/article/us-china-congress-companies-idUSKCN1B40JU> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁷⁹⁾ Disponibile all'indirizzo: <https://asia.nikkei.com/Business/Companies/China-s-companies-rewrite-rules-to-declare-Communist-Party-ties#:~:text=HONG%20KONG%20--%20China's%20Communist%20Party%20congress%20underlined%20fears%20that> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁸⁰⁾ Orientamenti dell'Ufficio generale del comitato centrale del PCC per intensificare il lavoro del Fronte unito nel settore privato per la nuova era: www.gov.cn/zhengce/2020-09/15/content_5543685.htm (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁸¹⁾ Financial Times (2020), «Chinese Communist Party asserts greater control over private enterprise»: <https://on.ft.com/3mYxP4j> (consultazione: 25 novembre 2025).

- (175) L'inchiesta ha confermato che sovrapposizioni tra le posizioni dirigenziali e l'iscrizione al PCC/l'esercizio di funzioni all'interno del partito sono comuni anche nel settore degli pneumatici. A titolo di esempio, il presidente del consiglio di amministrazione e il direttore generale di SINOCHEN fungono anche, rispettivamente, da segretario e vicesegretario del comitato di partito di SINOCHEN ⁽⁸²⁾. Analogamente, il presidente e il vicepresidente di Qingdao Double Star Co. Ltd. fungono anche, rispettivamente, da segretario e vicesegretario del comitato di partito della società ⁽⁸³⁾. Anche il presidente del consiglio di amministrazione di Guizhou Tyre Co., Ltd. ricopre la posizione di segretario del comitato di partito ⁽⁸⁴⁾.
- (176) Inoltre le società produttrici di pneumatici citano anche esplicitamente l'influenza del PCC sulla loro condotta. Ad esempio, nella sua relazione annuale 2024 Qingdao Doublestar Co. Ltd. afferma quanto segue: «Durante il periodo di riferimento, la società ha insistito sul lavoro di alto livello di edificazione del partito per guidare uno sviluppo di alta qualità» e ha garantito «la leadership nell'edificazione del partito per promuovere uno sviluppo di alta qualità: [la società] [h]a rafforzato la leadership nell'edificazione del partito, si è concentrata sulle principali responsabilità e attività, ha svolto una formazione approfondita sul tema del pensiero di Xi Jinping sul socialismo con caratteristiche cinesi per una nuova era, ha promosso le innovazioni teoriche del partito per guidare lo sviluppo commerciale della società,[...]ha coltivato un gruppo all'avanguardia nella produzione, nella ricerca scientifica, nel marketing e nella gestione e ha integrato l'edificazione del partito nelle operazioni quotidiane» ⁽⁸⁵⁾. Analogamente, Guizhou Tyre Co., Ltd. ritiene che «[i] n quanto holding di proprietà statale, la società rispetta sempre la leadership incrollabile del partito sulle imprese statali. Lo statuto definisce chiaramente lo status giuridico dell'organizzazione del partito nella governance societaria e integra la leadership del partito in tutti gli aspetti della governance societaria» ⁽⁸⁶⁾.
- (177) La presenza dello Stato nelle imprese operanti nel settore degli pneumatici e in altri settori (come quello finanziario e quello dei fattori produttivi) consente quindi al governo della RPC di interferire nella determinazione di prezzi e costi.
- 3.2.1.4. Distorsioni significative a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), terzo trattino, del regolamento di base: l'esistenza di politiche o misure pubbliche che favoriscono in modo discriminatorio i fornitori nazionali o influenzano in altro modo le forze del libero mercato
- (178) L'orientamento dell'economia cinese è determinato in misura significativa da un elaborato sistema di pianificazione che definisce le priorità e prescrive gli obiettivi sui quali devono concentrarsi le amministrazioni centrali, provinciali e locali. Esistono piani pertinenti a tutti i livelli di governo, riguardanti praticamente tutti i settori dell'economia. Gli obiettivi stabiliti dagli strumenti di pianificazione hanno carattere vincolante e le autorità a ogni livello amministrativo controllano l'attuazione dei piani da parte del corrispondente livello di governo inferiore.
- (179) Nel complesso, il sistema di pianificazione in Cina fa sì che le risorse, invece di essere assegnate in linea con le forze del mercato, siano destinate a settori designati dal governo come strategici o comunque politicamente importanti ⁽⁸⁷⁾.
- (180) Le autorità cinesi hanno emanato una serie di politiche che guidano il funzionamento del settore del prodotto in esame.

⁽⁸²⁾ Cfr.: <https://www.sinochem.com/sinochem/guwm/zlzz/gldt/A031002002003Gone1.html> (consultazione: 11 novembre 2025).

⁽⁸³⁾ Cfr.: relazione annuale 2024 di Qingdao Double Star Co. Ltd., pag. 36, disponibile all'indirizzo: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁸⁴⁾ Cfr. la relazione annuale 2024 di Guizhou Tyre Co. Ltd, pag. 44, disponibile al seguente indirizzo: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-4/2025-04-26/11007719.PDF (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁸⁵⁾ Cfr. la relazione annuale 2024 di Qingdao Double Star Co. Ltd., pag. 14, disponibile all'indirizzo: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2025/2025-3/2025-03-28/10815489.PDF (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁸⁶⁾ Cfr. la relazione annuale 2023 di Guizhou Tyre Co Ltd, pag. 41, disponibile all'indirizzo: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202404151630237833_1.pdf?1713215477000.pdf, (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁸⁷⁾ Relazione – capitolo 4, pagg. 56 e 57, 99 e 100.

- (181) Il quattordicesimo piano quinquennale per lo sviluppo dell'industria delle materie prime ⁽⁸⁸⁾ mira a conseguire una svolta nelle principali categorie di materie prime «[c]oncentrandosi su settori di applicazione chiave quali [...] la gomma sintetica bionica» ⁽⁸⁹⁾. Ulteriori disposizioni specifiche per l'industria degli pneumatici sono incluse anche nel parere orientativo del MIIT sulla promozione dello sviluppo di alta qualità delle industrie chimiche e petrolchimiche durante il quattordicesimo piano quinquennale o nel quattordicesimo piano quinquennale della provincia di Shandong sullo sviluppo dell'industria chimica.
- (182) Analogamente, a livello provinciale, secondo il quattordicesimo piano quinquennale di Anhui sullo sviluppo dell'industria dei nuovi materiali ⁽⁹⁰⁾, le autorità governative intendono definire la configurazione industriale del settore come segue: «[p]er i settori automobilistico, elettronico, ferroviario ad alta velocità, aerospaziale e nucleare e facendo affidamento sulle basi industriali di Anqing, Huainan e altre località, aumentare l'intensità dell'attività di ricerca e sviluppo e dell'innovazione e sviluppare vigorosamente i prodotti in gomma con proprietà e processi speciali quali resistenza alle alte e basse temperature, resistenza all'invecchiamento, resistenza all'ablazione, resistenza chimica media, resistenza meteorologica, resistenza all'ozono, resistenza di arco, ecc.». Il piano indica anche nell'elenco dei prodotti chiave: «gomma nitrile idrogenata, gomma nitrile bromurata, gomma stirene-butadiene polimerizzata in soluzione, gomma isoprene e suoi monomeri, gomma acrilato, gomma speciale contenente fluoro, gomma fluorosilicone, gomma silicone isolante per l'elettricità» e nell'elenco delle tecnologie innovative «[t]ecnologia di idrogenazione della gomma nitrile, tecnologia di preparazione della gomma nitrile carbossilata, tecnologia di produzione di SSBR funzionalizzata, tecnologia di risparmio energetico nel processo di essiccazione della gomma sintetica, tecnologia di concentrazione della polimerizzazione di emulsione, tecnologia di sostituzione degli additivi rispettosa dell'ambiente, ecc.» ⁽⁹¹⁾.
- (183) Analogamente, il quattordicesimo piano quinquennale di Gansu sullo sviluppo dell'industria delle materie prime ⁽⁹²⁾ comprende una sezione relativa all'industria chimica fine secondo cui «[n]el 2025 il valore totale della produzione industriale del settore si sforzerà di raggiungere i 50 miliardi di yuan» e che nel settore della gomma sintetica l'obiettivo è «[b]asarsi sulle imprese portanti, [per] lo sviluppo vigoroso di additivi per gomma rispettosi dell'ambiente, serie di acceleranti di vulcanizzazione CBS/MBS, disolfuro di carbonio, zolfo insolubile, nerofumo di alta qualità e altri prodotti» e per i nuovi materiali petrolchimici avanzati «[b]asarsi sulle imprese portanti [per] migliorare il livello e la capacità della provincia di Gansu nelle plastiche speciali da ingegneria, nella gomma sintetica speciale, [etc.]» e «[s]viluppare vigorosamente nuovi materiali strategici fondamentali». Nel settore petrolchimico, «sviluppare materie plastiche da ingegneria, gomma sintetica speciale, fibre speciali, materiali biodegradabili ad alte prestazioni e materiali compositi ad alte prestazioni».
- (184) Il quattordicesimo piano quinquennale di Gansu elenca inoltre tra i progetti chiave la PetroChina Lanzhou Petrochemical Company e la costruzione di una nuova unità speciale per la gomma nitrile da 35 000 tonnellate/anno, comprendente principalmente un'unità di preparazione chimica, un'unità di polimerizzazione, un'unità di recupero monomero, lo stoccaggio di liquami, un'unità di miscelazione e un'unità di essiccazione per coagulazione e imballaggio ecc., per un investimento totale di oltre 84 milioni di RMB ⁽⁹³⁾. Il quattordicesimo piano quinquennale di Jiangxi sullo sviluppo di alta qualità dell'industria petrolchimica ⁽⁹⁴⁾ afferma che «[intendiamo] estendere l'ambito di applicazione di [...] prodotti organosilici quali olio di silicone, gomma di silicone [...] e nerofumo bianco. Rafforzeremo la ricerca, lo sviluppo e la produzione di nuovi materiali chimici e svilupperemo vigorosamente nuovi materiali all'avanguardia come la gomma speciale [...]». Per quanto riguarda la gomma speciale, il piano indica inoltre che il governo «si concentrerà sullo sviluppo di gomma stirene butadiene in soluzione [...], gomma nitrile idrogenata, gomma butilica alogenata, elastomeri termoplastici allo stirene idrogenato (HSBC), gomma isoprene [...], vulcanizzato termoplastico, gomma etilene propilene [...] ecc.».

⁽⁸⁸⁾ Cfr.: <https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202112/29/5665166/files/90c1c79a00b44c67b59c29392476c862.pdf> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁸⁹⁾ Ibidem.

⁽⁹⁰⁾ Quattordicesimo piano quinquennale di Anhui sullo sviluppo dell'industria dei nuovi materiali, pubblicato il 28 febbraio 2022, sezione III, tabella 6.

⁽⁹¹⁾ Ibidem.

⁽⁹²⁾ Cfr. all'indirizzo: <https://gxt.gansu.gov.cn/gxt/c106992/202201/1959993/files/bc8a41db8b904e55b5bd7017eb42d119.pdf> (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁹³⁾ Ibidem.

⁽⁹⁴⁾ Cfr.: <https://huanbao.bjx.com.cn/news/20211115/1187880.shtml> (consultazione: 25 novembre 2025).

- (185) Inoltre il quattordicesimo piano quinquennale di Jilin sullo sviluppo dell'industria petrolchimica ⁽⁹⁵⁾ prevede che il governo «promuoverà pienamente lo sviluppo dell'industria dei nuovi materiali chimici, come le materie plastiche da ingegneria, la gomma sintetica speciale e le fibre ad alte prestazioni, amplierà l'ambito di applicazione dei nuovi materiali chimici nei settori automobilistico, del trasporto ferroviario, aerospaziale ecc., e realizzerà uno sviluppo di alta qualità del sistema dell'industria petrolchimica nella nostra provincia» e «[r]afforzerà [...] la gomma etilene propilene e l'etanolo combustibile, perfezionerà la fibra di carbonio speciale, il poliisobutilene ad alta attività, la gomma speciale e i materiali plastici e altri prodotti speciali, [...] e formerà i tre importanti settori competitivi della resina sintetica, della gomma sintetica e delle materie prime chimiche organiche di base, rafforzerà la competitività e lo slancio dello sviluppo endogeno dell'industria petrolchimica e contribuirà a coltivare cluster di prodotti competitivi e catene di prodotti specifici».
- (186) In sintesi, il governo della RPC dispone di misure per indurre gli operatori a conformarsi agli obiettivi di politica pubblica concernenti il settore. Attraverso queste misure il governo della RPC dirige e controlla praticamente ogni aspetto dello sviluppo e del funzionamento del settore e dei fattori produttivi a monte. Tali misure impediscono alle forze di mercato di funzionare liberamente.

3.2.1.5. Distorsioni significative a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), quarto trattino, del regolamento di base: l'assenza, un'applicazione discriminatoria o inadeguata del diritto fallimentare, societario o patrimoniale

- (187) Secondo le informazioni contenute nel fascicolo, il sistema fallimentare cinese risulta inadeguato per conseguire i suoi obiettivi principali, quali l'equa composizione di crediti e debiti e la salvaguardia dei legittimi diritti e interessi di creditori e debitori. Questa situazione sembra radicata nel fatto che, mentre il diritto fallimentare cinese poggia formalmente su principi analoghi a quelli applicati in leggi corrispondenti di paesi diversi dalla Cina, il sistema cinese è caratterizzato da una sua applicazione sistematicamente insufficiente.
- (188) Il numero di fallimenti rimane notoriamente basso in rapporto alle dimensioni dell'economia del paese, non da ultimo perché le procedure d'insolvenza risentono di una serie di carenze, che rappresentano a tutti gli effetti un disincentivo alla presentazione di istanze di fallimento. Lo Stato inoltre mantiene un ruolo forte e attivo nelle procedure d'insolvenza, esercitando spesso un'influenza diretta sull'esito dei procedimenti ⁽⁹⁶⁾, che spesso risultano poco trasparenti e comportano pratiche discriminatorie ⁽⁹⁷⁾.
- (189) In Cina inoltre le carenze del sistema dei diritti di proprietà sono particolarmente evidenti in relazione alla proprietà dei terreni e ai relativi diritti di uso ⁽⁹⁸⁾. Tutti i terreni sono di proprietà dello Stato (terreni rurali di proprietà collettiva e terreni urbani di proprietà dello Stato) e la loro assegnazione dipende esclusivamente dallo Stato. Esistono disposizioni giuridiche che mirano ad assegnare i diritti di uso dei terreni in modo trasparente e a prezzo di mercato, ad esempio, tramite l'introduzione di procedure di gara. Tali disposizioni sono tuttavia regolarmente disattese e alcuni acquirenti ottengono il terreno a titolo gratuito o a prezzi inferiori a quelli di mercato ⁽⁹⁹⁾. Inoltre la decisione del comitato centrale del PCC del 2024 sull'ulteriore approfondimento generale della riforma e sulla promozione della modernizzazione in stile cinese impone di «migliorare il sistema di gestione del suolo per garantire che sia collegato in modo efficiente con le macropolitiche e lo sviluppo regionale e dia priorità all'uso ragionevole dei terreni per le industrie leader e i grandi progetti ⁽¹⁰⁰⁾». Di conseguenza, nell'assegnazione dei terreni le autorità perseguono spesso specifici obiettivi politici, compresa l'attuazione dei piani economici ⁽¹⁰¹⁾.

⁽⁹⁵⁾ Cfr.: http://gxt.jl.gov.cn/xxgk/zcwj/sgxtwj/202109/t20210914_8217060.html (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽⁹⁶⁾ Relazione – capitolo 6, pagg. 171-179.

⁽⁹⁷⁾ Cfr.: <https://www.reuters.com/world/china/chinas-murky-bankruptcies-expose-hazards-foreign-investors-2025-04-15/> (consultazione: 17 novembre 2025).

⁽⁹⁸⁾ Relazione – capitolo 9, pagg. 260-261.

⁽⁹⁹⁾ Relazione – capitolo 9, pagg. 257-260.

⁽¹⁰⁰⁾ Cfr. la sezione IV.23, disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/zhengce/202407/content_6963770.htm (consultazione: 18 novembre 2025).

⁽¹⁰¹⁾ Relazione – capitolo 9, pagg. 252-254.

(190) Analogamente a quanto avviene in altri settori dell'economia cinese, i produttori del prodotto in esame sono soggetti all'ordinaria normativa fallimentare, societaria e patrimoniale cinese. Ciò significa che anche tali società sono soggette alle distorsioni dall'alto verso il basso derivanti dall'applicazione discriminatoria o inadeguata del diritto fallimentare e patrimoniale. In base agli elementi di prova disponibili, tali considerazioni risultano essere pienamente applicabili anche al settore degli pneumatici. Dalla presente inchiesta non è emerso nulla che possa mettere in discussione tali risultanze.

(191) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso che sussisteva un'applicazione discriminatoria o inadeguata del diritto fallimentare e patrimoniale nel settore del prodotto in esame.

3.2.1.6. Distorsioni significative a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), quinto trattino, del regolamento di base: la distorsione dei costi salariali

(192) In Cina non è possibile che si sviluppi appieno un sistema salariale basato sul mercato, dal momento che i lavoratori e i datori di lavoro sono ostacolati nell'esercizio dei loro diritti all'organizzazione collettiva. La Cina non ha ratificato una serie di convenzioni fondamentali dell'Organizzazione internazionale del lavoro, in particolare quelle riguardanti la libertà di associazione e la contrattazione collettiva ⁽¹⁰²⁾.

(193) Secondo il diritto nazionale, nel paese è attiva una sola organizzazione sindacale. Tale organizzazione non è tuttavia indipendente dalle autorità dello Stato e il suo impegno nella contrattazione collettiva e nella tutela dei diritti dei lavoratori resta rudimentale ⁽¹⁰³⁾. Inoltre la mobilità della forza lavoro cinese è limitata dal sistema di registrazione dei nuclei familiari, che limita l'accesso all'intera gamma delle prestazioni previdenziali e di altro tipo ai residenti locali di una determinata zona amministrativa.

(194) Ne deriva che di norma i lavoratori non registrati come residenti locali si trovano in una posizione lavorativa vulnerabile e percepiscono un reddito inferiore a quello dei titolari della registrazione di residenza ⁽¹⁰⁴⁾. Tali risultanze rivelano una distorsione dei costi salariali in Cina.

(195) Non sono stati presentati elementi di prova attestanti che il settore degli pneumatici non è sottoposto al sistema di diritto del lavoro cinese descritto sopra. Il settore subisce quindi gli effetti della distorsione dei costi salariali sia direttamente (durante la fabbricazione del prodotto in esame o della principale materia prima per la sua produzione) sia indirettamente (in termini di accesso al capitale o ai fattori produttivi da parte di società soggette al medesimo sistema del lavoro in Cina).

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

(196) L'accesso al capitale degli attori societari in Cina è soggetto a varie distorsioni. Il sistema finanziario cinese è caratterizzato da una forte posizione delle banche statali ⁽¹⁰⁵⁾ che, per concedere l'accesso ai finanziamenti, prendono in considerazione criteri diversi dalla redditività economica di un progetto. Come le imprese non finanziarie di proprietà dello Stato, le banche restano collegate allo Stato non solo attraverso la proprietà, ma anche mediante le relazioni personali (i massimi dirigenti dei grandi istituti finanziari di proprietà dello Stato sono nominati in ultima analisi dal PCC) ⁽¹⁰⁶⁾ e attuano regolarmente le politiche pubbliche definite dal governo della RPC.

(197) In tal modo le banche rispettano un esplicito obbligo giuridico di condurre la propria attività conformemente alle esigenze dello sviluppo economico e sociale nazionale e agli orientamenti stabiliti dalle politiche industriali dello Stato ⁽¹⁰⁷⁾. Benché sia riconosciuto che varie disposizioni giuridiche fanno riferimento alla necessità di rispettare il normale comportamento bancario e norme prudenziali quali la necessità di esaminare l'affidabilità creditizia del mutuatario, abbondanti elementi di prova, tra cui le risultanze delle inchieste in materia di difesa commerciale, suggeriscono che queste disposizioni svolgono solo un ruolo secondario nell'applicazione dei vari strumenti giuridici.

⁽¹⁰²⁾ Relazione – capitolo 13, pagg. 360-361 e 364-370.

⁽¹⁰³⁾ Relazione – capitolo 13, pag. 366.

⁽¹⁰⁴⁾ Relazione – capitolo 13, pagg. 370-373.

⁽¹⁰⁵⁾ Relazione – capitolo 6, pagg. 137-140.

⁽¹⁰⁶⁾ Relazione – capitolo 6, pagg. 146-149.

⁽¹⁰⁷⁾ Relazione – capitolo 6, pag. 149.

- (198) Ad esempio, il governo della RPC ha chiarito di recente che anche le decisioni delle banche commerciali private devono essere oggetto di supervisione da parte del PCC e rimanere in linea con le politiche nazionali. Uno dei tre obiettivi generali dello Stato in relazione alla governance bancaria è ora quello di rafforzare la leadership del partito nel settore bancario e assicurativo, anche in relazione alle questioni operative e di gestione ⁽¹⁰⁸⁾. Inoltre i criteri di valutazione della performance delle banche commerciali devono in particolare prendere in considerazione in particolare come i soggetti «rispondono agli obiettivi di sviluppo nazionale e sono al servizio dell'economia reale», e in particolare come «rispondono alle esigenze delle industrie strategiche ed emergenti» ⁽¹⁰⁹⁾.
- (199) Più specificamente, secondo il parere orientativo del 2025 sul sostegno finanziario alla nuova industrializzazione pubblicato dalla People's Bank of China insieme al ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione, al ministero delle Finanze, alla commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme e ad altre amministrazioni governative, il governo della RPC intende anche «[g]uidare gli istituti finanziari nell'uso di strumenti diversificati quali prestiti, obbligazioni, capitale proprio e assicurazioni per fornire servizi finanziari completi alle principali imprese e alle importanti imprese di supporto che operano all'interno delle principali catene industriali, fornire soluzioni finanziarie per il funzionamento stabile delle imprese interessate da influenze esterne e aiutare le imprese private a partecipare attivamente alla costruzione indipendente e controllabile di catene industriali» ⁽¹¹⁰⁾.
- (200) I rating delle obbligazioni e del credito inoltre risultano spesso falsati per una serie di motivi, compreso il fatto che la valutazione dei rischi è influenzata dall'importanza strategica dell'impresa per il governo della RPC e dalla forza di un'eventuale garanzia implicita da parte del governo ⁽¹¹¹⁾. Questo è aggravato da ulteriori norme vigenti, che indirizzano i finanziamenti verso settori che il governo decide di incentivare o che ritiene comunque importanti ⁽¹¹²⁾. Quanto illustrato si traduce in una propensione a concedere prestiti a imprese di proprietà dello Stato, a grandi imprese private ben collegate e a imprese appartenenti ai settori industriali chiave; ciò implica che la disponibilità e il costo del capitale non sono uguali per tutti gli operatori sul mercato.
- (201) Inoltre gli oneri finanziari per i prestiti sono stati mantenuti artificialmente bassi in modo da stimolare la crescita degli investimenti. Ciò ha comportato un ricorso eccessivo agli investimenti di capitale con un costante calo dell'utile sul capitale investito. Tale situazione è illustrata dalla crescita della leva finanziaria delle imprese nel settore statale nonostante il forte calo della redditività, a dimostrazione del fatto che i meccanismi operanti nel sistema bancario non seguono le normali risposte commerciali.
- (202) In aggiunta, sebbene la liberalizzazione dei tassi di interesse nominali sia stata realizzata nell'ottobre 2015, i segnali di prezzo non sono ancora il risultato di forze del libero mercato, ma sono influenzati da distorsioni dovute all'intervento del governo. Ad esempio, a quanto risulta le imprese di proprietà dello Stato, ma anche interi settori industriali considerati strategici dal governo della RPC, beneficiano di tassi di interesse inferiori a quelli di mercato ⁽¹¹³⁾. Tassi di interesse artificialmente bassi comportano prezzi molto bassi e di conseguenza l'utilizzo eccessivo di capitale.

⁽¹⁰⁸⁾ Cfr. il documento strategico ufficiale della China Banking and Insurance Regulatory Commission del 28 agosto 2020: Piano d'azione triennale per il miglioramento del governo societario nel settore bancario e assicurativo (2020-2022): <http://www.cbirc.gov.cn/cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928> (consultazione: 25 novembre 2025). Il piano dispone di «attuare ulteriormente lo spirito incarnato nel discorso introduttivo del segretario generale Xi Jinping sull'avanzamento della riforma della governance societaria del settore finanziario». La sezione II del piano mira inoltre a promuovere l'integrazione organica della leadership del partito nella governance societaria: [r]enderemo più sistematica, standardizzata e basata su procedure l'integrazione della leadership del partito nella governance societaria [...]. Le principali questioni operative e gestionali devono essere discusse dal comitato di partito prima di essere sottoposte alla decisione del consiglio di amministrazione o dell'alta dirigenza.

⁽¹⁰⁹⁾ Cfr. la comunicazione dalla CBIRC sul metodo di valutazione delle prestazioni delle banche commerciali, pubblicata il 15 dicembre 2020: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm (consultazione: 25 novembre 2025).

⁽¹¹⁰⁾ Cfr. all'indirizzo: https://www.gov.cn/lianbo/bumen/202508/content_7035298.htm (consultazione: 17 novembre 2025).

⁽¹¹¹⁾ Relazione – capitolo 6, pagg. 157-158.

⁽¹¹²⁾ Relazione – capitolo 6, pagg. 150-152, 156-160 e 165-171.

⁽¹¹³⁾ Cfr. la relazione del gruppo Rhodium, «Augmented Assessment of China's State Support», pag. 22, disponibile all'indirizzo: <https://rhg.com/research/far-from-normal-an-augmented-assessment-of-chinas-state-support/> (consultazione: 17 novembre 2025).

- (203) La crescita complessiva del credito in Cina indica un peggioramento dell'efficienza nell'allocazione del capitale senza alcun segnale di stretta creditizia, come invece ci si aspetterebbe in un contesto di mercato esente da distorsioni. Di conseguenza, i prestiti in sofferenza sono aumentati rapidamente e in numerosi casi il governo della RPC ha scelto o di evitare il fallimento, creando quindi cosiddette società «zombie», il cui numero è in crescita⁽¹¹⁴⁾, oppure di trasferire la proprietà del debito (ad esempio tramite fusioni o conversioni del debito in azioni), senza necessariamente risolvere il problema generale del debito o affrontarne le cause di fondo.
- (204) In sostanza, nonostante le misure adottate per liberalizzare il mercato, il sistema del credito alle imprese in Cina è influenzato da distorsioni significative derivanti dal persistente ruolo pervasivo dello Stato nei mercati dei capitali. Il sostanziale intervento pubblico nel sistema finanziario comporta pertanto gravi ripercussioni sulle condizioni di mercato a tutti i livelli.
- (205) Nella presente inchiesta non sono stati forniti elementi di prova a dimostrazione del fatto che il settore del prodotto in esame non sia influenzato dall'intervento pubblico nel sistema finanziario ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), sesto trattino, del regolamento di base. Il sostanziale intervento pubblico nel sistema finanziario comporta pertanto gravi ripercussioni sulle condizioni di mercato a tutti i livelli.

3.2.1.8. Natura sistemica delle distorsioni descritte

- (206) La Commissione ha osservato che le distorsioni descritte nella relazione sono caratteristiche dell'economia cinese. Dagli elementi di prova disponibili emerge che i fatti e le caratteristiche del sistema cinese descritti sopra e nella parte I della relazione si ritrovano in tutto il paese e in tutti i settori dell'economia. Lo stesso vale per la descrizione dei fattori produttivi di cui sopra e nella parte II della relazione.
- (207) La Commissione rammenta che per fabbricare il prodotto in esame sono necessari determinati fattori produttivi. Quando i produttori del prodotto in esame acquistano/appaltano tali fattori produttivi, i prezzi che essi pagano (e che sono registrati come costi) sono chiaramente esposti alle summenzionate distorsioni sistemiche. Ad esempio i fornitori di fattori produttivi impiegano lavoro (manodopera) soggetto a distorsioni. Essi possono contrarre prestiti soggetti alle distorsioni presenti nel settore finanziario/nell'allocazione del capitale. Sono inoltre soggetti al sistema di pianificazione che si applica a tutti i livelli dell'amministrazione e a tutti i settori. Tali distorsioni sono state descritte in dettaglio al punto 3.2.1.2. La Commissione ha rilevato che l'assetto normativo alla base di tali distorsioni è generalmente applicabile e i produttori di pneumatici sono soggetti a tali norme come qualsiasi altro operatore economico in Cina. Le distorsioni quindi esercitano un'incidenza diretta sulla struttura dei costi del prodotto in esame.
- (208) A seguito delle circostanze presentate in dettaglio al punto 3.2.1.2, non solo non è opportuno utilizzare i prezzi di vendita sul mercato interno del prodotto in esame ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, ma anche tutti i costi dei fattori produttivi (inclusi materie prime, energia, terreni, finanziamenti, lavoro ecc.) risultano essere viziati, dato che la formazione dei loro prezzi è soggetta a un intervento pubblico sostanziale. In effetti, gli interventi pubblici descritti in relazione all'allocazione del capitale, ai terreni, al lavoro, all'energia e alle materie prime sono presenti in tutta la RPC. Ciò significa ad esempio che un fattore produttivo prodotto esso stesso nella RPC combinando una serie di fattori produttivi è soggetto a distorsioni significative. Lo stesso vale per il fattore produttivo di un fattore produttivo e così via.

3.2.2. Argomentazioni presentate dalle parti interessate

- (209) Il 30 giugno 2025 la CRIA ha presentato una serie di osservazioni concernenti l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base. Nelle sue osservazioni, la CRIA ha addotto gli argomenti seguenti: i) il denunciante non ha fornito elementi di prova diretti dell'esistenza di distorsioni del mercato, ii) l'industria cinese degli pneumatici è altamente orientata al mercato e iii) la denuncia confonde i confini tra le inchieste antidumping e antisovvenzioni.

⁽¹¹⁴⁾ Cfr. all'indirizzo: https://www.bloomberg.com/graphics/2025-china-deflation-cost/?utm_campaign=202511_BATC_subs_eng_china_inflation_subs_eng_china_inflation_nov2025&utm_term=20383998&utm_source=subs-email&utm_medium=email&utm_content=15664976 (consultazione: 17 novembre 2025).

(210) Più specificamente, a sostegno del suo primo argomento, la CRIA ha affermato che le asserzioni del denunciante relative alle distorsioni significative sono, da un lato, generiche e non specifiche e, dall'altro, contengono contraddizioni logiche riguardanti le distorsioni nel mercato della gomma naturale. Per quanto riguarda la natura generica delle asserzioni, la CRIA ha rilevato che il denunciante si è basato in larga misura sulla relazione, sulle conclusioni formulate in inchieste non pertinenti concernenti gli pneumatici per autocarri e autobus o il settore siderurgico, nonché su interpretazioni distorte di documenti macroeconomici come il quattordicesimo piano quinquennale. La CRIA ha sottolineato che la descrizione dell'intera economia cinese come un'entità meticolosamente controllata non è coerente con la realtà dello sviluppo economico della Cina e che le asserzioni del denunciante non forniscono alcun valore probatorio che dimostri in che modo tali macropolitiche abbiano distorto specificamente e direttamente i costi e i prezzi dei produttori di pneumatici per autovetture e autocarri leggeri. Secondo la CRIA, la Commissione è tenuta a condurre un'indagine indipendente, oggettiva e basata sui fatti nel caso di specie, anziché limitarsi ad accettare la macronarrazione del denunciante. Per quanto riguarda le presunte contraddizioni logiche, la CRIA ha rilevato che, pur asserendo che il mercato della gomma naturale sarebbe distorto in Cina, il denunciante ammette che le importazioni cinesi di gomma naturale superano di diverse volte la sua produzione interna. È pertanto molto probabile che il prezzo sul mercato interno cinese sia determinato principalmente dalle importazioni e dal mercato internazionale. Inoltre l'argomento del denunciante secondo cui alcuni paesi del Sud-Est asiatico che esportano gomma naturale non possono essere considerati paesi rappresentativi candidati, dato che la Cina, in quanto importatore netto di gomma naturale, si trova in una situazione dissimile per quanto riguarda tale fattore produttivo, è giuridicamente errata in quanto una situazione di approvvigionamento dissimile non rientra nei criteri di selezione di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base. La Commissione dovrebbe pertanto accettare il costo della gomma naturale nei documenti contabili dei produttori esportatori cinesi.

(211) Per quanto riguarda il secondo argomento, la CRIA ha sostenuto fondamentalmente che l'industria cinese degli pneumatici è un settore autonomo e competitivo, guidato dalle forze di mercato e rigorosamente conforme ai principi dell'economia di mercato, affermando quanto segue:

- a) l'asserzione del denunciante secondo cui le industrie cinesi degli pneumatici e a monte sono dominate da imprese di proprietà dello Stato si discosta fortemente dai fatti. Le imprese private detengono una posizione dominante preponderante, misurata in base al numero di imprese, alla scala di produzione, ai contributi all'esportazione o alla capacità totale. Le dimensioni stesse del mercato cinese favoriscono inevitabilmente un'intensa concorrenza, come confermato anche dalle relazioni dell'industria. Concentrandosi in modo selettivo sulle società la cui struttura azionaria comprende la proprietà dello Stato, la denuncia ignora le migliaia di imprese private che costituiscono la spina dorsale del settore.

Analogamente, le industrie a monte, come quelle petrolchimiche, della gomma, dell'acciaio e dei tessuti, non sono controllate dallo Stato, ma formano un panorama piuttosto diversificato e competitivo con la presenza di imprese statali, private e a partecipazione straniera. Più specificamente, il mercato della gomma sintetica è caratterizzato da una «divisione quadridirezionale» tra SINOPEC e CNPC, tra imprese private e tra imprese taiwanesi e imprese a partecipazione straniera. Anche il mercato del nerofumo bianco (silice precipitata) è dominato da imprese private che rappresentano il 68,57 % della capacità produttiva e il 66,36 % della produzione di tale settore in Cina. Inoltre il mercato del filo d'acciaio è altamente globalizzato e competitivo, con importanti operatori sul mercato cinese che comprendono non solo imprese private cinesi, ma anche numerosi giganti internazionali. Il gran numero di imprese attive nel settore dei tessuti industriali implica una struttura di mercato competitiva piuttosto che monopolistica.

Per quanto riguarda le imprese affiliate allo Stato, il denunciante le equipara erroneamente a quelle controllate dallo Stato, a dispetto della moderna governance societaria e del quadro giuridico in Cina. Società come SINOCHEN o il gruppo Huayi sono quotate sui mercati pubblici e devono rispettare norme giuridiche e di mercato rigorose, essendo responsabili nei confronti di tutti gli azionisti e non solo nei confronti di un unico azionista dello Stato. In particolare, per quanto riguarda il gruppo Huayi, esso è quotato alla borsa di Shanghai e la sua struttura di governance societaria è conforme al diritto societario cinese, alla legge sugli strumenti finanziari e ai regolamenti della China Securities Regulatory Commission. Di conseguenza, la sua relazione annuale per il 2024 afferma esplicitamente che la società mantiene la piena indipendenza dal suo azionista di controllo in materia di personale, risorse, finanza, organizzazione e attività commerciali. L'azionista di controllo esercita i propri diritti attraverso l'assemblea degli azionisti conformemente alla legge e non può interferire direttamente o indirettamente nel processo decisionale e nelle attività commerciali della società. Per quanto riguarda Sinochem, il denunciante non ha fornito alcun elemento di prova del fatto che Sinochem, in qualità di azionista delle sue controllate produttrici di pneumatici Pirelli e Aeolus Tyre, abbia interferito nelle decisioni commerciali quotidiane di tali società. A tale riguardo, la confusione tra proprietà rilevante ed effettivo controllo dell'attività commerciale è un errore fondamentale nell'argomentazione del denunciante, che non ha fornito alcun elemento di prova attestante in che modo la proprietà di una quota sostanziale di una società da parte dello Stato darebbe luogo a un intervento pubblico diretto nelle attività commerciali quotidiane della società;

- b) l'argomentazione del denunciante secondo cui il governo della RPC è in grado di interferire nella determinazione dei prezzi e dei costi delle imprese attraverso le organizzazioni del PCC all'interno delle società è un'errata rappresentazione della realtà della governance societaria in Cina. Secondo il diritto societario e il pertinente statuto delle società cinesi produttrici di pneumatici, la funzione delle organizzazioni del partito nelle imprese si concentra principalmente sugli affari del partito e sulla garanzia del rispetto delle leggi nazionali da parte della società, anziché interferire in specifiche attività commerciali. Gli organi decisionali statutari di una società rimangono il consiglio di amministrazione e la direzione. L'asserzione secondo cui l'esistenza di organizzazioni del partito nelle società produttrici di pneumatici è un'indicazione diretta del controllo del governo sulle decisioni commerciali di una società è priva di fondamento fattuale e giuridico;
- c) la pianificazione industriale in Cina, anziché essere discriminatoria e distorsiva del mercato come affermato dal denunciante, funge da orientamento strategico e non è un'imposizione obbligatoria, in linea con le pratiche comuni delle principali economie mondiali. I piani quinquennali della Cina sono documenti macroeconomici, strategici e di orientamento per lo sviluppo economico e sociale nazionale, che non si differenziano in misura sostanziale dalle politiche industriali di altre grandi economie del mondo, come il «piano industriale del Green Deal» dell'UE o la «legge sulla riduzione dell'inflazione» degli Stati Uniti. I piani industriali in Cina offrono alle imprese prospettive di mercato e una visione per lo sviluppo, senza essere giuridicamente vincolanti per gli operatori a livello microeconomico come le imprese produttrici di pneumatici;
- d) le affermazioni del denunciante in merito ai trasferimenti di terreni non basati sul mercato sono del tutto incompatibili con l'esistenza di un mercato fondiario ben funzionante e di un meccanismo di assegnazione e trasferimento dei diritti di uso dei terreni disciplinato da disposizioni legislative e regolamentari, in particolare le disposizioni sull'assegnazione dei diritti di uso dei terreni edificabili di proprietà dello Stato mediante procedure di gara, asta e registrazione, secondo cui i terreni in questione devono essere assegnati mediante gara d'appalto pubblica, asta o registrazione. Inoltre le asserzioni non suffragate contenute nella denuncia, secondo cui le fabbriche di pneumatici di Sailun e Zhongce avrebbero ricevuto terreni ben al di sotto del prezzo di mercato, non possono mettere in discussione un sistema di mercato funzionante a livello nazionale, applicato in modo aperto, uniforme e rigoroso.

Per quanto riguarda il diritto fallimentare e societario cinese, la legge sul fallimento delle imprese applicabile prevede percorsi diversificati di uscita o di recupero per le imprese in situazioni di difficoltà o insolvenza e ha l'obiettivo esplicito di fornire un quadro «orientato al mercato e basato su regole». Il diritto societario prevede inoltre norme chiare in materia di governance societaria per tutti i tipi di società, comprese le società quotate di proprietà dello Stato, e una solida base giuridica per il funzionamento indipendente e basato sul mercato delle società;

- e) l'argomentazione del denunciante secondo cui il sistema cinese di registrazione dei nuclei familiari e dei sindacati comporta una distorsione dei costi salariali ignora i profondi cambiamenti e il processo di mercatizzazione del mercato del lavoro cinese, in cui le restrizioni del sistema hukou sono state progressivamente eliminate o attenuate e anche il sistema di sicurezza sociale è sempre più scollegato dalla registrazione dei nuclei familiari. Il riferimento a un sistema obsoleto che sta gradualmente diventando molto meno restrittivo per sostenere la tesi della distorsione salariale pertanto è avulso dall'attuale realtà socioeconomica della Cina;
- f) il sistema finanziario cinese non fornisce prestiti agevolati a specifiche industrie sostenute dallo Stato (come l'industria degli pneumatici), né manipola i rating del credito. Ciò in virtù del fatto che le banche commerciali cinesi, comprese le grandi banche commerciali di proprietà dello Stato, sono istituzioni finanziarie indipendenti che rispettano la legge sulle banche commerciali. L'articolo 4 della legge stabilisce che «[l]e attività delle banche commerciali sono disciplinate dai principi di sicurezza, liquidità ed efficienza. Le banche commerciali prendono le proprie decisioni in merito alle proprie attività, si assumono la responsabilità dei propri rischi e la responsabilità esclusiva dei profitti e delle perdite ed esercitano l'auto-limitazione». Sottolinea inoltre che «le banche commerciali [...] svolgono attività commerciali senza subire interferenze da parte di alcuna entità o persona». La trasparenza, la prevedibilità e il funzionamento basato sul mercato del mercato finanziario cinese sono ulteriormente illustrati dal fatto che negli ultimi anni numerosi operatori esteri hanno scelto di emettere obbligazioni denominate in renminbi all'interno della Cina.

Inoltre le discrepanze nei rating della stessa società da parte di agenzie di rating nazionali ed estere sono un fenomeno comune a livello mondiale, derivante da metodologie di rating, canali di accesso alle informazioni, modelli di rischio e comprensione del mercato locale distinti, su cui si basano le varie agenzie di rating del credito. L'attribuzione diretta di tali discrepanze a una manipolazione da parte dello Stato è del tutto infondata.

- (212) A sostegno del suo terzo argomento, la CRIA ha criticato il denunciante per aver asserito l'esistenza di pratiche di sovvenzione in Cina. La CRIA ha sottolineato che per affrontare la questione delle sovvenzioni esiste uno strumento giuridico distinto nell'Unione e che le asserzioni del denunciante dovrebbero pertanto essere esaminate e verificate mediante un'inchiesta antisovvenzioni separata. Il tentativo del denunciante di basarsi su presunte sovvenzioni per sostenere argomentazioni relative a distorsioni significative in un'inchiesta antidumping non rispetta i confini tra i due strumenti giuridici distinti sanciti in due quadri giuridici diversi.
- (213) Il 1° agosto 2025 il denunciante ha reagito alle osservazioni della CRIA sottolineando che i) il settore degli pneumatici in Cina è caratterizzato da distorsioni significative, a causa delle ingerenze sistematiche dello Stato cinese e del PCC praticamente in tutti gli aspetti dell'industria, nelle attività a valle e a monte, all'interno delle società, siano esse private o di proprietà dello Stato, ii) il numero di attori privati anch'essi presenti sul mercato cinese non mette in discussione la dimostrazione dell'esistenza di distorsioni significative, in quanto gli operatori privati in Cina sono diretti dallo Stato e agiscono conformemente alle politiche industriali, iii) l'esistenza di distorsioni significative che interessano tutte le parti della catena del valore della produzione di pneumatici in Cina è stata chiaramente dimostrata in passato, da precedenti inchieste della Commissione o inchieste in altre giurisdizioni, come indicato in dettaglio nella denuncia.
- (214) Il 15 settembre 2025 la CRIA ha integrato le sue osservazioni sull'apertura con una serie di osservazioni in risposta alla prima nota. Nella sua comunicazione, la CRIA ha sollevato due argomenti.
- (215) In primo luogo, la CRIA ha osservato che l'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento non è applicabile a causa della sua incompatibilità con gli accordi OMC e la decisione dell'organo di conciliazione dell'OMC.
- (216) Più in particolare, la CRIA ha sostenuto che:
- a) poiché alcune disposizioni del protocollo di adesione della Cina all'OMC pertinenti per il calcolo del dumping sono scadute l'11 dicembre 2016, l'UE è tenuta a rispettare i corrispondenti obblighi a suo carico a norma della legislazione dell'OMC;
 - b) in linea con le risultanze dell'organo d'appello nella controversia DS 473, ai fini del calcolo dei costi per ottenere il valore normale del prodotto in esame quando il prezzo sul mercato interno nel paese esportatore non può essere utilizzato, alle autorità incaricate dell'inchiesta non è consentito valutare i costi indicati nei documenti contabili dell'esportatore/del produttore basandosi su un valore di riferimento non connesso ai costi di produzione nel paese d'origine.
- (217) In secondo luogo, la CRIA ha affermato che i mercati cinesi degli pneumatici e delle materie prime non sono soggetti alle presunte distorsioni significative. La CRIA ha sostenuto a tale proposito che le distorsioni asserite dal denunciante non sono ben dimostrate e ha rinviato alla sua comunicazione del 30 giugno 2025, ribadendo che le asserzioni del denunciante sarebbero piene di generalizzazioni, speculazioni e contraddizioni interne e non sarebbero sostenute da elementi di prova diretti e specifici relativi all'industria cinese degli pneumatici per autovetture e autocarri leggeri o al periodo dell'inchiesta della presente inchiesta.
- (218) Le argomentazioni della CRIA non hanno potuto essere accolte per i motivi illustrati di seguito.
- (219) Per quanto riguarda il primo argomento della CRIA sull'apertura, vale a dire che il denunciante non ha fornito elementi di prova diretti delle distorsioni del mercato, la Commissione ha osservato innanzitutto che, come confermato dal Tribunale nella sentenza *Viraj Profiles*, la quantità e la qualità degli elementi di prova necessari per soddisfare i criteri di sufficienza degli elementi di prova ai fini dell'apertura di un'inchiesta sono diverse da quanto necessario ai fini di una determinazione preliminare o definitiva dell'esistenza del dumping, del pregiudizio o del nesso di causalità ⁽¹¹⁵⁾. La denuncia soddisfaceva le norme di cui all'articolo 5, paragrafo 9, del regolamento di base, in combinato disposto con l'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera d). Come indicato nell'avviso di apertura, nella fase di apertura la Commissione ha effettivamente ritenuto che vi fossero elementi di prova sufficienti, a norma dell'articolo 5, paragrafo 9, del regolamento di base, per dimostrare che, date le distorsioni significative che incidono su prezzi e costi, non sarebbe appropriato utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno della RPC, giustificando così l'apertura di un'inchiesta a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.

⁽¹¹⁵⁾ Sentenza del Tribunale dell'11 luglio 2017, *Viraj Profiles/Consiglio*, T-67/14, ECLI:EU:T:2017:481, punto 98.

- (220) La Commissione ha quindi dimostrato tali distorsioni. A tal fine la Commissione, in linea con l'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera e), del regolamento di base, ha raccolto i dati necessari per determinare l'esistenza e l'incidenza di distorsioni significative e per ricorrere quindi al metodo di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base. Tale analisi è presentata in dettaglio ai punti da 3.2.1.1 a 3.2.1.8. A tale riguardo, l'osservazione della CRIA sull'obbligo della Commissione di condurre un'indagine indipendente, oggettiva e basata sui fatti è irrilevante. L'analisi della Commissione di cui ai punti da 3.2.1.1 a 3.2.1.8 ha anche confutato l'argomentazione della CRIA in merito alla realtà dello sviluppo economico della Cina, che è privo di interventi pubblici distorsivi, e alle pertinenti macropolitiche cinesi, che non distorcono in modo specifico e diretto i costi e i prezzi nel settore del prodotto in esame.
- (221) Per concludere in merito al primo argomento della CRIA sull'apertura, per quanto concerne le presunte contraddizioni logiche nella denuncia rispetto alla gomma naturale come materia prima commercializzata a livello mondiale e la selezione del paese rappresentativo, la Commissione ha osservato in primo luogo che la CRIA non ha fornito alcun elemento di prova del fatto che i prezzi della gomma naturale in Cina siano determinati dal mercato globale delle materie prime e, in secondo luogo, che il paese rappresentativo sia stato selezionato in linea con i criteri applicabili a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, come illustrato in dettaglio al punto 3.2.4.
- (222) Per quanto riguarda il secondo argomento della CRIA sull'apertura, ossia che l'industria cinese degli pneumatici è fortemente orientata al mercato, la Commissione ha rilevato quanto segue:

- a) la presenza di società private nel settore del prodotto in esame è indubbia. Tuttavia, non solo sono attive nel settore anche società statali o altrimenti controllate dallo Stato, ma il settore è soggetto al controllo e alla supervisione strategica del governo con vari mezzi, che vanno dalle politiche governative che definiscono lo sviluppo del settore alla dichiarata fedeltà alla leadership del PCC da parte di singole società e associazioni industriali, come descritto al punto 3.2.1.2.

Analogamente, per quanto riguarda le industrie a monte, il riferimento della CRIA a una «divisione quadridirezionale» tra SINOPEC e CNPC, tra imprese private e tra imprese taiwanesi e imprese a partecipazione straniera è smentito dalla stessa relazione richiamata dalla CRIA, che per quanto concerne il mercato della gomma sintetica afferma: «[i]l primo scaglione è rappresentato da CNPC e Sinopec, con le due società che rappresentano il 49 % della quota di mercato. [...] Le imprese del primo livello beneficiano dei vantaggi della catena integrata dell'industria petrolchimica, che genera economie di scala nei prodotti in gomma sintetica. La capacità produttiva totale di gomma sintetica di CNPC e Sinopec raggiunge attualmente 5 milioni di tonnellate all'anno, pari a oltre il 45 % della capacità produttiva totale di gomma sintetica della Cina. Grazie all'ampia gamma di canali di approvvigionamento di petrolio greggio, il loro tasso di autosufficienza in termini di materie prime ha superato l'85 %. Il modello di produzione integrata ha ridotto del 20 % il costo di produzione della gomma sintetica, realizzando economie di scala». Per quanto riguarda gli altri fattori produttivi per la fabbricazione del prodotto in esame, il punto della CRIA relativo alla presenza di società private tra quelle attive nei rispettivi settori è fuori luogo. Ciò che la Commissione ha ritenuto pertinente nel presente contesto non è la struttura monopolistica dei settori, bensì il grado di controllo e di supervisione strategica da parte del governo. Tale supervisione attraverso la pianificazione della politica industriale, il controllo sulle associazioni industriali, la leadership del PCC, comprese le sovrapposizioni tra incarichi dirigenziali e di partito nelle società ecc., è stata documentata in dettaglio anche nei settori dei fattori produttivi⁽¹¹⁶⁾ del prodotto in esame. La CRIA non ha fornito alcun elemento che consenta di mettere in discussione tali osservazioni.

Per quanto riguarda il fatto che produttori di pneumatici come il gruppo Huayi presumibilmente aderiscano a rigorose norme giuridiche e di mercato e siano responsabili nei confronti di tutti gli azionisti e non solo dello Stato, la Commissione ha sottolineato che la relazione annuale 2024 del gruppo Huayi, a cui fa riferimento la CRIA, afferma quanto segue in relazione all'analisi dei risultati commerciali del 2024: «Il 2024 segna il settantacinquesimo anniversario della fondazione della Repubblica popolare cinese ed è anche un anno cruciale per il conseguimento degli obiettivi e dei compiti del quattordicesimo [piano quinquennale]. Tutti i dipendenti hanno attuato scrupolosamente lo spirito del ventesimo Congresso nazionale del [PCC] e della seconda e terza sessione plenaria del ventesimo comitato centrale. Sotto la corretta leadership del comitato di partito e del consiglio di amministrazione della società, e in uno spirito di dedizione e duro lavoro, abbiamo affrontato attivamente la duplice sfida di una lenta ripresa macroeconomica e delle continue fluttuazioni di basso livello nell'industria chimica [...]». La relazione annuale sottolinea inoltre che la società «rafforzerà la

⁽¹¹⁶⁾ Cfr. ad esempio la relazione, capitoli 12, 14 e 16.

leadership generale del partito, promuoverà una cultura familiare all'interno di Sunshine Huayi, unificherà gli ideali e le convinzioni e ispirerà l'autonomia, l'entusiasmo e la creatività della forza lavoro per guidare congiuntamente lo sviluppo di alta qualità del gruppo». La Commissione ha ricordato a tale proposito che 15 dei 17 membri del consiglio di amministrazione del gruppo Huayi sono membri del PCC e che il diritto societario cinese invocato dalla CRIA conferisce esplicitamente il mandato di istituire organizzazioni del PCC all'interno delle società. La legge sulle società, in combinazione con l'ulteriore legislazione applicabile, conferisce a tali strutture del PCC un notevole potere sull'attività commerciale delle società in questione (cfr. in particolare i considerando 138 e 139 e da 170 a 174). In Cina possono essere presenti numerose caratteristiche standard di governance societaria, ma è l'esistenza delle suddette strutture aggiuntive, che consentono al partito/allo Stato di esercitare la supervisione strategica e il controllo sugli operatori economici, a rivestire particolare importanza ai fini della valutazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base e a confutare l'argomentazione della CRIA;

- b) l'influenza esercitata dal PCC sull'economia cinese, dall'assetto istituzionale a livello nazionale al ruolo svolto dalle organizzazioni del PCC nella condotta commerciale delle singole società, è stata descritta in dettaglio in precedenza (cfr. in particolare i considerando da 169 a 177), e nella relazione ⁽¹¹⁷⁾. L'affermazione della CRIA secondo cui la funzione delle organizzazioni del partito nelle imprese si concentra principalmente sugli affari del partito anziché interferire in specifiche operazioni commerciali è ulteriormente contraddetta dai documenti citati sopra, provenienti direttamente dalle società pertinenti (cfr. la relazione annuale 2024 di Qingdao Double Star Co. Ltd. o la relazione annuale 2023 di Guizhou Tyre Co., Ltd.), che fanno riferimento all'integrazione della leadership del partito in tutti gli aspetti della governance societaria (cfr. la relazione annuale 2024 del gruppo Huayi, che pone allo stesso livello il comitato di partito e la leadership del consiglio di amministrazione [cfr. la lettera a]);
- c) per quanto riguarda la pianificazione industriale in Cina, la Commissione ha espresso disaccordo con la posizione della CRIA secondo cui il documento di pianificazione non rappresenta un'imposizione obbligatoria. Al contrario, la Commissione ha ricordato che il sistema di pianificazione cinese definisce le priorità e prescrive gli obiettivi sui quali devono concentrarsi le amministrazioni centrali e locali. Esistono piani pertinenti a tutti i livelli dell'amministrazione, riguardanti praticamente tutti i settori dell'economia, e le autorità a ciascun livello amministrativo controllano l'attuazione dei piani da parte del corrispondente livello amministrativo inferiore. Come descritto in dettaglio nella relazione ⁽¹¹⁸⁾, gli obiettivi stabiliti dagli strumenti di pianificazione sono di fatto vincolanti, e il sistema di pianificazione fa sì che le risorse, invece di essere assegnate in linea con le forze del mercato, siano destinate verso settori designati dal governo come strategici o comunque politicamente importanti. Anche recentemente, nel settembre 2025, lo stesso comitato centrale del PCC ha confermato che nel processo di adozione e attuazione dei piani di sviluppo, le priorità strategiche del partito sono trasformate in «piani giuridicamente vincolanti per l'attuazione a livello nazionale». Infine la Commissione ha ricordato che le politiche in giurisdizioni al di fuori della Cina, come nell'UE o negli USA, non sono pertinenti nel presente contesto di una valutazione effettuata a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base;
- d) analogamente la Commissione ha osservato che, per quanto riguarda i trasferimenti di terreni, nonché il diritto societario o fallimentare, la CRIA si limita ad affermare che tali settori sono disciplinati da solide basi giuridiche fondate su criteri di mercato, senza affrontare nessuno degli elementi di prova che indicano l'esistenza di distorsioni ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base descritte al punto 3.2.1.5.
- e) Il riferimento della CRIA alla progressiva eliminazione delle restrizioni del sistema hukou non può modificare la posizione della Commissione in merito alle distorsioni significative dei salari in Cina; anche se possono essere in corso riforme del sistema hukou, in Cina rimane in vigore il meccanismo di registrazione dei nuclei familiari, con ripercussioni sui fondamenti economici della formazione dei salari. Altri fattori aggiuntivi, come il ruolo dei sindacati o il fatto che la Cina non sia parte di alcune convenzioni dell'ILO, contribuiscono a distorsioni dei salari in Cina;
- f) gli argomenti della CRIA concernenti il sistema finanziario cinese non sono convincenti. Un riferimento non comprovato ad operatori esteri che emettono obbligazioni denominate in renminbi non dimostra in alcun modo che il sistema finanziario cinese sia basato sul mercato. La Commissione ha anche fatto riferimento alla relazione ⁽¹¹⁹⁾, che evidenzia i limiti del mercato cinese delle obbligazioni onshore. Soprattutto, l'interpretazione della legge sulle banche commerciali da parte della CRIA è selettiva. A tale riguardo, in

⁽¹¹⁷⁾ Cfr. la relazione, capitolo 3.

⁽¹¹⁸⁾ Cfr. la relazione, capitolo 4.

⁽¹¹⁹⁾ Relazione – capitolo 6.

aggiunta all'analisi di cui ai considerando da 196 a 198, la Commissione ha fatto riferimento a ulteriori disposizioni della legge sulle banche commerciali invocata dalla CRIA, in particolare l'articolo 34, secondo cui: «le banche commerciali conducono la propria attività di prestito conformemente alle esigenze dello sviluppo economico e sociale nazionale e agli orientamenti stabiliti dalle politiche industriali dello Stato».

- (223) Per quanto riguarda il terzo argomento della CRIA sull'apertura, ossia che la denuncia confonde i confini tra gli strumenti giuridici antidumping e antisovvenzioni, la Commissione ha già concluso al considerando 219 che la denuncia soddisfaceva i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 9, del regolamento di base, giustificando così l'apertura di un'inchiesta a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base. Gli elementi contenuti nella denuncia estranei alla valutazione a norma dell'articolo 5, paragrafo 9, del regolamento di base non sono stati presi in considerazione dalla Commissione nell'effettuare tale valutazione.
- (224) Per quanto riguarda il primo argomento della CRIA in risposta alla prima nota, concernente la compatibilità con l'OMC dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, la Commissione ha sottolineato che:
- a) nei procedimenti antidumping riguardanti prodotti provenienti dalla Cina, le parti della sezione 15 del protocollo di adesione della Cina all'OMC che non sono ancora scadute continuano a essere applicabili nella determinazione del valore normale, sia per quanto riguarda lo status di economia di mercato sia per quanto riguarda il ricorso a un metodo che non sia basato su un rigoroso confronto con i prezzi o i costi cinesi;
 - b) la relazione dell'organo d'appello nella controversia DS 473 non riguardava l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, bensì di una disposizione specifica dell'articolo 2, paragrafo 5, del regolamento di base. In ogni caso la legislazione dell'OMC, secondo l'interpretazione fornita dall'organo d'appello nella controversia DS 473, consente l'utilizzo di dati provenienti da un paese terzo, debitamente adeguati se tale adeguamento è necessario e motivato.
- (225) Per quanto riguarda il secondo argomento della CRIA in risposta alla prima nota sui fattori produttivi, concernente la sufficienza degli elementi di prova, è stato trattato in precedenza nella presente sezione.

3.2.3. Conclusioni

- (226) Dagli elementi di prova disponibili è emerso che i prezzi o i costi del prodotto in esame, compresi i costi delle materie prime, dei terreni, dell'energia e del lavoro, non sono il risultato delle forze del libero mercato, poiché sono influenzati da un intervento pubblico sostanziale ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base, come dimostrato dall'incidenza effettiva o possibile di uno o più dei fattori pertinenti ivi elencati.
- (227) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso che nel presente caso per stabilire il valore normale non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi praticati sul mercato interno. La Commissione ha pertanto provveduto a calcolare il valore normale esclusivamente in base a costi di produzione e di vendita che rispecchino prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni, ossia, nel caso di specie, in base ai corrispondenti costi di produzione e vendita in un paese rappresentativo appropriato, in conformità dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, come illustrato nella sezione successiva.

3.2.4. Paese rappresentativo

3.2.4.1. Osservazioni generali

- (228) A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, la scelta del paese rappresentativo si è basata sui criteri seguenti:
- un livello di sviluppo economico analogo a quello della RPC. A tale scopo la Commissione ha fatto riferimento a paesi con un reddito nazionale lordo pro capite analogo a quello della RPC secondo la banca dati della Banca mondiale ⁽¹²⁰⁾;
 - la produzione del prodotto oggetto dell'inchiesta in tale paese;
 - l'esistenza di dati pertinenti prontamente disponibili nel paese rappresentativo.

⁽¹²⁰⁾ Dati pubblici della Banca mondiale – Reddito medio-alto, <https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income>.

- Qualora vi fosse più di un paese rappresentativo appropriato, la preferenza è stata accordata, se del caso, ai paesi con un livello adeguato di protezione sociale e ambientale.

- (229) Come spiegato al punto 3.1, la Commissione ha pubblicato due note al fascicolo relative alle fonti per la determinazione del valore normale: la prima e la seconda nota.
- (230) Tali note descrivono i fatti e gli elementi di prova su cui si basano i criteri pertinenti e prendono in esame le osservazioni fatte pervenire dalle parti in merito a tali elementi e alle fonti pertinenti. Nella seconda nota la Commissione ha informato le parti interessate della sua intenzione di considerare la Turchia quale paese rappresentativo appropriato nel caso di specie, qualora fosse confermata l'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base.

3.2.4.2. Prima nota

- (231) Nella prima nota la Commissione ha individuato l'Argentina, il Brasile, la Colombia, l'Indonesia, la Malaysia, il Messico, la Serbia, il Sud Africa, la Thailandia e la Turchia come paesi con un livello di sviluppo economico analogo a quello della RPC secondo la Banca mondiale, che li classifica come paesi «a reddito medio-alto» in termini di reddito nazionale lordo, e dove era noto che aveva luogo la produzione del prodotto oggetto dell'inchiesta.
- (232) La Commissione ha poi esaminato ulteriormente la disponibilità di dati sui fattori produttivi, anche per quanto riguarda i dati finanziari prontamente disponibili dei produttori del prodotto oggetto dell'inchiesta. Sulla base delle informazioni fornite dopo l'apertura, la Commissione ha individuato i sei fattori produttivi più importanti, che rappresentavano circa il 70 % dei costi totali dei materiali: gomma naturale (SA 4001 22), nerofumo (2803 00), gomma stirene-butadiene (4002 19), gomma polibutadiene (SA 4002 20), nappe a trama (SA 5902 20), filo d'acciaio (SA 7312 10). La Commissione ha quindi valutato se tali fattori produttivi fossero importati nei potenziali paesi rappresentativi in quantità sufficienti e quale fosse la quota delle importazioni che poteva essere sostanzialmente influenzata dalle importazioni dalla RPC o da uno dei paesi elencati nell'allegato I del regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹²¹⁾.
- (233) La Commissione ha constatato che sia l'Argentina che la Colombia importavano i principali fattori produttivi in quantitativi relativamente bassi e che questi due paesi non importavano affatto alcuni dei fattori produttivi. Poiché i quantitativi relativamente bassi delle importazioni dei principali fattori produttivi potrebbero aver inciso sul prezzo delle importazioni, la Commissione ha ritenuto che tali importazioni potrebbero non costituire un valore di riferimento adeguato e ha concluso che né la Colombia né l'Argentina costituivano un paese rappresentativo appropriato.
- (234) Inoltre dall'analisi delle importazioni delle principali materie prime in altri paesi candidati come paese rappresentativo è emerso che alcune importazioni potrebbero essere sostanzialmente influenzate da quantitativi significativi originari della Cina. Si trattava in particolare della Thailandia e del Sud Africa, dove le importazioni dalla Cina di tre dei sei principali fattori produttivi sopra elencati costituivano oltre il 50 % delle importazioni complessive di tali fattori, e in misura minore della Malaysia, dove la quota delle importazioni dalla Cina di tre dei principali fattori produttivi variava tra il 27 % e il 69 %. Inoltre in Brasile e Indonesia non è stata riscontrata alcuna produzione del prodotto oggetto dell'inchiesta, né sono state reperite informazioni finanziarie disponibili. La Commissione ha pertanto ritenuto che nessuno di questi paesi costituisse un paese rappresentativo appropriato.
- (235) La Commissione ha quindi individuato rendiconti finanziari disponibili relativi al periodo dell'inchiesta di società redditizie che fabbricano il prodotto simile in Messico (Compana Hulera Tornel), Serbia (Tigar Tyres Doo) e Turchia (Brisa Bridgestone Sabanci) e ha concluso che tali paesi potevano costituire un paese rappresentativo appropriato. La Commissione ha invitato le parti a presentare osservazioni.

⁽¹²¹⁾ Regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo al regime comune applicabile alle importazioni da alcuni paesi terzi (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj>), modificato dal regolamento delegato (UE) 2017/749 della Commissione, del 24 febbraio 2017, che modifica il regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto concerne l'eliminazione del Kazakistan dall'elenco dei paesi di cui all'allegato I del suddetto regolamento (GU L 113 del 29.4.2017, pag. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/749/oj>).

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

- (236) In seguito alla pubblicazione della prima nota, la Commissione ha ricevuto osservazioni dal denunciante, dalla CRIA e da quattro produttori esportatori o gruppi di produttori esportatori: gruppo GITI, gruppo Hankook, Kumho e Shandong Yongsheng. Le parti hanno presentato argomentazioni in merito ai paesi che seguono.

Indonesia

- (237) Il gruppo GITI ha affermato che l'Indonesia (insieme alla Malaysia) costituiva un possibile paese rappresentativo, in quanto i) importava gomma composta (che secondo GITI è un importante fattore produttivo); ii) per diversi fattori produttivi fondamentali (nappe a trama, filo d'acciaio, nerofumo), la quota delle importazioni cinesi sulle importazioni totali era inferiore per l'Indonesia rispetto a Serbia, Messico e Turchia; e iii) l'Indonesia disponeva di dati finanziari per le sue società (PT Goodyear Indonesia Tbk e PT Gajah Tunggal Tbk, una joint venture tra gruppo GITI e Michelin).
- (238) Anche Kumho Tire e il gruppo Hankook hanno sostenuto che l'Indonesia costituiva un paese rappresentativo appropriato per le dimensioni del suo mercato interno e per gli elevati volumi di importazioni di tutti i fattori produttivi.

Malaysia

- (239) Il gruppo GITI e la CRIA hanno sostenuto che le esportazioni cinesi dei principali fattori produttivi (nerofumo, filo d'acciaio, nappe a trama e gomma polibutadiene) in Malaysia rappresentavano quote di importazioni cinesi analoghe a quelle di Serbia e Turchia, che erano considerate potenziali paesi rappresentativi, e che pertanto la Malaysia non dovrebbe essere esclusa dai potenziali paesi rappresentativi. Il gruppo GITI ha inoltre sostenuto che, insieme all'Indonesia, la Malaysia era l'unico paese con importazioni rappresentative di gomma composta.
- (240) Il gruppo GITI, Shandong Yongsheng e la CRIA hanno ricordato che la Malaysia è stata scelta come paese rappresentativo nell'inchiesta antidumping degli Stati Uniti nei confronti degli pneumatici importati dalla Cina ⁽¹²²⁾ e che erano pubblicamente disponibili i rendiconti finanziari per diverse società in Malaysia ⁽¹²³⁾.

Messico

- (241) Il gruppo GITI ha affermato che il Messico non poteva costituire un possibile paese rappresentativo. La parte ha fatto riferimento principalmente ai bassi volumi delle importazioni di gomma composta e agli elevati volumi delle importazioni di nappe a trama dalla Cina in Messico.
- (242) La CRIA e Shandong Yongsheng hanno presentato argomentazioni analoghe sul livello delle importazioni dalla Cina in Messico, Serbia e Turchia, sostenendo che il livello delle importazioni cinesi non poteva essere considerato il criterio principale per ignorare possibili paesi rappresentativi e che un livello elevato di importazioni di filo d'acciaio dalla Cina era comune a tutti i possibili paesi rappresentativi. La CRIA ha inoltre sostenuto che in alcuni altri casi la Commissione ha ulteriormente esaminato se le importazioni cinesi avessero o meno un effetto distorsivo sui prezzi all'importazione e che potrebbe farlo anche nella presente inchiesta nel caso di paesi con una quota elevata di importazioni cinesi.
- (243) Secondo il gruppo GITI, poiché in Messico erano in vigore altri dazi antidumping e compensativi sull'acciaio, i prezzi all'importazione messicani dei principali fattori produttivi contenenti acciaio, come il filo di acciaio, potrebbero risultare distorti. Il gruppo GITI ha anche fatto riferimento alle misure messe in atto dal Messico nei confronti delle importazioni di gomma sintetica dal Giappone, dalla Repubblica di Corea e dagli Stati Uniti e ai dazi antidumping sugli pneumatici per autovetture e autocarri leggeri originari della Cina. Il gruppo GITI ha inoltre sostenuto che i dati finanziari delle società produttrici di pneumatici in Messico non costituivano un valore di riferimento adeguato, in quanto non coincidevano con il periodo dell'inchiesta ed erano disponibili solo per una società. La parte ha pertanto ritenuto che il Messico non potesse costituire un paese rappresentativo.

⁽¹²²⁾ <https://access.trade.gov/Resources/frn/summary/prc/2021-19259-1.pdf>.

⁽¹²³⁾ Ad esempio Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD, Friendship Rubber Industry (Malaysia) SDN. Bhd. e Yamauchi (Malaysia).

- (244) Shandong Yongsheng ha affermato che tra Messico, Serbia e Turchia, il paese rappresentativo più appropriato era il Messico, in quanto i) il livello delle importazioni della Serbia dalla Cina era superiore a quello della Malaysia, un paese escluso nella prima nota a causa del suo livello di dipendenza dalle importazioni cinesi; e ii) il Messico presentava il livello più elevato di protezione sociale e ambientale per quanto riguarda l'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a).
- (245) Kumho Tire e il gruppo Hankook hanno affermato che il Messico costituirebbe un paese rappresentativo appropriato per le dimensioni del suo mercato interno e per gli elevati volumi di importazioni di gomma naturale.

Thailandia

- (246) La CRIA e Shandong Yongsheng hanno affermato che la Thailandia non avrebbe dovuto essere respinta come possibile paese rappresentativo sulla base dell'elevato livello di importazioni dalla Cina.
- (247) Shandong Yongsheng ha inoltre affermato che la Commissione potrebbe utilizzare i dati sulle SGAV e sui profitti che sono disponibili per i produttori thailandesi di pneumatici per autovetture e autocarri leggeri. Ha aggiunto che Thailandia, Indonesia e Malaysia presentavano le condizioni più simili alla Cina in termini di energia e costo del lavoro.

Turchia e Serbia

- (248) Il gruppo GITI ha sostenuto che la Turchia e la Serbia registravano un basso volume di importazioni di gomma composta e che, qualora fosse selezionato uno qualsiasi di questi paesi, il valore di riferimento per tale materia prima dovrebbe essere adeguato. In secondo luogo, il gruppo GITI, Kumho Tire, il gruppo Hankook e la CRIA hanno sostenuto che le SGAV per entrambi i possibili paesi rappresentativi erano irragionevolmente elevate. Il gruppo GITI e la CRIA hanno rilevato che i dati finanziari di Messico⁽¹²⁴⁾, Indonesia⁽¹²⁵⁾, Malaysia⁽¹²⁶⁾ e Thailandia⁽¹²⁷⁾ indicavano una percentuale inferiore di SGAV.
- (249) Il gruppo GITI e la CRIA hanno inoltre sostenuto che le importazioni di nappe a trama dalla Cina erano particolarmente elevate sia nel caso della Serbia che della Turchia.
- (250) Il gruppo Hankook ha affermato che i bilanci consolidati della società turca Brisa Bridgestone comprendevano controllate operanti nello sviluppo e nella produzione di tecnologie mobili e che pertanto tali bilanci non erano manifestamente rappresentativi ai fini della costruzione del valore normale.
- (251) La CRIA, Kumho Tire e il gruppo Hankook hanno affermato che Turchia e Serbia non potevano essere considerate paesi rappresentativi appropriati a causa dei loro volumi di importazioni dalla Russia. Kumho Tire e il gruppo Hankook hanno aggiunto che sia la Turchia che la Serbia hanno continuato a importare acciaio russo, che a sua volta può essere utilizzato per fabbricare filo d'acciaio.
- (252) Kumho Tire e il gruppo Hankook hanno affermato che sia la Turchia che la Serbia hanno comunicato i dati sulle nappe a trama in m² e che il peso delle nappe a trama può variare in base allo spessore e alla densità dei fili, mentre altri paesi hanno comunicato i dati in kg. Le due società hanno aggiunto che le caratteristiche del mercato in Serbia non erano comparabili con quelle della Cina e che in Turchia continuava a persistere una forte inflazione, che incideva sugli indicatori economici pertinenti.
- (253) La Commissione ha valutato tutte le argomentazioni presentate dalle diverse parti interessate nella seconda nota, come sintetizzato al punto 3.2.4.4.

⁽¹²⁴⁾ GITI ha fatto riferimento a Companie Hulera Tornel.

⁽¹²⁵⁾ PT Goodyear Indonesia Tbk, Gajah Tunggal (individuata da Hankook e gruppo GITI).

⁽¹²⁶⁾ Friendship Rubber industry (Malaysia) SDN. BHD. e Toyo Tyre Malaysia SDN. BHD.

⁽¹²⁷⁾ Bridgestone Tire Manufacturing (Thailand) Co. Ltd., Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Thai Bridgestone company Limited, Goodyear (Thailand) Public Company limited.

Toyo Tire (Thailand) company limited, Deestone international Company Limited, Otani Radial Co., Ltd., Sumitomo Rubber (Thailand) company Limited, Svizz-one Corporation Ltd., Yokohama Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

3.2.4.4. Seconda nota

- (254) Per quanto riguarda l'argomentazione del gruppo GITI, la Commissione ha ritenuto che non fosse giustificato basare la scelta del paese rappresentativo sul volume delle importazioni di gomma composta (codice SA 4002 80). Per i produttori esportatori inseriti nel campione, la gomma composta rappresentava una bassa percentuale dei costi nell'ambito dei costi totali di produzione, oppure non era affatto utilizzata ⁽¹²⁸⁾. La Commissione ha pertanto ritenuto che il livello delle importazioni di gomma composta non fosse un criterio pertinente per scegliere un paese rappresentativo.
- (255) Poiché inoltre la Cina era il maggiore esportatore mondiale per la voce 5902 ⁽¹²⁹⁾ (nappe a trama per pneumatici) e per la voce SA 7312 10 ⁽¹³⁰⁾ (filo d'acciaio), le importazioni dei due fattori produttivi in tutti i possibili paesi rappresentativi contenevano una percentuale elevata di importazioni dalla Cina. La Commissione ha pertanto concluso che il volume delle importazioni cinesi per questi due fattori produttivi non era un criterio da prendere in considerazione.
- (256) Infine la Commissione ha esaminato le argomentazioni relative alle proposte di selezionare l'Indonesia, la Malaysia o la Thailandia come possibile paese rappresentativo. La Commissione ha però concluso che né l'Indonesia, né la Malaysia, né la Thailandia costituivano un paese rappresentativo appropriato.
- (257) Le importazioni in Indonesia del principale fattore produttivo, ossia la gomma naturale, che rappresenta una quota consistente dei costi, erano relativamente basse e le importazioni di tre dei sei principali fattori produttivi contenevano una forte percentuale di importazioni cinesi (filo d'acciaio, nappe a trama e nerofumo). Mentre una percentuale elevata di importazioni cinesi di filo d'acciaio e nappe a trama era comune a tutti i possibili paesi rappresentativi, era elevata anche la quota di importazioni cinesi di nerofumo, pari al 46 %. In confronto, in Turchia le importazioni cinesi di nerofumo costituivano solo il 5 %.
- (258) Anche le importazioni dei principali fattori produttivi in Malaysia contenevano una forte percentuale di importazioni cinesi: oltre alla quota elevata di importazioni cinesi di nappe a trama e filo d'acciaio, anche le importazioni cinesi di gomma stirene butadiene, uno dei principali fattori produttivi, costituivano una percentuale più elevata delle importazioni complessive (27 %), rispetto al 12 % nel caso delle importazioni in Turchia. Inoltre il fatto che la Malaysia sia stata scelta nell'inchiesta antidumping statunitense non è pertinente ai fini della presente inchiesta.
- (259) Le importazioni cinesi di tutti i principali fattori produttivi erano particolarmente elevate anche nel caso della Thailandia: nerofumo (57 %), gomma stirene-butadiene (25 %), gomma polibutadiene (32 %), nappe a trama (7 %), filo d'acciaio (82 %). Inoltre nel maggio 2025 la Commissione per l'amministrazione del commercio internazionale del Sud Africa ha stabilito che diverse società thailandesi eludevano i dazi antidumping sugli pneumatici provenienti dalla Cina passando attraverso Cambogia, Thailandia e Vietnam, a conferma dell'elevata esposizione della Thailandia nei confronti della Cina ⁽¹³¹⁾.
- (260) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha constatato che i prezzi all'importazione dei principali fattori produttivi in Indonesia, Malaysia e Thailandia non potevano essere considerati rappresentativi in quanto potrebbero essere distorti, se fossero confermate le distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base.
- (261) La Commissione ha valutato ulteriormente le informazioni a sua disposizione per quanto riguarda i tre paesi proposti (Messico, Serbia e Turchia) e ha concluso che la Turchia era una scelta appropriata per il paese rappresentativo.
- (262) In primo luogo, le statistiche sulle importazioni in Turchia contenevano dati prontamente disponibili per la maggior parte dei fattori produttivi, ad eccezione del filo d'acciaio. Le statistiche sulle importazioni dei sei principali fattori produttivi non contenevano importazioni dalla Cina, o le contenevano in misura limitata (massimo 5 % per il nerofumo ⁽¹³²⁾). Per contro, la Serbia ha registrato un livello elevato di importazioni cinesi di nerofumo (45 %) e filo d'acciaio (68 %).

⁽¹²⁸⁾ Non è possibile fornire informazioni più dettagliate per motivi di riservatezza.

⁽¹²⁹⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/polyamide-fabric>.

⁽¹³⁰⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/stranded-steel-wirecableetc-no-electric-insulation>.

⁽¹³¹⁾ https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.

⁽¹³²⁾ Ad eccezione del filo d'acciaio, poiché le importazioni cinesi in percentuale elevata riguardano quasi tutti i possibili paesi rappresentativi.

- (263) I volumi delle importazioni dei principali fattori produttivi in Turchia erano notevolmente superiori a quelli di Serbia e Messico ed era pertanto più probabile che i loro prezzi all'importazione potessero costituire valori di riferimento ragionevoli. Inoltre, contrariamente a quanto asserito dalle parti, la Commissione ha anche ritenuto che i dati sulle importazioni in Turchia di nappe a trama indicati in m² potessero essere convertiti in kg sulla base del tasso di conversione per questo tipo di materiale.
- (264) In secondo luogo, la Commissione ha ritenuto che i rendiconti finanziari della società turca Brisa Bridgestone costituissero una base ragionevole per determinare un valore di riferimento per le SGAV e i profitti, in quanto erano stati sottoposti ad audit e coincidevano con il periodo dell'inchiesta. La Commissione ha osservato che l'argomentazione relativa al potenziale impatto del fatturato della controllata Arvento sui bilanci consolidati non era suffragata da elementi di prova. La Commissione ha inoltre ritenuto che l'argomentazione secondo cui le SGAV di Arvento erano irragionevolmente elevate poiché le società di altri paesi indicavano SGAV inferiori non fosse suffragata da elementi di prova. La Commissione ha osservato che, secondo la sua analisi, diverse società thailandesi riportavano SGAV comprese tra il 30 % e il 60 % ⁽¹³³⁾. La Commissione ha pertanto concluso che i dati finanziari di Brisa Bridgestone rimanevano una fonte adeguata per stabilire le percentuali di SGAV e profitti; Brisa Bridgestone era una società più grande che disponeva di bilanci certificati, mentre l'unica società presente in Messico con informazioni finanziarie disponibili era di dimensioni relativamente inferiori e non si sapeva se i dati fossero stati sottoposti a audit o meno.
- (265) Oltre alla Cina, anche la Turchia è uno dei maggiori esportatori mondiali del prodotto oggetto dell'inchiesta ⁽¹³⁴⁾ e un paese con uno sviluppo economico analogo a quello della Cina.
- (266) Per quanto riguarda l'argomentazione relativa all'inflazione turca, la Commissione ha ritenuto che i prezzi all'importazione non fossero influenzati dalla svalutazione della lira turca. Un eventuale aumento dei prezzi si rifletterebbe in un aumento dei costi totali delle vendite e/o delle SGAV e quindi nella diminuzione del margine di profitto del produttore rappresentativo. Poiché le SGAV e i margini di profitto erano espressi in percentuale, ciò non ha influito sul calcolo del valore normale. Per quanto concerne l'inflazione in merito a determinati costi specifici, la Commissione ha osservato che i prezzi esenti da distorsioni da essa stabiliti per i costi di produzione erano espressi nella valuta del paese interessato e che le differenze nell'inflazione tra il paese rappresentativo e il paese interessato si riflettevano già in misura significativa nel rispettivo tasso di cambio. Pertanto i valori di riferimento calcolati in larga misura non risentivano dell'inflazione nel paese rappresentativo. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (267) Infine, per quanto riguarda la presunta incidenza delle importazioni di acciaio russo in Turchia, che potrebbero essere state utilizzate per fabbricare filo d'acciaio, la Commissione ha constatato che l'argomentazione era generica e mancava di elementi di prova a sostegno del presunto trasferimento. Per quanto riguarda le importazioni di nerofumo, gomma stirene-butadiene e gomma polibutadiene in Serbia e Turchia, è stato inoltre accertato che contenevano importazioni dalla Russia. La Commissione ha tuttavia concluso che non era giustificato escludere questi due paesi su tale base. Tali fattori produttivi non rappresentavano una quota importante dei costi di produzione ⁽¹³⁵⁾ e nel caso della Serbia la quota di mercato di tali importazioni era relativamente bassa ⁽¹³⁶⁾. La Commissione ha anche osservato che nessuna parte interessata ha fornito elementi di prova del fatto che le importazioni dalla Russia possano rendere inattendibili le importazioni in Turchia; la Commissione ha constatato che non esistevano elementi di prova di alcuna differenza di prezzo anomala, neanche tra il prezzo medio all'importazione di tali fattori produttivi in Turchia rispetto alle importazioni degli stessi fattori produttivi in paesi che non effettuavano importazioni dalla Russia. La Commissione è giunta alla stessa conclusione nel caso concernente gli pneumatici per autobus e autocarri ⁽¹³⁷⁾, analizzando il periodo dell'inchiesta che terminava il 30 giugno 2023 ⁽¹³⁸⁾. La Commissione ha pertanto ritenuto ingiustificata l'argomentazione secondo cui la Turchia doveva essere ignorata su tale base.

⁽¹³³⁾ Ad esempio Michelin Siam, Maxxis International (Thailand) Co. Ltd., Bridgestone Specialty Tire Manufacturing (Thailand) Co., Ltd.

⁽¹³⁴⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/pneumatic-tyres-new-of-rubber-for-buses-or-lorries> e <https://oec.world/en/profile/hs/new-rubber-pneumatic-tyres-for-motor-cars>.

⁽¹³⁵⁾ I tre fattori produttivi (nerofumo, gomma stirene-butadiene e gomma polibutadiene) rappresentano tra il 4 % e il 12 % circa dei costi di produzione.

⁽¹³⁶⁾ Dal 5 % al 21 % al massimo, a seconda del fattore produttivo.

⁽¹³⁷⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/58 della Commissione, del 15 gennaio 2025, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L, 2025/58, 16.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/58/oj) considerando 214.

⁽¹³⁸⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/58.

- (268) La Commissione ha pertanto concluso che la Turchia poteva essere considerata il paese rappresentativo in quanto i) tra tutti gli altri paesi disponeva dei dati di migliore qualità da utilizzare come valori di riferimento per i fattori produttivi e ii) erano disponibili dati finanziari ragionevoli.

3.2.4.5. Argomentazioni presentate per ciascun potenziale paese rappresentativo in seguito all'emissione della seconda nota

- (269) In seguito alla seconda nota, la CRIA, il gruppo GITI, il gruppo Hankook, Kumho Tire, Shandong Yongsheng e Sumitomo Rubber hanno presentato osservazioni sulla decisione della Commissione di utilizzare la Turchia come paese rappresentativo. Le osservazioni sono esaminate di seguito.

Turchia

Argomentazioni generali sulla scelta della Turchia come paese rappresentativo

- (270) Il gruppo Hankook e Kumho hanno affermato che la Commissione ha sbagliato a selezionare la Turchia come paese rappresentativo sulla base di un unico criterio, ossia la quota delle importazioni cinesi nel paese, che non è elencato all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base. Le due società hanno sostenuto che la Commissione non ha tenuto conto di elementi quali il volume di produzione del prodotto oggetto dell'inchiesta in ciascun potenziale paese rappresentativo, nonché della disponibilità di un maggior numero di rendiconti finanziari per determinare correttamente le SGAV e i profitti da utilizzare ai fini della costruzione del valore normale. Il gruppo Hankook ha inoltre sostenuto che altri paesi avevano mercati con caratteristiche più somiglianti a quelle della Cina e/o offrivano una maggiore disponibilità di dati pubblici.
- (271) Il gruppo Hankook e Kumho hanno affermato che la Commissione ha commesso un errore nella sua valutazione dell'influenza delle importazioni cinesi sui prezzi all'importazione e che la Commissione dovrebbe considerare il prezzo unitario per valutare se le importazioni siano distorte o meno. Le parti hanno sostenuto che il prezzo unitario all'importazione di alcuni fattori produttivi in Turchia era simile al prezzo unitario di altri paesi con una maggiore esposizione alle importazioni cinesi, affermando che un livello elevato di importazioni dalla Cina non costituiva, di per sé, un valido motivo per escludere un paese dalla selezione come paese rappresentativo a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base. La Commissione ha ribadito che, nella selezione del paese rappresentativo appropriato, il volume delle importazioni cinesi è un criterio importante per valutare il rischio complessivo che le importazioni di fattori produttivi fossero distorte dalle importazioni cinesi. In primo luogo ha ricordato che lo scopo dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base è calcolare un valore normale esente da distorsioni. Il fatto di prendere in considerazione il volume delle importazioni cinesi quindi consentirebbe la reintroduzione di distorsioni nel valore normale costruito. Nella scelta di un paese, tale valutazione deve essere effettuata globalmente e non è richiesto alcun confronto tra i prezzi. Si tratta di una situazione diversa da quella in cui la scelta cade su un paese perché soddisfa tutti i criteri. In tal caso la Commissione non ha altra scelta se non quella di esaminare un particolare prezzo all'importazione e decidere se tale prezzo sia distorto o meno. Tale valutazione è quindi effettuata in una seconda fase. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione secondo cui avrebbe dovuto effettuare un confronto dei prezzi in relazione a ciascun potenziale paese rappresentativo per determinare se uno specifico fattore produttivo potesse risultare distorto dalle importazioni cinesi.
- (272) In secondo luogo, la Commissione ha rilevato che la scelta della Turchia come paese rappresentativo si basava sul fatto che la Turchia soddisfaceva tutti i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base.
- (273) I principali fattori produttivi erano importati in Turchia in quantità rappresentative sulla base di dati prontamente disponibili ed erano disponibili informazioni finanziarie basate sui rendiconti finanziari sottoposti ad audit di Brisa Bridgestone, che sono state considerate come base per determinare il congruo importo esente da distorsioni per le SGAV e i profitti. La Commissione ha constatato che le informazioni disponibili per la Turchia erano di migliore qualità rispetto ad altri potenziali paesi rappresentativi.

- (274) Il gruppo Hankook ha anche affermato che il fatto che le nappe a trama e il filo d'acciaio fossero importati in quantità consistenti dalla Cina da quasi tutti i possibili paesi rappresentativi si basava su dati inesatti, in quanto la Commissione ha arbitrariamente raggruppato le nappe a trama con i codici SA 5902 10, SA 5902 20 e SA 5902 90 in una sottocategoria più ampia, la voce 5902. La parte ha sostenuto che per specifici codici SA la Cina non era il primo esportatore mondiale ⁽¹³⁹⁾.
- (275) Contrariamente a quanto sostenuto dal gruppo Hankook, i dati dell'Observatory of Economic Complexity («OEC») a livello SA hanno confermato che per il codice SA 5902 10 la Cina era il maggiore esportatore mondiale ⁽¹⁴⁰⁾. La Cina era il secondo maggiore esportatore mondiale per il codice SA 5902 20, dopo il Vietnam ⁽¹⁴¹⁾. Gli scambi complessivi del codice SA 5902 90 ⁽¹⁴²⁾ erano piuttosto limitati rispetto agli altri codici. In ogni caso, indipendentemente dal fatto che la Cina fosse il maggiore esportatore, o uno dei maggiori esportatori, di tali fattori produttivi, il punto è il livello delle importazioni cinesi di tali fattori produttivi relativamente elevato per *tutti* i potenziali paesi rappresentativi. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (276) Il gruppo Hankook e Kumho hanno inoltre ribadito la loro argomentazione secondo cui la Commissione ha erroneamente ritenuto che le importazioni dalla Russia fossero esenti da distorsioni, mentre le sanzioni sotto forma di divieti di importazione di prodotti siderurgici originari della Russia si applicavano a decorrere dal 16 marzo 2022 ⁽¹⁴³⁾. Inoltre, il 26 febbraio 2023 ⁽¹⁴⁴⁾ è entrato in vigore un divieto di importazione applicabile al nerofumo (voce 2803), alla gomma stirene-butadiene (codice SA 4002 19), alla gomma butadiene (codice SA 4002 20), alla gomma composta (codice SA 4002 80) e alla gomma isobutene-isoprene alogenato (codice SA 4002 39), con applicazione di un sistema transitorio di contingenti all'importazione fino al 30 giugno 2024. Il gruppo Hankook ha sostenuto che il prezzo medio delle importazioni russe in Turchia era notevolmente inferiore al prezzo medio delle importazioni da altri paesi, compresa la Cina, e che, data l'esistenza di una relazione per paese concernente distorsioni significative sia in Cina che in Russia, non esisteva un motivo valido per preferire la Turchia rispetto a tali paesi. Il gruppo Hankook ha infine sostenuto che sia la Turchia che la Serbia dipendevano dalle importazioni di energia dalla Russia, a dimostrazione del fatto che l'intera economia turca era soggetta a distorsioni.
- (277) La Commissione ha sottolineato che tali argomentazioni erano già state esaminate nella seconda nota. Il divieto di importazione ha iniziato ad essere applicato solo nella seconda metà del periodo dell'inchiesta, ossia a partire dal 1° luglio 2024, e prima di tale data i tre materiali erano soggetti solo a un contingente transitorio (quindi soggetti a una restrizione parziale). Non è stato pertanto possibile stabilire, in assenza di elementi di prova concreti presentati dalle parti interessate, se e in quale misura le importazioni russe fossero distorte durante il periodo dell'inchiesta; le parti si sono limitate a fare riferimento al fatto che i prezzi di alcuni dei fattori produttivi importati dalla Russia erano inferiori al prezzo medio all'importazione in Turchia durante il periodo dell'inchiesta, senza dimostrare che tali prezzi bassi fossero il risultato delle sanzioni. Benché inoltre i prezzi all'importazione russi fossero leggermente inferiori alla media, i prezzi medi all'importazione in Turchia di tali materiali erano simili ai prezzi all'importazione in alcuni dei possibili paesi rappresentativi non interessati dalle importazioni russe. La Commissione ha ritenuto che l'argomentazione concernente le importazioni di energia dalla Russia fosse di carattere generale e non fosse suffragata da elementi di prova. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione.

Argomentazioni generali sulla qualità dei dati da utilizzare come valori di riferimento

- (278) La CRIA ha affermato che i) la Turchia non costituiva un paese rappresentativo appropriato; ii) i dati finanziari di Brisa Bridgestone non erano adeguati; e iii) qualora confermasse la Turchia come paese rappresentativo, la Commissione dovrebbe utilizzare fonti alternative o apportare opportuni adeguamenti ai valori di riferimento di determinati fattori produttivi.

⁽¹³⁹⁾ Sottovoce SA 5902 20 (Vietnam) e sottovoce SA 5902 90 (Germania), cfr. rispettivamente <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester> e <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon>.

⁽¹⁴⁰⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-nylon-polyamides>.

⁽¹⁴¹⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-polyester>.

⁽¹⁴²⁾ <https://oec.world/en/profile/hs/tyre-cord-fabric-of-viscose-rayon>.

⁽¹⁴³⁾ Regolamento (UE) 2022/428 del Consiglio, del 15 marzo 2022, che modifica il regolamento (UE) n. 833/2014 concernente misure restrittive in considerazione delle azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=celex%3A32022R0428>.

⁽¹⁴⁴⁾ Regolamento (UE) 2022/1904 del Consiglio, del 6 ottobre 2022, che modifica il regolamento (UE) n. 833/2014 concernente misure restrittive in considerazione delle azioni della Russia che destabilizzano la situazione in Ucraina (GU L 871 del 15.3.2022, pag. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/428/oj>).

- (279) In primo luogo, la CRIA ha sostenuto che la Commissione dovrebbe individuare codici SA specifici che corrispondano esattamente al materiale utilizzato dai produttori esportatori cinesi nella fabbricazione del prodotto oggetto dell'inchiesta. Secondo la CRIA, la Commissione dovrebbe individuare il codice di sottolivello (al livello di 8 cifre) del prodotto, ad esempio per le nappe a trama i codici 5902 10 10 e 5902 20 10 (nappe a trama per pneumatici impregnate di gomma). La Turchia importava una percentuale notevolmente più elevata di tali materiali dalla Cina e da paesi non membri dell'OMC rispetto all'Indonesia o alla Malaysia. La CRIA ha affermato che risultanze analoghe si applicavano alle importazioni di filo d'acciaio in Turchia.
- (280) Innanzitutto, la Commissione ha ribadito che la Cina è il maggiore esportatore mondiale di nappe a trama e filo d'acciaio e che le importazioni di questi due fattori produttivi in tutti i possibili paesi rappresentativi comprendevano un'elevata percentuale di importazioni dalla Cina. Di conseguenza, benché in effetti le importazioni turche di questi due materiali contenessero una quota più elevata di importazioni dalla Cina rispetto alle importazioni di questi due materiali in Indonesia e Malaysia, tale criterio non è stato considerato decisivo nella scelta del paese rappresentativo appropriato. La Commissione ha ribadito che, a differenza di altri possibili paesi rappresentativi, la quota delle importazioni cinesi in Turchia di altri principali fattori produttivi era molto bassa, al massimo del 5 % nel caso del nerofumo.
- (281) La Commissione ha inoltre stabilito che i materiali classificati con i codici NC individuati dalla CRIA non erano quelli prevalentemente utilizzati dalle società ⁽¹⁴⁵⁾. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (282) In secondo luogo, la CRIA ha affermato che l'inflazione in Turchia e il deprezzamento della valuta hanno comportato distorsioni dei costi e dei prezzi sul mercato interno, compresi i costi dell'energia e del lavoro, e che nel caso dell'energia elettrica i prezzi sono aumentati più di sei volte dal 2021 e nel caso del costo del lavoro più di quattro volte tra il 2022 e il 2024. La CRIA ha sostenuto che gli aumenti non erano attenuati dalla svalutazione della valuta e che pertanto i dati erano distorti e non affidabili e dunque non potevano essere utilizzati come valore di riferimento. La CRIA ha sostenuto altresì che l'intervento dello Stato turco nel mercato valutario, le misure distorsive degli scambi e il sostegno pubblico all'industria siderurgica rappresentavano una distorsione significativa delle dinamiche di mercato e che gli elevati tassi di interesse turchi falsavano le SGAV e i profitti della società rappresentativa ⁽¹⁴⁶⁾. Argomentazioni analoghe sono state presentate dal gruppo GITI, dal gruppo Hankook, da Kumho, da Shandong Yongsheng e dal gruppo Sumitomo.
- (283) La Commissione ha ribadito che i prezzi all'importazione in Turchia dei diversi fattori produttivi da utilizzare come valori di riferimento erano espressi in altre valute e non erano pertanto influenzati dalla svalutazione della lira turca. Per quanto riguarda il lavoro e l'energia elettrica, in effetti dal 2022 al 2024 si è registrato per questi fattori un aumento dei costi. Gli aumenti dei costi dell'energia elettrica hanno seguito tendenze analoghe in molti altri paesi, probabilmente in relazione all'aggressione militare russa nei confronti dell'Ucraina. In ogni caso, non è stato possibile stabilire se tali aumenti in termini reali fossero causati solo dall'inflazione o anche da altri fattori. Alla luce di quanto precede, la Commissione ha ritenuto che l'esistenza dell'inflazione in un paese non renda automaticamente distorti e non congrui i dati provenienti da tale paese, e neppure il fatto che il governo intervenga sul mercato del lavoro per modificare, ad esempio, il salario minimo. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (284) Shandong Yongsheng ha anche affermato che, secondo la sua analisi, i prezzi all'importazione in Turchia di filo d'acciaio, gomma composta e silice erano superiori al prezzo medio praticato nel resto del mondo, di oltre il 20 % nel caso del filo d'acciaio, del 49 % nel caso della silice e del 576 % nel caso della gomma composta. Shandong Yongsheng ha suggerito che per tali materiali la Commissione dovrebbe utilizzare i prezzi all'importazione in Malaysia e Messico.

⁽¹⁴⁵⁾ Uno dei produttori esportatori utilizzava solo marginalmente il materiale classificato con uno dei codici (che rappresentava meno dello 0,5 % del costo totale di produzione) o ha indicato codici SA diversi. I dati dell'altro produttore esportatore non consentivano di distinguere il materiale al livello di 8 cifre.

⁽¹⁴⁶⁾ Ad esempio dazi supplementari sui prodotti provenienti da paesi terzi al di fuori dell'UE e dei suoi partner degli accordi di libero scambio, valori doganali minimi e IVA non rimborsabile.

- (285) La Commissione ha sottolineato che filo d'acciaio e silice (rispettivamente SA 7312 10 e SA 2811 22) erano importati in Turchia in quantità significative e considerati ragionevoli. Il fatto che superassero il prezzo medio all'importazione nel resto del mondo non aveva alcuna incidenza sulla valutazione dell'adeguatezza dei valori di riferimento per tali fattori produttivi. Queste argomentazioni sono state pertanto respinte. Nel caso della gomma composta, come indicato di seguito nella presente sezione, a causa del basso volume delle importazioni di tale fattore produttivo in Turchia, la Commissione ha sostituito il valore di riferimento per tale fattore produttivo con il prezzo all'importazione in Messico.
- (286) La CRIA ha inoltre affermato che, a causa dell'elevata inflazione, i rendiconti finanziari delle società basati sui costi storici non erano affidabili e pertanto richiedevano adeguamenti per tenere conto dell'inflazione. La parte ha sostenuto che i dati finanziari di Brisa Bridgestone non erano quindi idonei a stabilire l'importo esente da distorsioni di SGAV e profitti. La CRIA ha anche sottolineato il fatto che i rendiconti finanziari sottoposti ad audit contenevano adeguamenti per tenere conto dell'inflazione («incremento della posizione monetaria netta») e che, senza considerare tale adeguamento unitamente alle entrate derivanti dalle attività di investimento, la società in realtà non risultava redditizia.
- (287) La Commissione ha espresso disaccordo sul fatto che l'adeguamento per tenere conto dell'inflazione dovrebbe essere ignorato. L'adeguamento riguardava l'informativa finanziaria nelle economie iperinflazionate ed era richiesto dal principio contabile turco (TAS) 29 ai fini di un quadro preciso dei risultati finanziari della società⁽¹⁴⁷⁾. La sua esclusione comporterebbe una valutazione distorta delle SGAV. Le SGAV e i profitti ricalcolati hanno dimostrato che la società era redditizia durante il periodo dell'inchiesta. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione.

Argomentazioni sugli adeguamenti dei valori di riferimento

- (288) La CRIA e altre parti quali il gruppo GITI, il gruppo Hankook, Kumho e Shandong Yongsheng hanno inoltre affermato che, qualora la Commissione confermasse la Turchia come paese rappresentativo, dovrebbero essere effettuati gli adeguamenti seguenti.
- Filo d'acciaio: la CRIA ha sostenuto che, poiché la Turchia è un importante paese produttore di acciaio, le importazioni di determinati materiali in acciaio erano limitate ai soli prodotti speciali. La parte ha anche sostenuto che, poiché erano in vigore misure di salvaguardia sulla vergella, un fattore produttivo fondamentale per la produzione di filo d'acciaio, i prezzi di quest'ultimo erano distorti. Un'argomentazione analoga è stata avanzata dal gruppo GITI;
 - conversione da metri quadrati a chilogrammi per le nappe a trama: la CRIA ha rilevato che le importazioni di nappe a trama erano dichiarate in m² e non in kg, come riferito dalle società. La parte ha sostenuto che, poiché il peso variava notevolmente a seconda dei denari dei filati utilizzati per produrre la nappa a trama, non era possibile stabilire un coefficiente di conversione adeguato. Sempre secondo quanto sostenuto dalla CRIA, le importazioni di nappe a trama comprendevano una percentuale elevata di importazioni dalla Cina e da paesi non appartenenti all'OMC. La parte ha suggerito alla Commissione di utilizzare in alternativa le statistiche sulle importazioni dell'Indonesia o della Malaysia. La stessa argomentazione è stata avanzata da Hankook, Kumho e Shandong Yongsheng;
 - gomma composta: dati i volumi marginali delle importazioni in Turchia (20 kg) e i prezzi elevati rispetto ad altri possibili paesi rappresentativi, secondo la CRIA la Commissione dovrebbe utilizzare i dati della Malaysia. La stessa argomentazione è stata avanzata dal gruppo GITI;
 - nerofumo, nappe a trama e filo d'acciaio: la CRIA ha sostenuto che la Commissione dovrebbe individuare i pertinenti codici di sottolivello che riflettono esattamente i materiali utilizzati nella fabbricazione del prodotto oggetto dell'inchiesta;

⁽¹⁴⁷⁾ Come indicato nella relazione annuale 2024 di Brisa Bridgestone, «l'applicazione del TAS 29 comporta un adeguamento per la perdita di potere d'acquisto della lira turca presentata nella voce "Incrementi (perdite) della posizione monetaria netta" nella sezione "Utile (perdita) d'esercizio" del prospetto dell'utile (perdita) d'esercizio e del conto economico complessivo» (i TAS sono i principi contabili turchi).

- lavoro (manodopera): la CRIA ha sostenuto che la Commissione dovrebbe basarsi sulle statistiche dell'Organizzazione internazionale del lavoro («ILO») per il costo orario nominale medio del lavoro per dipendente nel settore manifatturiero per il 2024, che copre tutti i costi sostenuti dai datori di lavoro nel settore manifatturiero in Turchia.
- Il gruppo GITI ha affermato che la Commissione non dovrebbe adeguare il costo del lavoro per riflettere il costo orario del lavoro delle imprese con più di 1 000 dipendenti, in quanto il valore di riferimento rifletteva già il costo orario del lavoro per le grandi imprese dell'industria degli pneumatici.

(289) La Commissione ha ritenuto che le argomentazioni relative a possibili distorsioni dei prezzi all'importazione di filo d'acciaio in Turchia fossero troppo generiche e non suffragate da elementi di prova. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.

(290) Per quanto riguarda le nappe a trama, la Commissione ha inizialmente individuato il prezzo all'importazione per m³. Tuttavia, il prezzo dazio corrisposto ricavato dai dati del GTA ⁽¹⁴⁸⁾ indicava i chilogrammi come unità secondaria. Non era pertanto necessario che la stessa Commissione definisse un coefficiente di conversione per stabilire il valore di riferimento. Tutte le osservazioni relative al tasso di conversione delle nappe a trama e all'adeguatezza della Turchia come paese rappresentativo a causa della mancanza di un tasso di conversione per tale fattore produttivo sono state pertanto considerate irrilevanti.

(291) Per quanto riguarda la gomma composta, la Commissione ha accolto l'argomentazione secondo cui il volume di importazioni di 20 kg era troppo basso e comportava un valore di riferimento non rappresentativo, e ha sostituito il valore di riferimento per tale fattore produttivo con il prezzo all'importazione della gomma composta in Messico, l'unico paese con volumi rappresentativi di importazioni non influenzati dalle importazioni cinesi. La Commissione ha ricordato che la gomma composta rappresentava una bassa percentuale dei costi totali di produzione, o non era affatto utilizzata ⁽¹⁴⁹⁾, per cui esercitava un impatto marginale sul processo di produzione dei produttori esportatori cinesi che hanno collaborato inseriti nel campione.

(292) Per quanto riguarda l'argomentazione della CRIA sul lavoro, la Commissione ha respinto la richiesta di utilizzare i dati dell'ILO perché, a differenza di Turkstat ⁽¹⁵⁰⁾, la banca dati non forniva informazioni sul costo del lavoro in settori diversi ed era quindi meno precisa. Turkstat invece forniva informazioni proprio per il codice settoriale NACE 22.11 (Fabbricazione di pneumatici e camere d'aria; rigenerazione e ricostruzione di pneumatici), in cui rientrano i produttori di pneumatici. La Commissione ha inoltre ritenuto generica e priva di fondamento l'argomentazione del gruppo GITI secondo cui il costo orario del lavoro non dovrebbe essere adeguato in quanto le società produttrici di pneumatici sono per lo più grandi società con più di 1 000 dipendenti. Contrariamente a quanto affermato dal gruppo GITI, il costo orario del lavoro applicato al settore NACE 22 riuniva le informazioni di 1 274 società, che per il 95 % erano PMI, mentre i produttori di pneumatici erano generalmente grandi società con più di 1 000 dipendenti. L'adeguamento è stato pertanto ritenuto giustificato e l'argomentazione è stata respinta.

Informazioni generali sui rendiconti finanziari di Brisa Bridgestone

(293) La CRIA, il gruppo Hankook, Shandong Yongsheng e il gruppo Sumitomo hanno affermato che la Commissione dovrebbe ignorare i bilanci consolidati di Brisa Bridgestone a causa dell'inclusione della divisione aziendale delle telecomunicazioni Arvento. Il gruppo Hankook ha affermato che i dati finanziari di Brisa Bridgestone si basavano sulla fabbricazione di prodotti in gomma in generale (compresi prodotti per calzature, cinture di gomma e materiali contenenti prodotti in gomma) e non solo sulla fabbricazione di pneumatici. La CRIA ha proposto di escludere tutti i dati non relativi agli pneumatici dal calcolo di SGAV e profitti, applicando il rapporto tra le entrate commerciali relative agli pneumatici e quelle relative agli altri prodotti (rispettivamente 96 % e 4 %).

⁽¹⁴⁸⁾ Global Trade Atlas.

⁽¹⁴⁹⁾ Non è possibile fornire informazioni più dettagliate per motivi di riservatezza.

⁽¹⁵⁰⁾ Istituto di statistica turco.

- (294) Per quanto riguarda Brisa Bridgestone e Arvento, la Commissione ha ritenuto che le informazioni contenute nel rendiconto finanziario non specificano separatamente le SGAV e i profitti. Ha tuttavia osservato che le argomentazioni non erano suffragate da elementi di prova, in particolare per quanto riguarda l'impatto del fatturato di Arvento sui bilanci consolidati. A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, «il valore normale costruito comprende un congruo importo esente da distorsioni per le spese generali, amministrative e di vendita e per i profitti». L'articolo non specifica come debbano essere stabiliti tali importi, ma richiede che siano congrui ed esenti da distorsioni. Non vi è alcun obbligo per la Commissione di ricorrere a società che fabbricano il prodotto oggetto dell'inchiesta. In ogni caso, l'inchiesta ha dimostrato che l'attività di Brisa Bridgestone nel settore degli pneumatici rappresentava il 96 % delle vendite e che le vendite di prodotti diversi dagli pneumatici riguardavano ricostruzioni, pezzi di ricambio, dispositivi di tracciamento, batterie e altri prodotti alternativi ⁽¹⁵¹⁾, confermando che l'impatto di Arvento (e di altri prodotti in gomma) sulle attività commerciali di Brisa Bridgestone era molto limitato. La Commissione ha pertanto concluso che le SGAV e i profitti stabiliti nel caso di specie erano congrui ed esenti da distorsioni, conformemente ai requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base. L'argomentazione è stata respinta.
- (295) Il gruppo GITI e il gruppo Hankook hanno affermato che il margine operativo lordo di Brisa Bridgestone, superiore al 30 %, non era rappresentativo delle condizioni di mercato prevalenti cui devono far fronte i produttori di pneumatici in Turchia. Il gruppo Hankook ha rilevato che, secondo le statistiche turche relative al codice settoriale NACE 22.11, i produttori turchi di pneumatici registravano, in media, un margine operativo lordo del 24,58 % (con un tasso di SGAV del 21,18 % e un tasso di profitto del 3,40 %). Secondo il gruppo Hankook i bassi livelli di redditività erano legati alla recente apertura in Turchia di un procedimento antidumping relativo agli pneumatici per passeggeri e autocarri leggeri provenienti da diversi paesi.
- (296) Oltre ai dati di Brisa Bridgestone, la CRIA e il gruppo GITI hanno individuato anche altri produttori redditizi di pneumatici in Turchia: Sumitomo Rubber AKO Lastik Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi («Sumitomo Rubber Türkiye») e Goodyear Lastikleri T.A.S («Goodyear Türkiye»). Il gruppo GITI ha inoltre ritenuto che, se nel determinare le SGAV si utilizzassero i dati turchi sulle SGAV, gli effetti distorsivi dei tassi di interesse irragionevolmente elevati e degli importi gonfiati di utili/perdite sui cambi dovrebbero essere eliminati.
- (297) La Commissione ha analizzato i dati finanziari di Sumitomo Rubber Türkiye. In primo luogo ha osservato che il livello di informazioni disponibili per questa società era meno dettagliato di quello riportato nei rendiconti finanziari sottoposti ad audit di Brisa Bridgestone. Conformemente alla sua prassi abituale nell'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, del regolamento di base, la Commissione utilizza i dati societari più granulari disponibili al fine di stabilire importi congrui ed esenti da distorsioni per le SGAV e i profitti. Ciò consente: i) ulteriore certezza in merito all'accuratezza degli utilizzi dei dati; e ii) adeguamenti ogniqualvolta necessario. La Commissione ha comunque tentato di stabilire le SGAV sulla base delle informazioni incomplete disponibili per Sumitomo Rubber Türkiye, ottenendo un risultato del 6 % circa. Secondo la Commissione, il livello di SGAV così calcolato non era congruo. Come indicato dal gruppo Hankook, secondo le statistiche della Banca centrale della Repubblica di Turchia ⁽¹⁵²⁾ relative al codice settoriale NACE 22.11, la media delle SGAV per le società operanti in questo settore era superiore al 20 % e pertanto in linea con le SGAV di Brisa Bridgestone calcolate dalla Commissione.
- (298) Come osservato al considerando 297, ove disponibili, la Commissione utilizza dati che consentono di individuare informazioni finanziarie a un livello più granulare, come nel caso di specie in cui erano disponibili rendiconti finanziari dettagliati sottoposti a audit di Brisa Bridgestone. La Commissione ha pertanto deciso di basare i suoi calcoli di SGAV e profitti solo sui dati di Brisa Bridgestone. Poiché la società Goodyear Türkiye non era redditizia durante il periodo dell'inchiesta, i suoi dati non hanno potuto essere presi in considerazione. Questa argomentazione è stata pertanto respinta.

⁽¹⁵¹⁾ Cfr. la pag. 83 della relazione annuale 2024 di Brisa Bridgestone, disponibile all'indirizzo: https://www.brisa.com.tr/uploads/docs/Brisa_FR_2024_EN_Digital_Final.pdf.

⁽¹⁵²⁾ <https://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/EN/TCMB+EN/Main+Menu/Statistics/Real+Sector+Statistics/Company+Accounts/Company+Accounts+Data/>.

Richiesta di tenere conto dei rendiconti finanziari di Brisa Bridgestone anziché dei dati di ORBIS

- (299) La CRIA, il gruppo Hankook e il gruppo GITI hanno affermato che la Commissione dovrebbe tenere conto dei rendiconti finanziari sottoposti ad audit di Brisa Bridgestone anziché dei dati di ORBIS. Le parti hanno sostenuto che gli importi di SGAV e profitti calcolati considerando i rendiconti finanziari risultavano inferiori a quelli determinati sulla base dei dati ORBIS.
- (300) La Commissione ha accolto la richiesta e ha rivisto l'importo delle SGAV e dei profitti sulla base dei rendiconti finanziari.

Richieste di adeguamenti dei rendiconti finanziari di Brisa Bridgestone

- (301) La CRIA ha sostenuto che, per garantire un confronto equo tra il prezzo all'esportazione dei produttori esportatori cinesi e il valore normale costruito, erano necessari diversi adeguamenti nel calcolo dei profitti e delle SGAV di Brisa Bridgestone. La parte ha proposto di a) escludere tutti i dati non relativi agli pneumatici dal calcolo di SGAV e profitti, applicando il rapporto tra le entrate commerciali relative agli pneumatici e quelle relative ad altri prodotti (rispettivamente 96 % e 4 %); e di b) escludere le entrate e le spese derivanti da attività di investimento che, a suo parere, non erano collegate al settore degli pneumatici, nonché le spese di R&S, le spese di trasporto e magazzinaggio e le spese per royalties e commissioni di vendita. La stessa argomentazione è stata presentata dal gruppo GITI; e di c) escludere le perdite derivanti da strumenti finanziari derivati dagli altri ricavi e costi operativi.
- (302) La Commissione non ha ritenuto opportuno apportare adeguamenti ai dati finanziari di Brisa Bridgestone per la parte dell'attività non relativa agli pneumatici (Arvento), come già spiegato nella presente sezione.
- (303) La Commissione ha inoltre ritenuto che le spese di R&S fossero parte integrante delle SGAV e non dovessero essere escluse dal calcolo del valore normale. Analogamente, le entrate e le spese derivanti da altre operazioni rientravano generalmente nelle normali operazioni di una società in un settore manifatturiero.
- (304) La Commissione ha comunque accolto l'argomentazione secondo cui i redditi derivanti da attività di investimento connesse ad attività commerciali diverse dalla fabbricazione del prodotto oggetto dell'inchiesta dovrebbero essere detratti dalle SGAV, così come i costi relativi al trasporto e allo stoccaggio connessi alle vendite del prodotto oggetto dell'inchiesta. La Commissione ha anche detratto le royalties e le commissioni di vendita dal calcolo delle SGAV al fine di garantire che il valore normale costruito e il prezzo all'esportazione fossero confrontati allo stesso stadio commerciale, dopo aver effettuato i pertinenti adeguamenti per garantire un confronto adeguato a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base.

Malaysia e Indonesia

- (305) Il gruppo GITI e Shandong Yongsheng hanno affermato che la Malaysia e l'Indonesia erano più rappresentative della Turchia. Anche il gruppo Sumitomo ha affermato che la preferenza dovrebbe essere accordata a paesi come la Malaysia e l'Indonesia, ma non ha fornito alcuna spiegazione al riguardo.
- (306) Il gruppo GITI ha sostenuto che la Malaysia è stata selezionata in diverse inchieste relativamente recenti. La parte ha ribadito che tale paese effettuava importazioni rappresentative di gomma composta. Ha sostenuto che, se combinate, le importazioni cinesi e russe in Turchia costituivano una quota superiore rispetto alle importazioni cinesi di alcuni fattori produttivi in Malaysia e in Indonesia. Ha inoltre osservato che, poiché l'Indonesia non era ritenuta un paese rappresentativo adeguato a causa delle sue scarse importazioni di gomma naturale, ossia di uno dei principali fattori produttivi, la Malaysia sarebbe il paese rappresentativo più idoneo in quanto era il maggiore importatore di gomma naturale.
- (307) Shandong Yongsheng ha sostenuto che la Malaysia è stata esclusa solo perché le importazioni di gomma stirene butadiene comprendevano una quota elevata di importazioni cinesi, ma che le importazioni di alcuni fattori produttivi (come silice e filo d'acciaio) in Turchia comprendevano una quota ancora più elevata di importazioni cinesi. Shandong Yongsheng ha affermato che i prezzi all'importazione in Malaysia della gomma stirene butadiene da paesi dell'OMC diversi dalla Cina erano vicini al prezzo medio e superiori ai prezzi praticati alla Turchia. Analogamente, Shandong Yongsheng ha sostenuto che le importazioni indonesiane di nerofumo da paesi dell'OMC diversi dalla Cina erano effettuate a un prezzo quasi identico a quello delle importazioni in Turchia e in ogni caso

vicino al prezzo medio. Come già spiegato nella presente sezione, la Commissione ha selezionato la Turchia come paese rappresentativo individuando innanzitutto i paesi in cui i prezzi all'importazione risulterebbero maggiormente distorti dalle importazioni cinesi, per i principali fattori produttivi, ma anche in generale. La Commissione ha constatato che la Turchia registrava gli scambi complessivi più bassi con la Cina rispetto a tutti gli altri possibili paesi rappresentativi. È risultato evidente che per i fattori produttivi più importanti la Turchia era la meno dipendente dalle importazioni cinesi, che rappresentavano in media circa il 17 %, rispetto al 26 % nel caso della Malaysia e al 32 % nel caso dell'Indonesia. La Commissione ha inoltre chiarito che non è stato stabilito che le importazioni russe avessero un effetto distorsivo sui prezzi all'importazione. Non si potevano pertanto considerare oggetto di distorsioni insieme alle importazioni cinesi.

- (308) La Commissione ha anche preso in considerazione elementi quali un volume sufficiente di importazioni della maggior parte dei fattori produttivi e la disponibilità di dati finanziari ragionevoli. Non ha quindi ritenuto necessario effettuare un confronto dei prezzi per confrontare i prezzi all'importazione di alcune importazioni cinesi con i prezzi medi, per i paesi che riteneva fossero una scelta meno adeguata come paese rappresentativo. Il fatto che il prezzo all'importazione di uno specifico fattore produttivo fosse superiore o vicino al prezzo all'importazione dello stesso fattore in Turchia inoltre non implicava che il paese con il prezzo all'importazione più elevato dovrebbe essere preferito o considerato meno soggetto a distorsioni.
- (309) Il gruppo GITI ha contestato alla Commissione di non aver spiegato il motivo per cui la Malaysia non è stata selezionata come paese rappresentativo nel caso di specie, mentre è stata selezionata come paese rappresentativo nelle inchieste relative al PET proveniente dalla Cina ⁽¹⁵³⁾ e all'acesulfame potassio proveniente dalla Cina. La stessa argomentazione è stata avanzata in merito al procedimento antidumping degli Stati Uniti nei confronti delle importazioni di pneumatici dalla Cina ⁽¹⁵⁴⁾, in cui la Malaysia è stata selezionata come paese rappresentativo. Infine, il gruppo GITI e Shandong Yongsheng hanno affermato che il ragionamento della Commissione secondo cui l'inchiesta antidumping degli Stati Uniti non costituiva un criterio per l'accettazione di osservazioni era in contraddizione con il fatto che la Commissione ha citato una decisione della Commissione per l'amministrazione del commercio internazionale del Sud Africa relativa all'elusione dei dazi antidumping sugli pneumatici provenienti dalla Cina passando attraverso Cambogia, Thailandia e Vietnam ⁽¹⁵⁵⁾.
- (310) La Commissione ha ricordato che ciascun caso è valutato nel merito e che il fatto che la Malaysia sia stata utilizzata in inchieste precedenti non incide sulla scelta del paese rappresentativo nella presente inchiesta. Lo stesso vale per l'inchiesta antidumping statunitense. La Commissione ha inoltre sottolineato che nei casi menzionati dal gruppo GITI il periodo dell'inchiesta era diverso. Infine la decisione della Commissione per l'amministrazione del commercio internazionale del Sud Africa è stata citata per dimostrare che di fatto è in atto un'elusione attraverso la

⁽¹⁵³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/2659 della Commissione, del 27 novembre 2023, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di taluni tipi di polietilene tereftalato originari della Repubblica popolare cinese (GU L, 2023/2659, 28.11.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/2659/oj) e regolamento di esecuzione (UE) 2022/116 della Commissione, del 27 gennaio 2022, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di acesulfame potassio originario della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 19 del 28.1.2022, pag. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/116/oj).

⁽¹⁵⁴⁾ Dipartimento del Commercio degli Stati Uniti, *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China*, 2021-2022, pag. 15. *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China and Rescission*, 2017-2018, pag. 18. *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China and Preliminary Determination of No Shipments*, 2019-2020, pag. 19. *Decision Memorandum for the Preliminary Results of the Antidumping Duty Administrative Review of Certain Passenger Vehicle and Light Truck Tires from the People's Republic of China; Rescission, in Part, and Preliminary Determination of No of Shipments*; 2020-2021, pag. 22. Casi disponibili all'indirizzo <https://access.trade.gov/login.aspx>.

⁽¹⁵⁵⁾ https://www.itac.org.za/upload/document_files/20250602071614_ITAC-Preliminary-Report-No.-748---May-2025.pdf.

Thailandia, a conferma della forte esposizione del paese nei confronti della Cina e del fatto che le società cinesi hanno creato fabbriche in altri paesi del sud-est asiatico per evitare i dazi. Tale circostanza è stata confermata anche dalla CRIA ⁽¹⁵⁶⁾, citando sei diverse imprese cinesi che hanno stabilito la produzione di pneumatici in Thailandia tra il 2012 e il 2020 e indicando l'elusione dei dazi antidumping e compensativi applicati dagli Stati Uniti come uno dei motivi di questa logica commerciale ⁽¹⁵⁷⁾.

- (311) Il gruppo GITI ha ribadito che solo la Malaysia (e l'Indonesia) importavano quantità significative di gomma composta, un importante fattore produttivo nel processo di produzione di GITI. Inoltre erano prontamente disponibili rendiconti finanziari di società malesi redditizie.
- (312) La Commissione ha ricordato innanzitutto che il valore di riferimento per la gomma composta è stato sostituito con i dati del Messico. Per quanto riguarda i dati finanziari disponibili delle società malesi, la Commissione ha sottolineato che, delle quattro società per le quali il gruppo GITI ha presentato dati finanziari, due non hanno dichiarato alcun costo delle vendite ⁽¹⁵⁸⁾. Le SGAV delle altre due società erano comprese tra il 4,4 % e il 7 %, una percentuale ritenuta non congrua per il settore degli pneumatici.
- (313) Shandong Yongsheng ha sostenuto che il livello del reddito nazionale lordo («RNL») pro capite della Malaysia era molto più vicino a quello della Cina rispetto a quello della Turchia, per cui era un paese rappresentativo più adeguato. Inoltre erano disponibili maggiori informazioni sui produttori di pneumatici malesi rispetto ai produttori turchi, dato che la Commissione ha individuato un solo produttore.
- (314) Ai fini della determinazione del valore normale in conformità dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, la Commissione può utilizzare un paese rappresentativo con un livello di sviluppo economico analogo a quello del paese esportatore. Il regolamento di base non prevede l'ulteriore obbligo di scegliere il paese con il livello di sviluppo economico più simile a quello del paese esportatore. In tali circostanze, la Commissione sceglie esercitando il suo potere discrezionale e utilizzando paesi classificati nella stessa categoria di reddito dalla Banca mondiale. La categoria pertinente della Banca mondiale è quella dei paesi a reddito medio-alto in cui è classificata la Cina. Nella prima nota la Commissione ha chiaramente specificato che avrebbe utilizzato a tale scopo la banca dati della Banca mondiale, anche in linea con la sua prassi. Il fatto che un paese possa avere un RNL o un PIL pro capite più simile a quello della Cina rispetto a un altro non è un fattore decisivo ai fini della scelta del paese rappresentativo appropriato. L'argomentazione è stata pertanto respinta. Infine, come già rilevato nella presente sezione, l'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, prevede che il valore normale costruito debba comprendere un congruo importo esente da distorsioni per le SGAV e i profitti. L'articolo non specifica come debbano essere stabiliti tali importi, ma richiede che siano congrui ed esenti da distorsioni. Non vi è alcun obbligo per la Commissione di ricorrere a un certo numero di società con dati finanziari, purché gli importi delle SGAV e dei profitti siano congrui ed esenti da distorsioni. Articolo 2, punto 6, lettera a), del regolamento di base. Questa argomentazione è stata pertanto respinta.

Messico

- (315) Shandong Yongsheng ha sostenuto che l'elevata quota di importazioni cinesi di filo d'acciaio e nappe a trama in Messico non dovrebbe essere presa in considerazione ai fini della scelta del paese rappresentativo, in quanto le quote delle importazioni cinesi di filo d'acciaio e nappe a trama erano irrilevanti ai fini dell'analisi della distorsione dei fattori produttivi. In secondo luogo, la parte ha affermato che la Commissione ha fornito solo una sintesi delle informazioni proprietarie relative ai rendiconti finanziari della società messicana, non consentendo alle parti interessate di verificare adeguatamente i dati. In terzo luogo, il fatto che il Messico fosse un produttore di pneumatici per autovetture e autocarri leggeri più piccolo della Turchia non era un criterio definito all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base. Di conseguenza, la parte ha sostenuto che il Messico restava il paese rappresentativo più appropriato tra i paesi proposti nella prima nota (Messico, Turchia e Serbia).

⁽¹⁵⁶⁾ Cfr.: *Chinese Tire Set off a New Craze of Building Factories Overseas*, 13 aprile 2020, disponibile all'indirizzo: <https://e.cria.org.cn/a/1778595313171324930>.

⁽¹⁵⁷⁾ Citazione testuale: «Le imprese scelgono di costruire fabbriche in paesi del Sud-Est asiatico come la Thailandia e il Vietnam principalmente per risolvere lo svantaggio di essere lontane dal mercato dell'approvvigionamento di materie prime e dal mercato di esportazione dei prodotti ed evitare l'influenza del "doppio anti" degli Stati Uniti alla fonte; tuttavia il forte aumento della quantità di pneumatici esportati dai paesi del Sud-Est asiatico negli Stati Uniti richiama l'attenzione degli Stati Uniti», link nella nota a piè di pagina 156. Nell'informazione cinese l'apertura di inchieste antidumping e antisovvenzioni è comunemente denominata «doppio anti», cfr. ad esempio: <https://www.yys-alu.com/en/news-center/1993.html>.

⁽¹⁵⁸⁾ Hock Hin (MUAR) Rubber Co., Michelin Malaysia, Toyo tyre Malaysia SDN BHD e Yamauchi (Malaysia).

- (316) Secondo quanto ricordato dalla Commissione, il fatto che le importazioni in Messico di filo d'acciaio e di nappe a trama fossero elevate non era l'unico criterio per decidere di non scegliere il Messico come paese rappresentativo, in quanto la Turchia è risultata una scelta migliore sulla base di una serie di motivi: la Turchia registrava gli scambi complessivi più bassi con la Cina rispetto a tutti gli altri possibili paesi rappresentativi, disponeva di un volume sufficiente di importazioni della maggior parte dei fattori produttivi e disponeva di dati finanziari ragionevoli. La Commissione ha anche ricordato che le informazioni finanziarie sotto forma di panoramica dalla banca dati ORBIS pubblicate nella prima nota per la società Compana Hulera Tornel costituivano l'unico tipo di informazioni accessibili riguardanti la società. Per contro, i dati finanziari disponibili di Brisa Bridgestone erano rendiconti finanziari sottoposti ad audit.

3.2.4.6. Conclusioni

- (317) Sebbene le dimensioni del mercato non fossero uno dei criteri definiti all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, la Commissione ha anche sottolineato che, oltre a soddisfare tutti i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, la Turchia è anche un mercato molto più comparabile con il mercato cinese degli pneumatici tra tutti i possibili paesi rappresentativi.

3.2.4.7. Osservazioni successive alla divulgazione definitiva delle informazioni

- (318) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Shandong Yongsheng ha ribadito alcune delle sue argomentazioni. La parte ha ritenuto che la Commissione non avesse affrontato numerosi argomenti addotti dalle parti interessate e che non avesse neppure effettuato un confronto dei prezzi dei fattori produttivi tra potenziali paesi rappresentativi per stabilire se un determinato paese fornisse un valore di riferimento ragionevole ed esente da distorsioni, e che la Commissione dovesse dimostrare la portata delle presunte distorsioni e non limitarsi a scegliere il paese con il livello più basso di importazioni cinesi.
- (319) Shandong Yongsheng ha inoltre ritenuto che la Malaysia sarebbe una scelta più appropriata rispetto alla Turchia, in quanto ha un livello di sviluppo estremamente vicino a quello della Cina sulla base del reddito nazionale lordo («RNL») e costi dell'energia e del lavoro più simili a quelli della Cina rispetto alla Turchia, per cui la Malaysia sarebbe una scelta migliore come paese rappresentativo.
- (320) La Commissione ha osservato che Shandong Yongsheng non ha presentato nuovi elementi, oltre a quelli già forniti ed esaminati dalla Commissione, che giustificassero la modifica del paese rappresentativo. La Commissione ha fatto riferimento alla sua analisi che dimostra che la Turchia è stata selezionata come paese rappresentativo sulla base di criteri oggettivi: oltre al fatto che le importazioni in Turchia dei principali fattori produttivi contenevano il minor quantitativo di importazioni cinesi, vi erano anche altri elementi quali un volume sufficiente di importazioni della maggior parte dei fattori produttivi e la disponibilità di dati finanziari ragionevoli, che nel caso della Malaysia non erano disponibili. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione.
- (321) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Shandong Yongsheng ha ribadito che anche il Messico era una scelta manifestamente migliore rispetto alla Turchia come paese rappresentativo. A suo parere, l'utilizzo dei dati del produttore messicano Compania Hulera Tornel era molto più appropriato, in quanto tale società produceva pneumatici di livello 3 come la stragrande maggioranza delle importazioni cinesi nell'Unione. La parte ha anche affermato che Compania Hulera Tornel era una controllata di una multinazionale nel settore degli pneumatici e che pertanto i suoi rendiconti finanziari erano stati sottoposti a audit secondo il dovere di diligenza. Shandong Yongsheng ha inoltre sostenuto che le dimensioni del mercato non erano un criterio pertinente, come confermato dalla Commissione. Secondo Shandong Yongsheng quindi la preferenza della Commissione per la Turchia rispetto al Messico non era giustificata, la scelta della Turchia era errata e illegittima e la Turchia non era un paese rappresentativo appropriato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base. Shandong Yongsheng ha inoltre osservato che il mantenimento della Turchia come paese rappresentativo era punitivo e massimizzava il livello del suo margine di dumping, danneggiando in tal modo gli interessi di Shandong Yongsheng e dei produttori esportatori cinesi in generale, nonostante la collaborazione continua e diligente di Shandong Yongsheng.

- (322) La Commissione ha osservato che Shandong Yongsheng non ha fornito alcun elemento di prova a dimostrazione del fatto che i rendiconti finanziari di Companhia Hulara Tornel fossero stati sottoposti ad audit, né la Commissione è stata in grado di reperire tali informazioni. Le uniche informazioni disponibili erano contenute nella banca dati ORBIS, in base alla quale nel periodo dell'inchiesta Companhia Hulara Tornel ha registrato un profitto irragionevolmente basso. La Commissione ha pertanto concluso che i dati disponibili per la Turchia costituivano il miglior valore di riferimento disponibile per stabilire le SGAV e i profitti.
- (323) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, anche Kumho ha affermato che la scelta della Turchia da parte della Commissione era discutibile e che i valori di riferimento per le SGAV e i profitti non erano appropriati, principalmente perché non erano rappresentativi del segmento di mercato in cui opera la società. Kumho ha sottolineato che la Commissione deve effettuare una valutazione comparativa delle alternative disponibili e che, nel caso di specie, la Commissione ha chiaramente omesso di effettuare la valutazione richiesta, per cui la sua conclusione sulla selezione della Turchia come paese rappresentativo non è coerente con i requisiti di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, in quanto ha considerato i volumi delle importazioni cinesi prima di prendere in considerazione tutti i criteri previsti dal regolamento di base, come il livello di protezione sociale e ambientale, nonostante avesse constatato l'esistenza di diversi potenziali paesi rappresentativi. A suo parere, l'elevata quota di importazioni cinesi può aver avuto un effetto distorsivo sui prezzi dei fattori produttivi, ma la Commissione avrebbe dovuto anche analizzare i prezzi unitari a fronte di adeguati valori di riferimento internazionali.
- (324) Kumho ha inoltre affermato che la Commissione avrebbe dovuto tenere conto anche della dipendenza della Turchia dalle importazioni dalla Russia di determinati materiali, in particolare dell'acciaio. A suo parere, poiché la Commissione ha pubblicato una relazione sulla «distorsione» relativa alla Russia, si sarebbe dovuto ritenere che le importazioni russe avessero un effetto distorsivo come le importazioni cinesi, in quanto i prezzi all'importazione di alcuni fattori produttivi erano inferiori al prezzo medio all'importazione di tali materiali in Turchia. La parte ha sostenuto che, tenendo conto degli effetti distorsivi di entrambe le importazioni cinesi e russe, la quota delle importazioni dal resto del mondo dei principali fattori produttivi in Turchia sarebbe paragonabile a quella di Malaysia, Indonesia e Messico, privando di una giustificazione oggettiva la scelta della Turchia.
- (325) La Commissione ha esaminato attentamente tali argomentazioni, facendo riferimento alla sua analisi di tutti i potenziali paesi rappresentativi sia nella prima che nella seconda nota, conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base. Nella sua analisi la Commissione ha tenuto conto di tutti gli elementi pertinenti del fascicolo e addotti dalle parti interessate e ha concluso che la Turchia era l'unica scelta appropriata come paese rappresentativo. Per questo motivo la Commissione ha ritenuto che non fosse necessario valutare il livello di protezione sociale e ambientale dei diversi paesi considerati. Inoltre la Commissione non aveva l'obbligo giuridico di confrontare i prezzi all'importazione in Turchia con «valori di riferimento internazionali adeguati», come affermato da Kumho. La Commissione ha ribadito che la Turchia è stata selezionata tenendo conto di elementi quali un volume sufficiente di importazioni della maggior parte dei fattori produttivi e la disponibilità di dati finanziari ragionevoli, che non erano disponibili nel caso di altri potenziali paesi rappresentativi. L'esistenza stessa di una relazione sulla Russia, date le sue conclusioni, non giustificava il fatto di considerare automaticamente distorte tutte le importazioni dalla Russia. L'analisi dei prezzi all'importazione dalla Russia in Turchia effettuata dalla Commissione non ha portato a concludere che esistono distorsioni. In particolare, i prezzi delle importazioni russe per i fattori produttivi (nerofumo, gomma sintetica e filo d'acciaio) durante il periodo dell'inchiesta erano simili o superiori ai prezzi all'importazione degli stessi fattori produttivi dalla Russia prima dell'introduzione delle sanzioni. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione.
- (326) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la Commissione ha deciso, sulla base delle osservazioni ricevute, di utilizzare, oltre ai dati di Brisa Bridgestone, gli unici altri dati finanziari di una società turca (Sumitomo Rubber Türkiye). La Commissione ha ritenuto che i valori di riferimento così stabiliti per le SGAV e i profitti fossero ragionevoli e sufficientemente rappresentativi del settore cinese degli pneumatici. Secondo la Commissione lo scopo non era quello di stabilire importi di SGAV e profitti che riflettessero la situazione individuale di ciascun produttore esportatore, bensì di trovare importi esenti da distorsioni e congrui. La Commissione ha dunque confermato che la Turchia rappresentava un paese rappresentativo appropriato e ha ritenuto che la scelta non fosse punitiva per Shandong Yongsheng e per il resto dei produttori esportatori cinesi. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione.

- (327) Alla luce dell'analisi di cui sopra, la Commissione ha ritenuto che la Turchia fosse l'unico paese rappresentativo appropriato. Come spiegato al considerando 233, la Commissione ha respinto l'Argentina e la Colombia come paesi rappresentativi appropriati in considerazione dell'assenza o del basso volume dei principali fattori produttivi. La Commissione ha inoltre concluso che né l'Indonesia, né la Malaysia, né la Thailandia costituivano un paese rappresentativo appropriato in considerazione della quota significativa di importazioni cinesi per i principali fattori produttivi, come spiegato ai considerando da 256 a 260. Analogamente, e come indicato ai considerando 262 e 263, la Commissione ha respinto la Serbia come paese rappresentativo in considerazione dell'elevato volume di importazioni cinesi per due importanti fattori produttivi, nonché del fatto che il volume delle importazioni di tutti i principali fattori produttivi era notevolmente inferiore a quello della Turchia. Infine, sebbene si sia basata sui dati del Messico da utilizzare come valore di riferimento per un fattore produttivo minore, come indicato al considerando 291, la Commissione ha comunque escluso il Messico come paese rappresentativo appropriato sulla base degli elementi seguenti, di cui ai considerando 263, 264, 316 e 322: i) la presenza di un volume elevato di importazioni cinesi nel paese per alcuni fattori produttivi; ii) il volume e la rappresentatività inferiori delle importazioni di fattori produttivi rispetto, ad esempio, alla Turchia; e iii) il fatto che Companhia Hulera Tornel abbia registrato un profitto irragionevolmente basso.

Livello di protezione sociale e ambientale

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

3.2.4.8. Conclusioni

- (329) Alla luce dell'analisi di cui sopra, la Turchia ha soddisfatto i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), primo trattino, del regolamento di base, per poter essere considerata un paese rappresentativo appropriato.

3.2.5. Fonti utilizzate per stabilire i costi esenti da distorsioni

- (330) Nella prima nota la Commissione ha elencato i fattori produttivi, quali materiali, energia e lavoro, utilizzati nella fabbricazione del prodotto oggetto dell'inchiesta dai produttori esportatori e ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni e a proporre informazioni pubblicamente disponibili su valori esenti da distorsioni per ciascuno dei fattori produttivi citati nella suddetta nota.
- (331) Successivamente, nella seconda nota, la Commissione ha dichiarato che, per costruire il valore normale conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, avrebbe utilizzato la banca dati Global Trade Atlas («GTA») per stabilire il costo esente da distorsioni della maggior parte dei fattori produttivi, in particolare delle materie prime. La Commissione ha inoltre dichiarato che si sarebbe avvalsa, da un lato, dell'Istituto di statistica turco ⁽¹⁵⁹⁾ per stabilire i costi esenti da distorsioni del lavoro e del vapore e, dall'altro, delle statistiche fornite dall'autorità di regolamentazione del mercato dell'energia ⁽¹⁶⁰⁾ per stabilire il costo dell'energia elettrica esente da distorsioni.
- (332) Nella seconda nota la Commissione ha inoltre informato le parti interessate che, a causa dell'elevato numero di fattori produttivi dei produttori esportatori inseriti nel campione che hanno fornito informazioni complete, e visto il peso trascurabile di alcune delle materie prime sul costo totale di produzione, queste voci trascurabili sono state raggruppate sotto la dicitura «materiali di consumo». La Commissione ha poi informato le parti del fatto che avrebbe calcolato la percentuale dei materiali di consumo sul costo totale delle materie prime e avrebbe applicato tale percentuale al costo ricalcolato delle materie prime al momento di usare i valori di riferimento esenti da distorsioni stabiliti nel paese rappresentativo appropriato.

⁽¹⁵⁹⁾ Istituto di statistica turco: <https://www.tuik.gov.tr/Home/Index>.

⁽¹⁶⁰⁾ Autorità di regolamentazione del mercato dell'energia — EMRA: <https://epdk.gov.tr/Home/En>.

3.2.5.1. Fattori produttivi

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

Tabella 1

Fattori produttivi del prodotto oggetto dell'inchiesta

Fattore produttivo	Codice della merce	Valore esente da distorsioni	Unità di misura	Fonte dei dati
MATERIE PRIME				
Oli di petrolio o di minerali bituminosi	2710 19	4,73	kg	GTA
Zolfo	2802 00	33,02		
Nerofumo (carbon black)	2803 00	10,98	kg	GTA
Biossido di silicio	2811 22	20,05	kg	GTA
Ossido di zinco, perossido di zinco	2817 00	26,63	kg	GTA
Derivati dell'anilina	2921 42	16,41	kg	GTA
Fenilendiammina, diamminotolueni e loro derivati	2921 51	25,87	kg	GTA
Tiocomposti organici	2930 90	23,96	kg	GTA
Mastice da vetraio, mastice da innesto, cementi di resina, composti da agglomerazione e altri mastici	3214 10	31,21	kg	GTA
Cere artificiali e cere preparate	3404 90	16,54	kg	GTA
Colofonie ed acidi resinici, e loro derivati, essenza di colofonia, oli di colofonia, gomme fuse	3806 90	14,13	kg	GTA
Preparazioni dette «acceleranti di vulcanizzazione»	3812 10	37,05	kg	GTA
Plastificanti composti per gomma o materie plastiche	3812 20	14,30	kg	GTA
Miscele di oligomeri di 2,2,4-trimetil-1,2-diidrochinolina	3812 31	17,01	kg	GTA
Acido stearico	3823 11	9,34	kg	GTA
Altre sostanze chimiche	3824 99	24,65	kg	GTA
Poliisobutilene	3902 20	19,78	kg	GTA
Altri polimeri di propilene o di altre olefine	3902 90	19,01	kg	GTA
Altri polimeri di stirene	3903 90	13,54	kg	GTA
Resine melamminiche	3909 20	17,47	kg	GTA
Resine fenoliche	3909 40	21,23	kg	GTA
Resine di petrolio, resine cumaroniche, resine indeniche, resine cumaronindeniche e politerpeni	3911 10	17,18	kg	GTA

Fattore produttivo	Codice della merce	Valore esente da distorsioni	Unità di misura	Fonte dei dati
Polisolfuri	3911 90	28,97	kg	GTA
Lastre, fogli, pellicole, strisce o lamelle di poliuretano	3921 13	72,18	kg	GTA
Fogli affumicati	4001 21	17,4	kg	GTA
Gomme tecnicamente specificate	4001 22	13,54	kg	GTA
Altri tipi di gomma naturale	4001 29	12,41	kg	GTA
Altri tipi di gomma sintetica	4002 19	14,37	kg	GTA
Butadiene-gomma	4002 20	13,3	kg	GTA
Gomma isobutene-isoprene (butile)	4002 31	20,3	kg	GTA
Altra gomma butadiene	4002 39	19,91	kg	GTA
Mescole dei prodotti della voce 4001 con prodotti di questa voce (gomma composta)	4002 80	23,96	kg	GTA
Gomma rigenerata	4003 00	4,35	kg	GTA
Nappe a trama per pneumatici, di nylon o di altre poliammidi	5902 10	63,34	kg	GTA
Nappe a trama per pneumatici di poliesteri	5902 20	25,13	kg	GTA
Nappe a trama per pneumatici, altre	5902 90	64,15	kg	GTA
Fili di ferro o di acciai non legati, rivestiti di altri metalli comuni	7217 30	11,28	kg	GTA
Trefoli e cavi (filo d'acciaio)	7312 10	22,88	kg	GTA

MATERIALI DI CONSUMO

LAVORO (manodopera)

Lavoro (manodopera)	n/a	93,69	Ora lavorativa	Istituto di statistica turco
---------------------	-----	-------	----------------	------------------------------

ENERGIA

Energia elettrica	n/a	0,72	kWh	Istituto di statistica turco
Gas naturale	n/a	4,27	CNY/m ³	Istituto di statistica turco
Vapore	n/a	309,05	CNY/tonnellata	Istituto di statistica turco

Fattore produttivo	Codice della merce	Valore esente da distorsioni	Unità di misura	Fonte dei dati
Acqua	n/a	5,76	CNY/m ³	Ufficio per gli investimenti della presidenza della Repubblica di Turchia

3.2.5.2. Materie prime

- (334) Al fine di stabilire il prezzo esente da distorsioni delle materie prime consegnate all'ingresso dello stabilimento di un produttore del paese rappresentativo, la Commissione ha utilizzato come base la media ponderata del prezzo all'importazione nel paese rappresentativo indicata nel GTA, aggiungendovi i dazi all'importazione e i costi di trasporto. Il prezzo all'importazione nel paese rappresentativo è stato determinato come media ponderata dei prezzi unitari delle importazioni da tutti i paesi terzi, esclusi la RPC e i paesi che non sono membri dell'OMC e che figurano nell'allegato I del regolamento (UE) 2015/755 ⁽¹⁶¹⁾. La Commissione ha deciso di escludere le importazioni dalla RPC nel paese rappresentativo in quanto al punto 3.2.1 ha concluso che non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno della RPC a causa dell'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera b), del regolamento di base. In assenza di elementi di prova attestanti che le stesse distorsioni non incidono allo stesso modo sui prodotti destinati all'esportazione, la Commissione ha ritenuto che tali distorsioni abbiano inciso sui prezzi all'esportazione.
- (335) La Commissione ha espresso i costi di trasporto sostenuti dal produttore esportatore che ha collaborato per l'approvvigionamento delle materie prime in percentuale del costo effettivo di tali materie prime, quindi ha applicato la medesima percentuale al costo esente da distorsioni delle stesse materie prime per ottenere i costi di trasporto esenti da distorsioni. La Commissione ha ritenuto che, nell'ambito della presente inchiesta, il rapporto tra la materia prima del produttore esportatore e i costi di trasporto indicati potesse essere ragionevolmente utilizzato come indicazione per stimare i costi di trasporto esenti da distorsioni delle materie prime al momento della consegna presso lo stabilimento della società.
- (336) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Shandong Yongsheng ha affermato che i prezzi all'importazione in Turchia di tre materiali, ossia filo d'acciaio (SA 7312 10), nappe a trama per pneumatici (voce SA 5902) e diossido di silicio (voce SA 2811 22), erano eccessivamente elevati e dunque non ragionevoli e che i prezzi all'importazione in Turchia di filo d'acciaio e diossido di silicio erano superiori rispettivamente del 20 % e del 49 % alla media mondiale. La parte ha anche sostenuto che i prezzi del filo d'acciaio erano chiaramente distorti poiché la Turchia ha adottato misure di salvaguardia contro la vergella di acciaio, un prodotto a monte del filo d'acciaio, con un effetto distorsivo sui prezzi del filo d'acciaio sul mercato turco.
- (337) La Commissione ha sottolineato che i prezzi di riferimento sono stati stabiliti sulla base dei prezzi all'importazione in un paese rappresentativo selezionato (nel caso di specie la Turchia) e non sulla base di un confronto con i prezzi medi mondiali. Poiché tali fattori produttivi erano importati in Turchia in quantità sufficienti e considerati rappresentativi, il fatto che i prezzi fossero superiori alla media mondiale non consentiva di per sé di concludere che tali valori di riferimento fossero eccessivamente elevati o irragionevoli. Secondo la Commissione inoltre il fatto che la Turchia avesse adottato misure di salvaguardia nei confronti della vergella di acciaio non dimostrava di per sé che i prezzi all'importazione in Turchia di filo d'acciaio fossero distorti e neppure Shandong Yongsheng aveva presentato tali elementi di prova; il valore di riferimento non era il prezzo del filo d'acciaio fabbricato in Turchia, ma piuttosto il prezzo del filo d'acciaio importato in Turchia. Non esisteva pertanto alcun nesso dimostrato tra il prezzo del filo d'acciaio importato e le misure di salvaguardia. Poiché Shandong Yongsheng non ha fornito altri argomenti, né elementi di prova del fatto che i prezzi di riferimento fossero irragionevoli, l'argomentazione è stata respinta.

⁽¹⁶¹⁾ A norma dell'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base, i prezzi praticati sul mercato interno di tali paesi non possono essere utilizzati ai fini della determinazione del valore normale.

- (338) Shandong Yongsheng ha anche affermato che la Commissione non dovrebbe sostituire con valori di riferimento i prezzi dei fattori produttivi importati, in quanto tali prezzi erano esenti da distorsioni.
- (339) La Commissione ha osservato che Shandong Yongsheng importava principalmente gomma naturale e alcuni altri materiali, i cui volumi totali però provenivano prevalentemente dalla Cina. La Commissione ha inoltre osservato che oltre due terzi delle importazioni di gomma naturale e di altri materiali importati erano acquistati tramite un intermediario cinese ed erano pertanto soggetti a distorsioni sul mercato cinese. Né Shandong Yongsheng né altre parti hanno inoltre fornito elementi di prova positivi a dimostrazione dell'assenza di distorsioni per tali importazioni, né per le importazioni direttamente da fonti al di fuori della Cina. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (340) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la CRIA ha affermato che il valore di riferimento per il nerofumo dovrebbe essere stabilito sulla base del codice di sottolivello 2803 00 00 90 11, che è il tipo di nerofumo idoneo per l'utilizzo nella produzione di pneumatici. Analogamente ha sostenuto che per il filo d'acciaio la Commissione avrebbe dovuto stabilire il valore di riferimento sulla base del codice di sottolivello 7312 10 41.
- (341) La Commissione ha respinto l'argomentazione. Sulla base dei dati comunicati dai produttori esportatori inseriti nel campione non è stato possibile stabilire che questi fossero i codici dei materiali utilizzati nella produzione di pneumatici dei produttori esportatori cinesi che hanno collaborato. Più specificamente, i documenti contabili del gruppo Hankook non consentivano di stabilire i materiali utilizzati a un livello superiore al codice a 6 cifre, mentre i codici menzionati dalla CRIA non corrispondevano al materiale comunicato da Shandong Yongsheng.

3.2.5.3. Lavoro (manodopera)

- (342) L'Istituto di statistica turco pubblica informazioni dettagliate sui salari in diversi settori economici della Turchia. La Commissione ha utilizzato tali statistiche per determinare i salari in Turchia utilizzando le informazioni dettagliate sui salari nel settore produttivo per il 2024, per l'attività economica del gruppo 22 della NACE (fabbricazione di pneumatici e camere d'aria) in cui rientra la produzione, secondo la classificazione NACE Rev. 2 ⁽¹⁶²⁾, ossia 93,69 CNY/ora ⁽¹⁶³⁾.
- (343) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Shandong Yongsheng ha contestato il fatto che la Commissione abbia adeguato il costo del lavoro al livello delle grandi imprese (con più di 1 000 dipendenti). A suo parere, così facendo la Commissione ha gonfiato artificialmente il costo del lavoro, in quanto le dimensioni medie dei produttori cinesi di pneumatici non erano strettamente comparabili a quelle delle imprese turche con oltre 1 000 dipendenti.
- (344) La Commissione ha ritenuto infondata tale argomentazione. Entrambe le società inserite nel campione erano società con un numero di dipendenti ampiamente superiore a 1 000. La Commissione ha pertanto ritenuto che il valore di riferimento sia stato stabilito correttamente e ha respinto l'argomentazione.
- (345) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, il denunciante ha affermato che i bilanci di Brisa riportavano sia il numero di dipendenti impiegati dalla società sia le spese per il personale e le spese dirette per il lavoro nel periodo dell'inchiesta e che, poiché la Commissione cerca, ove possibile, di utilizzare dati a un livello più granulare, tali dati potrebbero essere utilizzati per determinare il valore di riferimento per il lavoro. Il denunciante ha sostenuto che il valore di riferimento per il lavoro determinato su tale base sarebbe pari a 201,61 TL all'ora.
- (346) Nelle sue osservazioni di confutazione, il gruppo Hankook ha contestato l'argomentazione. La parte ha sostenuto che i dati dell'Istituto di statistica turco fornivano un quadro più neutro e rappresentativo del costo medio del lavoro nel settore degli pneumatici in Turchia rispetto alla struttura dei costi interna di un unico produttore. Ha anche messo in dubbio l'esattezza del calcolo del denunciante, che a suo parere avrebbe calcolato erroneamente il numero di dipendenti.
- (347) Secondo la Commissione, i dati dell'Istituto di statistica turco costituivano un valore di riferimento più rappresentativo e adeguato ai fini della determinazione del costo del lavoro in Turchia, piuttosto che i dati di un'unica società. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione.

⁽¹⁶²⁾ <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Cost-Statistics-2024-54011>.

⁽¹⁶³⁾ TurkStat, Labour Input Indices, quarto trimestre: ottobre-dicembre, 2024.

3.2.5.4. Energia elettrica

- (348) Per stabilire il valore di riferimento per l'energia elettrica, la Commissione ha utilizzato le statistiche sui prezzi dell'energia elettrica pubblicate dall'EMRA, l'autorità di regolamentazione del mercato dell'energia della Turchia, nei suoi comunicati stampa periodici ⁽¹⁶⁴⁾. La Commissione ha utilizzato un prezzo medio dell'energia elettrica per uso industriale nella fascia di consumo corrispondente in kWh durante il periodo dell'inchiesta, ossia 0,7183 CNY/kWh.

3.2.5.5. Gas e vapore

- (349) Il prezzo del gas naturale per gli utilizzatori industriali in Turchia è pubblicato dall'Istituto di statistica turco. La Commissione ha utilizzato il prezzo disponibile per il secondo semestre del 2021 e il primo semestre del 2022, corrispondente alla fascia di consumo di 2 610 000 - 26 100 000 m³ ⁽¹⁶⁵⁾. Tale prezzo è stato ulteriormente adeguato per tenere conto dell'inflazione utilizzando l'indice dei prezzi alla produzione pubblicato dall'Istituto di statistica turco ⁽¹⁶⁶⁾ per riflettere il prezzo nel periodo dell'inchiesta. L'IVA, inclusa nel prezzo pubblicato, è stata detratta, in quanto i produttori turchi del prodotto oggetto dell'inchiesta hanno diritto al rimborso.
- (350) Per il vapore, il valore di riferimento è stato ricavato dal valore di riferimento per il gas naturale utilizzando un coefficiente di conversione. Nello specifico, in condizioni normali si stima che per produrre 1 tonnellata di vapore siano consumati circa 72,37 m³ di gas naturale.

3.2.5.5.1. Argomentazioni sull'inflazione in Turchia dopo la divulgazione definitiva delle informazioni

- (351) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la CRIA ha affermato che la Turchia era un'economia iperinflazionata che inevitabilmente inficiava i valori di riferimento da stabilire nel paese, vale a dire i costi del lavoro e dell'energia, nonché i risultati delle società turche utilizzati per stabilire importi congrui ed esenti da distorsioni per le SGAV e i profitti. La CRIA ha espresso disaccordo sul fatto che l'inflazione fosse compensata in misura significativa dal tasso di cambio di lira turca e CNY cinese.
- (352) Per quanto riguarda il lavoro, la CRIA ha affermato che il costo del lavoro è aumentato del 424 % tra il 2022 e il 2024, ma che nello stesso periodo il tasso di cambio della lira turca rispetto al CNY cinese è diminuito da 0,4066 a 0,2189, con una svalutazione del 186 %. Il costo del lavoro è quindi raddoppiato, anche dopo l'applicazione del tasso di cambio. Per quanto riguarda i costi dell'energia, la CRIA ha sostenuto che il valore di riferimento per il gas è aumentato del 162 % tra il 2021 e il 2024, applicando il tasso di cambio CNY/TL nel 2021 e 2024.
- (353) La CRIA ha inoltre sostenuto che non poteva essere accettata neppure l'affermazione della Commissione secondo cui fattori diversi dall'inflazione avrebbero potuto causare gli aumenti dei costi locali. L'aumento del prezzo dell'energia elettrica a seguito di tendenze analoghe in altri paesi probabilmente in relazione all'aggressione militare russa nei confronti dell'Ucraina oppure, in termini di aumento del costo del lavoro, l'intervento del governo turco sul mercato del lavoro con l'improvviso aumento del salario minimo motivato dall'agenda politica governativa dell'epoca, erano fattori di carattere distortivo con un impatto esclusivamente locale o regionale, che non incidono sui produttori esportatori cinesi. Tali prezzi non potevano pertanto essere considerati rappresentativi di un valore di riferimento esente da distorsioni. A suo avviso, l'impatto dell'iperinflazione si rifletteva nei risultati finanziari delle società turche, il che rendeva i dati inattendibili. In tale contesto, la CRIA ha inoltre fatto riferimento all'adeguamento nei rendiconti finanziari di Brisa Bridgestone («incremento della posizione monetaria netta») derivante, a suo avviso, da una contabilità completamente artificiale. Secondo la CRIA, senza tale adeguamento Brisa Bridgestone sarebbe in perdita.

⁽¹⁶⁴⁾ epdk.gov.tr => Press releases => selezionare Electricity Market board decisions.

⁽¹⁶⁵⁾ Istituto di statistica turco — Prezzi del gas naturale per uso industriale per fasce di consumo nel periodo gennaio-giugno 2022: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Electricity-and-Natural-Gas-Prices-Period-I:-January-June,-2022-45567>.

⁽¹⁶⁶⁾ Istituto di statistica turco — Indice dei prezzi alla produzione sul mercato interno e tasso di cambio: <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Domestic-Producer-Price-Index-June-2024-53691>.

- (354) La CRIA ha dunque affermato che, solo eliminando tale distorsione, il costo di riferimento sarebbe stabilito a un livello congruo ed esente da distorsioni e ha proposto di utilizzare i prezzi di riferimento in altri paesi come la Malaysia o l'Indonesia. Ha inoltre osservato che, se la Commissione ritenesse inadeguata questa opzione, l'alternativa potrebbe essere quella di indicizzare il costo del lavoro o dell'energia del periodo antecedente il periodo di iperinflazione, ossia prima del 2022, con un tasso medio di inflazione che copra almeno un periodo di 10 anni. In questo modo si terrebbe conto di un livello di inflazione ragionevole nel costo del lavoro e dell'energia da stabilire.
- (355) Analogamente, Shandong Yongsheng ha affermato che la Commissione non ha adeguato i prezzi all'iperinflazione del 58,5 % registrata dalla lira turca durante il periodo dell'inchiesta e che tale adeguamento dovrebbe riguardare, oltre al gas e al vapore, anche il lavoro, l'energia elettrica, l'acqua e le spese generali di produzione, le SGAV e i profitti. La parte ha sostenuto che il livello dell'inflazione poteva essere chiaramente rilevato nei dati finanziari di Brisa Bridgestone, in quanto il costo del lavoro e gli interessi sono aumentati del 67 % nel periodo dell'inchiesta. Shandong Yongsheng ha pertanto osservato che, poiché la Turchia risentiva della situazione di iperinflazione, la scelta della Turchia da parte della Commissione era irragionevole e illegittima. Shandong Yongsheng ha quindi affermato che la Commissione dovrebbe effettuare un adeguamento dei costi per annullare l'effetto dell'inflazione, se del caso, al fine di garantire la scelta di un equo valore di riferimento e un confronto equo tra il valore normale costruito e il prezzo all'esportazione effettivo, conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base.
- (356) Shandong Yongsheng ha inoltre sostenuto che la Turchia dipende fortemente dal petrolio russo e dell'Asia centrale per il suo approvvigionamento energetico e che, a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina nel 2022, i costi dell'energia sono aumentati. A suo parere, tali distorsioni avrebbero dovuto fornire alla Commissione motivi sufficientemente validi per escludere la Turchia dalla scelta del paese rappresentativo. La parte ha affermato che la Commissione dovrebbe adottare il valore di riferimento messicano o malese per l'energia elettrica o, in alternativa, dedurre dal valore di riferimento della Turchia un «premio per lo shock energetico russo» (che può essere quantificato con riferimento al differenziale di prezzo tra il 2021 e il 2024).
- (357) La Commissione ha ribadito che nessuna parte ha presentato elementi di prova attestanti che l'inflazione rendeva distorta o inattendibile la determinazione dei valori di riferimento. Il valore di riferimento in questione è stato ricavato dal prezzo medio del lavoro, dell'energia elettrica e del gas durante l'intero periodo dell'inchiesta, rispecchiando così una media annua. Gli aumenti nominali dei salari (tra il 2022 e il 2024) e dei prezzi del gas in Turchia erano coerenti con l'aumento del costo della vita, comprese le spese per l'energia. Di conseguenza, la Commissione ha concluso che tali prezzi costituivano valori di riferimento congrui per il periodo dell'inchiesta.
- (358) Come ulteriormente rilevato dalla Commissione, l'aumento complessivo dei costi dell'energia in Turchia ha seguito tendenze più ampie osservate anche in tutta l'Unione, secondo uno sviluppo parzialmente attribuibile all'aggressione militare russa in Ucraina. Tale correlazione non implicava tuttavia che i valori di riferimento fossero distorti. Nonostante le argomentazioni relative all'aumento dei costi del lavoro e dell'energia, nessuna parte ha fornito elementi di prova del fatto che tali spese fossero irragionevoli o distorte.
- (359) In effetti la Commissione ha sottolineato che, nell'inchiesta relativa alle importazioni di un prodotto simile (pneumatici per autocarri) ⁽¹⁶⁷⁾ per il periodo dell'inchiesta compreso tra il 1° luglio 2022 e il 30 giugno 2023, il valore di riferimento per l'energia elettrica era di 1,180 CNY/kWh, notevolmente superiore al valore di 0,72 CNY/kWh applicato nel caso di specie. Analogamente, il valore di riferimento per il gas naturale nell'inchiesta sugli pneumatici per autocarri era di 5,02 CNY/m³, rispetto al valore di 4,27 CNY/m³ applicato nel caso di specie. Tali confronti hanno dimostrato che i valori di riferimento per l'energia non sono aumentati in modo significativo e che non erano gonfiati, come sostenuto da alcune parti. La Commissione non ha pertanto riscontrato alcun motivo per considerare distorti, irragionevoli o inattendibili i valori di riferimento e le argomentazioni sono state respinte.

⁽¹⁶⁷⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 della Commissione, del 18 ottobre 2018, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) 2018/163 (GU L 263 del 22.10.2018, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1579/oj).

3.2.5.6. Acqua

- (360) L'Ufficio per gli investimenti della presidenza della Repubblica di Turchia ha pubblicato il costo dell'acqua per uso industriale ⁽¹⁶⁸⁾. La Commissione ha utilizzato il prezzo valido nel 2023 per la regione di Ankara ⁽¹⁶⁹⁾ al netto dell'IVA, poiché i produttori turchi del prodotto oggetto dell'inchiesta hanno diritto al rimborso dell'IVA.

3.2.5.7. Spese generali di produzione, SGAV e profitti

- (361) A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base, «il valore normale costruito comprende un congruo importo esente da distorsioni per le spese generali, amministrative e di vendita e per i profitti». È inoltre necessario stabilire un valore per le spese generali di produzione, al fine di coprire i costi non inclusi nei fattori produttivi di cui sopra.
- (362) Le spese generali di produzione sostenute dai produttori esportatori che hanno collaborato sono state espresse in percentuale dei costi di produzione effettivamente sostenuti dai produttori esportatori. Questa percentuale è stata applicata ai costi di fabbricazione esenti da distorsioni.
- (363) Per stabilire un importo congruo ed esente da distorsioni per le SGAV e i profitti, la Commissione si è basata sui dati finanziari del 2024 per Brisa Bridgestone ricavati dalle relazioni annuali della società.
- (364) Sulla base dei rendiconti finanziari di Brisa Bridgestone, le aliquote per le SGAV e i profitti, espresse in percentuale del costo delle vendite, sono rispettivamente del 18,26 % e dell'8,81 %. Tali aliquote sono state considerate congrue per l'industria degli pneumatici.
- (365) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la CRIA ha affermato che la Commissione avrebbe dovuto accettare di utilizzare i dati di Sumitomo Rubber Türkiye. Secondo quanto sostenuto dalla CRIA, i dati ORBIS erano una fonte costantemente utilizzata dalla Commissione allo scopo di stabilire valori di riferimento per le SGAV e i profitti, ritenuta attendibile dalla Commissione. La parte ha sostenuto altresì che, poiché i dati erano disponibili per il periodo dell'inchiesta, la Commissione non aveva motivo di non consolidarli con le informazioni più dettagliate disponibili per Brisa Bridgestone e di respingerli. Il fatto che i dati meno dettagliati non potessero essere adeguati non poteva essere considerato un motivo per respingerli, in quanto tali adeguamenti erano effettuati solo su richiesta delle parti. Secondo la CRIA inoltre non esisteva una soglia per stabilire che le SGAV fossero troppo basse. A suo parere, l'inclusione di tali dati aumenterebbe la rappresentatività per livello.
- (366) La Commissione ha esaminato le argomentazioni della CRIA e ha accettato di utilizzare i dati di Sumitomo Rubber Türkiye per stabilire i valori di riferimento. Entrambi i valori di riferimento per le SGAV e i profitti sono stati ricalcolati di conseguenza.
- (367) La CRIA ha inoltre sostenuto che il valore di riferimento per le SGAV e i profitti dovrebbe tenere conto della segmentazione in livelli, analogamente a quanto fatto dalla Commissione nei calcoli dell'underselling, e che le spese di R&S dovrebbero essere eliminate per riflettere il livello inferiore degli investimenti in R&S effettuati dai produttori cinesi del livello 3. La CRIA ha chiesto alla Commissione di confermare almeno che nelle spese generali di produzione dei produttori esportatori non fossero inclusi costi di R&S. Argomenti analoghi sono stati presentati anche da Shandong Yongsheng.
- (368) Shandong Yongsheng ha anche sostenuto che il valore di riferimento basato sulle informazioni finanziarie di Brisa Bridgestone non teneva conto della differenza tra le SGAV e i profitti delle società dei livelli 1 e 2 e che pertanto la Commissione dovrebbe applicare il tasso di profitto utilizzato nel calcolo del margine di pregiudizio (livello 1: 15,1 %; livello 3: 9,4 %) nella tabella 15 a SGAV e profitti, riducendo così i profitti al 5,48 % e le SGAV all'11,36 %.

⁽¹⁶⁸⁾ <https://www.invest.gov.tr/en/investmentguide/pages/cost-of-doing-business.aspx>.

⁽¹⁶⁹⁾ La regione di Ankara è la più vicina alle fabbriche di Brisa Bridgestone.

- (369) Un argomento analogo è stato avanzato da Kumho. La parte ha sostenuto che la stessa Commissione ha costantemente riconosciuto nel corso dell'inchiesta che il mercato degli pneumatici è strutturato per livelli e che i produttori del livello 1 generalmente sostenevano importi diversi di spese di R&S, vendita e commercializzazione, beneficiavano di un maggiore riconoscimento del marchio e operavano a condizioni commerciali sostanzialmente diverse da quelle prevalenti nei segmenti di livello 2 e 3. A suo parere l'applicazione di un valore di riferimento derivato essenzialmente da un produttore del livello 1 a produttori attivi in livelli inferiori rischia pertanto di sovrastimare il valore normale costruito.
- (370) La Commissione ha osservato che i tassi stabiliti per il 2021 sulla base dei dati dell'industria dell'Unione non potevano essere estrapolati alla situazione della Turchia e non consentivano di accertare che, in caso di presenza di produttori turchi nel livello 3, le SGAV e i profitti sarebbero ridotti di conseguenza. Gli argomenti sulle differenze dei valori di riferimento a seconda del livello si basavano solo su ipotesi e non esisteva alcuna base documentata e quantificata che consentisse alla Commissione di adeguare tali valori di riferimento nel contesto della determinazione del dumping. Il fatto che le risultanze relative al pregiudizio abbiano stabilito un nesso per i produttori dell'Unione tra i livelli delle SGAV e dei profitti e i livelli della segmentazione non ha potuto essere utilizzato per determinare il dumping, in quanto si trattava di due analisi separate e distinte. Anche i costi di R&S non rientravano nelle spese generali di produzione dei produttori esportatori. La Commissione ha ribadito che i valori di riferimento per le SGAV e i profitti erano congrui per l'industria degli pneumatici. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (371) La CRIA ha inoltre osservato che le perdite da strumenti finanziari derivati relative a ricavi operativi e altri costi operativi nei bilanci di Brisa Bridgestone non dovrebbero essere prese in considerazione, poiché sono collegate a operazioni di copertura del rischio di cambio e pertanto non derivano dalle normali attività operative di una società.
- (372) La Commissione ha osservato che, per una società che esporta e vende in valuta estera, tale costo o ricavo è collegato alla normale attività, in quanto lo scopo è coprire il rischio di cambio connesso agli acquisti in valuta estera (di materie prime) e alle vendite. La Commissione ha pertanto respinto l'argomentazione.
- (373) La CRIA ha affermato altresì che, avendo accettato di detrarre le royalties dalle SGAV, la Commissione dovrebbe eliminarle anche dal profitto, cosa che non ha fatto. Nelle sue confutazioni delle osservazioni della CRIA, il denunciante ha affermato che, se la Commissione dovesse detrarre dei costi dalle SGAV, gli stessi costi non dovrebbero essere eliminati dai profitti, in quanto una società che cerca di massimizzare i profitti non ridurrebbe il suo prezzo di vendita in caso di annullamento di un determinato costo. Il denunciante si è quindi opposto alla detrazione delle royalties dal profitto.
- (374) La Commissione ha esaminato tali argomentazioni e ha convenuto con la CRIA che anche le royalties dovrebbero essere escluse dai profitti, al fine di garantire un confronto equo tra il valore normale e il prezzo all'esportazione.
- (375) Anche il gruppo Hankook e Kumho hanno ritenuto che la Commissione abbia commesso un errore di calcolo, in quanto il reddito derivante dalle attività di investimento restava incluso nel margine di profitto di Brisa Bridgestone, mentre dovrebbe essere detratto.
- (376) La Commissione ha chiarito che il reddito derivante dalle attività di investimento non era incluso nel margine di profitto e che pertanto non vi era alcun errore di calcolo. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (377) Il gruppo Hankook ha anche sostenuto che, poiché la Commissione ha detratto dal prezzo all'esportazione un importo di royalties che rappresentava il 5 % del suo prezzo all'esportazione, la stessa percentuale doveva essere detratta dalle SGAV di Brisa Bridgestone.
- (378) La Commissione ha respinto tale approccio, sostenendo che l'applicazione di una detrazione percentuale uniforme alle SGAV e al prezzo all'esportazione non era giustificata. Al fine di ottenere un confronto equo, le royalties effettive sono state eliminate da entrambe le variabili, indipendentemente dal fatto che rappresentassero il 2 % o il 5 % del valore delle esportazioni.
- (379) Sulla base degli argomenti presentati dalle parti interessate, la Commissione ha adeguato i valori di riferimento per le SGAV e i profitti includendo i dati finanziari di Sumitomo Rubber Türkiye e detraendo le royalties dai profitti di Brisa Bridgestone. I valori di riferimento finali per le SGAV e i profitti, espressi in percentuale del costo delle vendite, sono rispettivamente il 15,04 % e il 6,02 %.

- (380) In seguito alle ulteriori informazioni finali, Shandong Yongsheng ha sostenuto che Brisa Bridgestone e Sumitomo Rubber Türkiye erano prevalentemente produttori dei livelli 1 e 2 e pertanto i loro dati finanziari consolidati non fornivano un valore di riferimento realistico per le importazioni cinesi di pneumatici per autovetture e autocarri leggeri, posizionate per lo più nel livello 3. La parte ha proposto di adeguare i valori di riferimento sulla base del metodo illustrato nelle sue osservazioni dopo la divulgazione definitiva delle informazioni.
- (381) La Commissione ha fatto riferimento alla sua analisi al punto 3.2.4.6. Ha osservato che i valori di riferimento per le SGAV e i profitti si basavano sui dati di società produttrici di pneumatici di livelli diversi e che gli importi di SGAV e profitti da includere nel valore normale costruito erano congrui, esenti da distorsioni e sufficientemente rappresentativi del settore. Poiché la comunicazione di Shandong Yongsheng non presentava alcun elemento nuovo, l'argomentazione è stata respinta.
- (382) In seguito alle ulteriori informazioni finali, la Coalition ha sostenuto che le SGAV di Sumitomo Rubber Türkiye non erano congrue, in quanto rappresentavano solo il 6 % circa, rispetto al tasso di SGAV del settore in Turchia pari al 21,18 %, e che la Commissione inizialmente ha fatto riferimento a tali statistiche e ha ritenuto che un tasso di SGAV così basso non fosse congruo.
- (383) La Coalition ha inoltre sostenuto che i dati di Sumitomo Rubber Türkiye ricavati da ORBIS non erano sufficientemente dettagliati e inoltre, poiché le SGAV e i profitti comunicati non erano congrui, avrebbero dovuto essere ignorati. In alternativa, qualora decidesse di tenere Sumitomo Rubber Türkiye nel calcolo delle SGAV e dei profitti, la Commissione dovrebbe tornare alle informazioni disponibili in ORBIS per Brisa Bridgestone, al fine di confrontare i conti allo stesso livello di dettaglio.
- (384) La Commissione ha ricordato che il valore di riferimento per le SGAV si basava sulla media delle due società, Sumitomo Rubber Türkiye e Brisa Bridgestone, e non sui dati individuali di Sumitomo Rubber Türkiye. Nonostante il valore di riferimento risultante del 15,04 % fosse inferiore al 21,18 % indicato nelle statistiche settoriali turche, la Commissione ha ritenuto che tale valore di riferimento fosse più preciso e ragionevole e che, in ogni caso, rappresentasse le migliori informazioni disponibili a sua disposizione. La Commissione ha inoltre ricordato che i dati per Sumitomo Rubber Türkiye erano disponibili solo in ORBIS, che è abitualmente utilizzata per il calcolo delle SGAV e dei profitti in assenza di altri dati disponibili. La Commissione, tuttavia, utilizza informazioni finanziarie più dettagliate, ove disponibili. Pertanto, in questo caso ha utilizzato i rendiconti finanziari di Brisa Bridgestone e non i dati di ORBIS. Entrambi i dati potevano essere consolidati e non vi era motivo di tornare ai dati meno dettagliati di ORBIS per Brisa Bridgestone. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.

3.2.5.8. Calcolo

- (385) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha calcolato il valore normale per tipo di prodotto a livello franco fabbrica conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 bis, lettera a), del regolamento di base.
- (386) La Commissione ha stabilito innanzitutto i costi di fabbricazione esenti da distorsioni. La Commissione ha applicato i costi unitari esenti da distorsioni al consumo effettivo dei singoli fattori produttivi del produttore esportatore che ha collaborato. Tali tassi di consumo sono stati appurati in sede di verifica. La Commissione ha moltiplicato i fattori di utilizzo per i costi unitari esenti da distorsioni osservati nel paese rappresentativo, come descritto al punto 3.2.3.5.
- (387) Una volta stabilito il costo di produzione esente da distorsioni, la Commissione ha applicato le spese generali di produzione. La Commissione ha poi aggiunto il 15,04 % di SGAV e il 6,02 % di profitti.

3.3. Prezzo all'esportazione

- (388) I produttori esportatori inseriti nel campione hanno esportato nell'Unione direttamente ad acquirenti indipendenti oppure tramite società collegate operanti come importatori.
- (389) Per i produttori esportatori che hanno esportato il prodotto in esame 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 nell'Unione, a norma dell'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base.

- (390) Per i produttori esportatori che hanno esportato il prodotto in esame nell'Unione tramite società collegate operanti come importatori, il prezzo all'esportazione è stato stabilito in base al prezzo al quale il prodotto importato è stato rivenduto per la prima volta ad acquirenti indipendenti nell'Unione conformemente all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base. Nel caso di specie, al prezzo sono stati applicati adeguamenti per tenere conto di tutti i costi sostenuti tra l'importazione e la rivendita, comprese le SGAV effettive, nonché dei profitti realizzati. In assenza di collaborazione da parte di un importatore indipendente, la Commissione si è basata sul profitto stabilito durante l'inchiesta su un prodotto simile, gli pneumatici per autocarri citati sopra, pari al 6,3 %.
- (391) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, il gruppo Hankook ha affermato che, nel costruire il prezzo all'esportazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base, la Commissione ha commesso un errore materiale per quanto concerne la percentuale di SGAV di una delle sue parti collegate e ha chiesto alla Commissione di correggere tale errore.
- (392) La Commissione ha corretto l'errore insieme a un errore materiale analogo rilevato in una delle altre tabelle delle entità collegate del gruppo Hankook. Le rettifiche hanno comportato un lieve aumento dei prezzi CIF utilizzati per la determinazione dei margini di pregiudizio e di dumping.

3.4. Confronto

- (393) A norma dell'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base, la Commissione effettua un confronto equo tra il valore normale e il prezzo all'esportazione allo stesso stadio commerciale e tiene conto delle differenze tra i fattori che incidono sui prezzi e sulla loro comparabilità. Nel presente caso la Commissione ha scelto di confrontare il valore normale e il prezzo all'esportazione dei produttori esportatori inseriti nel campione allo stadio commerciale franco fabbrica.
- (394) Ove giustificato per garantire un confronto equo, il valore normale e il prezzo all'esportazione sono stati adeguati al fine di: i) riportarli al livello franco fabbrica; e ii) tenere conto delle differenze tra i fattori che, secondo quanto affermato e dimostrato, incidono sui prezzi e sulla loro comparabilità.

3.4.1. Adeguamenti apportati al valore normale

- (395) Come spiegato al punto 3.2, il valore normale è stato stabilito sulla base dei costi di fabbricazione esenti da distorsioni, unitamente agli importi relativi alle SGAV e al profitto, considerati congrui per tale stadio commerciale. Non sono stati pertanto necessari adeguamenti per riportare il valore normale al livello franco fabbrica.
- (396) La Commissione non ha riscontrato motivi per effettuare adeguamenti al valore normale, né tali adeguamenti sono stati richiesti da alcuno dei produttori esportatori inseriti nel campione.

3.4.2. Adeguamenti apportati al prezzo all'esportazione

- (397) Per riportare il prezzo all'esportazione allo stadio commerciale franco fabbrica, sono stati applicati adeguamenti per tenere conto di quanto segue: trasporto nell'Unione, dazi doganali, sconti quantitativi, costi del credito e spese bancarie, commissioni e royalties.

3.4.3. Tasso di cambio

- (398) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Shandong Yongsheng ha affermato che, nel calcolare il prezzo all'esportazione, la Commissione ha utilizzato il tasso di cambio indicato nei libri contabili di Yongsheng, mentre ai fini del calcolo del pregiudizio la Commissione ha utilizzato il tasso di cambio ufficiale pubblicato nel fascicolo. La Commissione ha utilizzato i tassi di cambio ufficiali anche per convertire i dati della Turchia nella determinazione del valore normale. Shandong Yongsheng ha sostenuto che, ai fini di un confronto equo, la Commissione dovrebbe utilizzare la stessa fonte che, secondo Shandong Yongsheng, dovrebbe essere il tasso di cambio ufficiale pubblicato dalla Commissione nel fascicolo per stabilire il prezzo all'esportazione. La stessa argomentazione è stata presentata in seguito alle ulteriori informazioni finali.

- (399) L'uso delle informazioni ricavate dai libri contabili della società per il calcolo del valore normale è inteso a consentire alla Commissione di verificare le informazioni a fronte delle registrazioni della società stessa che sono in CNY. I dati sulle vendite ai fini del calcolo del pregiudizio sono utilizzati per costruire il prezzo CIF, che è espresso in EUR secondo il tasso di cambio ufficiale pubblicato nel fascicolo, affinché possa essere confrontato con il prezzo dell'industria dell'Unione, nel quadro di un esercizio diverso dal calcolo del margine di dumping. Non essendovi pertanto alcuna asimmetria tra i due approcci, l'argomentazione è stata respinta.

3.5. Margini di dumping

- (400) Per i produttori esportatori che hanno collaborato inseriti nel campione, la Commissione ha confrontato la media ponderata del valore normale di ciascun tipo di prodotto simile e la media ponderata del prezzo all'esportazione del corrispondente tipo di prodotto in esame, conformemente all'articolo 2, paragrafi 11 e 12, del regolamento di base.
- (401) Su tale base i margini di dumping medi ponderati, espressi in percentuale del prezzo CIF franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, sono i seguenti:

Società	Margine di dumping definitivo (in %)
Gruppo Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	7,4
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3

- (402) Per i produttori esportatori che hanno collaborato non inseriti nel campione la Commissione ha calcolato la media ponderata del margine di dumping conformemente all'articolo 9, paragrafo 6, del regolamento di base. Tale margine è stato pertanto stabilito in base ai margini dei produttori esportatori inseriti nel campione, senza tenere conto né dei margini dei produttori esportatori con margini di dumping nulli o minimi, né dei margini determinati nelle circostanze di cui all'articolo 18 del regolamento di base.
- (403) Su tale base il margine di dumping definitivo dei produttori esportatori che hanno collaborato non inseriti nel campione è pari al 24,4 %.
- (404) Per tutti gli altri produttori esportatori della Cina 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 al volume delle esportazioni nell'Unione dei produttori esportatori che hanno collaborato, espresso in percentuale delle importazioni totali nell'Unione dal paese interessato durante il periodo dell'inchiesta, stabilite in base a Eurostat.
- (405) Il livello di collaborazione nel presente caso è alto, perché le esportazioni dei produttori esportatori che hanno collaborato costituivano quasi il 100 % delle importazioni totali durante il periodo dell'inchiesta. Su tale base la Commissione ha deciso di fissare il margine di dumping per i produttori esportatori che non hanno collaborato al livello della società che ha collaborato, inserita nel campione ed esaminata individualmente, con il margine di dumping più elevato.
- (406) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Kumho ha affermato che la stessa Commissione ha riconosciuto che il mercato è caratterizzato da una chiara segmentazione per livello e che l'uso di un'unica media complessiva per tutti i produttori esportatori che hanno collaborato non inseriti nel campione non riflette adeguatamente la struttura del mercato. Kumho ha quindi affermato che le misure applicabili ai produttori esportatori che hanno collaborato non inseriti nel campione operanti prevalentemente nell'ambito del livello 2 dovrebbero essere limitate al margine di pregiudizio individuato per i produttori del livello 2, o almeno al margine di dumping individuato per i produttori del livello 2.

- (407) Un argomento analogo è stato addotto dal gruppo GITI, il quale ha osservato che, essendo un produttore del livello 2, presenta analogie sostanziali con il gruppo Hankook e pertanto dovrebbe essere soggetto al dazio assegnato al gruppo Hankook e non alla media del campione. Il gruppo GITI ha ritenuto di essere stato penalizzato dal fatto che il gruppo Hankook, anch'esso un produttore del livello 2, sarà soggetto al dazio antidumping del 3,4 % ⁽¹⁷⁰⁾, mentre il gruppo GITI sarebbe soggetto a un dazio antidumping del 29,9 % ⁽¹⁷¹⁾, malgrado operi nello stesso segmento di mercato, sia in concorrenza per gli stessi clienti o per clienti simili, e venda a prezzi simili. Il gruppo GITI ha inoltre affermato di rifornire anche clienti rinomati e di figurare tra un numero limitato di produttori cinesi conformi al regolamento dell'UE sulla deforestazione. Il gruppo GITI ha osservato che il regolamento di base (articolo 9, paragrafo 4) consente di imporre un dazio inferiore «se è sufficiente per eliminare il pregiudizio» e che, a norma del vecchio regolamento (CE) n. 384/96 del Consiglio ⁽¹⁷²⁾, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea, in passato la Commissione ha assegnato un dazio alle società non inserite nel campione in base alla categoria o allo status di tali società non inserite nel campione. Il gruppo ha fornito esempi di casi precedenti in cui la Commissione ha concesso dazi diversi a società non inserite nel campione a seconda che tali società avessero diritto o meno al trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato o al trattamento individuale.
- (408) La Commissione ha respinto tali argomentazioni. L'adeguamento proposto da Kumho non rientra negli adeguamenti previsti dal regolamento di base. Inoltre, il fatto che, a norma del regolamento (CE) n. 384/96, la Commissione abbia trattato in modo diverso società che potevano beneficiare o meno del trattamento riservato alle imprese operanti in condizioni di economia di mercato o del trattamento individuale non costituiva un precedente che consentisse alla Commissione di assegnare margini di dazio diversi in base al segmento di mercato nell'ambito dell'attuale quadro giuridico.
- (409) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la Coalition ha affermato che, a norma del regolamento di base, la determinazione del margine di dumping deve cogliere l'intera portata delle pratiche di dumping e che pertanto la normale ponderazione del margine di dumping dei produttori esportatori che hanno collaborato non era appropriata. La parte ha sostenuto che, in questo caso specifico, la Commissione stessa ha riconosciuto che il prezzo di Hankook era superiore del 50 % rispetto al prezzo medio dei produttori esportatori cinesi e che ciò è dovuto principalmente alla specificità della situazione di Hankook e al fatto che esportava nel segmento di mercato di livello 2 e quasi di livello 1. Inoltre, ha fatto riferimento all'analisi del pregiudizio che confermava l'effetto pregiudizievole delle importazioni di livello 3. Di conseguenza, e dato che le misure antidumping sono intese a garantire condizioni di parità e a fornire un rimedio efficace e adeguato all'industria dell'Unione, la Coalition ha ritenuto che l'impatto negativo differenziato delle pratiche di dumping a seconda del livello dovrebbe riflettersi nelle misure adottate, in quanto nel livello dei dazi deve essere considerato anche il fatto che il dumping sia maggiormente attribuibile al segmento di livello 3, che rappresenta la stragrande maggioranza dell'afflusso di importazioni cinesi oggetto di dumping. La Coalition ha pertanto ritenuto che i margini di dumping delle società inserite nel campione dovessero essere ponderati in base alla quota rappresentata da ciascun livello per il quale sono stati determinati i loro margini di dumping sul totale delle esportazioni cinesi. Ipotizzando che il 20 % delle importazioni rientrasse nel livello 1 o 2 e l'80 % nel livello 3, il margine di dumping risultante per i produttori che hanno collaborato non inseriti nel campione dovrebbe ammontare al 44 %.
- (410) La Commissione ha ribadito che il calcolo del margine di dumping teneva già conto dei diversi livelli e che non esisteva una base per stabilire una ponderazione; la Commissione ha calcolato la media ponderata del margine di dumping conformemente all'articolo 9, paragrafo 6, del regolamento di base. Ha pertanto respinto l'argomentazione secondo cui la Commissione avrebbe dovuto effettuare calcoli alternativi del margine di dumping per i produttori che hanno collaborato non inseriti nel campione.
- (411) I margini di dumping definitivi, espressi in percentuale del prezzo CIF franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, sono i seguenti:

Società	Margine di dumping definitivo (in %)
Altre società che hanno collaborato	24,4
Tutte le altre importazioni originarie del paese interessato	45,3

⁽¹⁷⁰⁾ Il dazio è stato modificato al 4,3 % dopo la divulgazione definitiva delle informazioni.

⁽¹⁷¹⁾ Il dazio è stato modificato al 24,4 % dopo la divulgazione definitiva delle informazioni.

⁽¹⁷²⁾ Regolamento (CE) n. 384/96 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea (GU L 56 del 6.3.1996, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1996/384/oj>).

4. PREGIUDIZIO

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

- (412) Durante il periodo dell'inchiesta il prodotto simile era fabbricato da almeno 10 gruppi di produttori dell'Unione. Essi costituiscono l'«industria dell'Unione» ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base.
- (413) La produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta ammontava a circa 251 milioni di pneumatici. La Commissione ha stabilito tale cifra sulla base dei dati EUROPOOL ⁽¹⁷³⁾ gestiti da Tyres Europe («Tyres Europe»), in precedenza European Tyre and Rubber Manufacturers' Association, ETRMA ed Eurostat. I membri di Tyres Europe rappresentano l'ampia maggioranza dei produttori dell'Unione. Tyres Europe raccoglie dati di mercato dai suoi membri e fornisce a questi ultimi dati accurati e aggregati sul mercato degli pneumatici.
- (414) Come indicato al considerando 16, i tre produttori dell'Unione inseriti nel campione rappresentavano il 14,5 % della produzione totale dell'Unione del prodotto simile nel periodo dell'inchiesta. Gli indicatori microeconomici sono stati esaminati sulla base dei dati verificati ricavati dalle risposte di tali tre produttori dell'Unione.

4.2. Consumo dell'Unione

- (415) La Commissione ha stabilito il consumo dell'Unione sulla base delle informazioni fornite da Tyres Europe (dati EUROPOOL).
- (416) Il consumo dell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 2

Consumo dell'Unione (pneumatici, in pezzi)

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Consumo totale dell'Unione	311 176 988	316 533 953	312 072 799	335 932 482
Indice	100	102	100	108

Fonte: EUROPOOL (Tyres Europe).

- (417) Il consumo dell'Unione è dapprima leggermente aumentato nel 2022, per poi diminuire nel 2023 e aumentare nuovamente nel periodo dell'inchiesta. Nel complesso, durante il periodo in esame il consumo è aumentato dell'8 %, ossia di circa 25 milioni di pneumatici.

4.3. Caratteristiche del mercato dell'Unione

- (418) Il mercato dell'Unione degli pneumatici per autovetture e autocarri leggeri è un mercato molto competitivo, con molteplici gruppi di produttori e marchi.
- (419) Esistono due canali di vendita principali sul mercato dell'Unione, ossia primo equipaggiamento («Original Equipment, OE») e sostituzione.
- (420) Nel segmento OE, i produttori di pneumatici vendono il prodotto oggetto dell'inchiesta ai costruttori di veicoli per il montaggio su veicoli nuovi. Tali pneumatici devono pertanto soddisfare specifiche dettagliate in linea con le aspettative del costruttore di apparecchiature originali. Gli pneumatici sviluppati per il mercato OE sono solitamente venduti dagli stessi produttori di pneumatici anche sul mercato della sostituzione, il che significa che i produttori di pneumatici sono desiderosi di assicurarsi le vendite nel segmento OE per garantire le vendite future sul mercato della sostituzione. Di conseguenza, i costruttori di automobili hanno un notevole potere contrattuale nelle trattative, per cui la redditività dei produttori di pneumatici sulle vendite OE è generalmente inferiore.

⁽¹⁷³⁾ Banca dati aggregata di dati raccolti presso i membri di Tyres Europe.

- (421) Nel segmento della sostituzione, gli pneumatici sono venduti a distributori collegati/indipendenti, dettaglianti che rivendono agli utenti finali. Come spiegato al considerando 420, i produttori di pneumatici di norma realizzano margini più elevati sul mercato della sostituzione rispetto alle vendite di pneumatici di primo equipaggiamento (OE).
- (422) In base alle informazioni fornite da Tyres Europe durante la visita di verifica, il segmento OE rappresenta circa il 16-20 % del consumo totale dell'Unione, mentre il resto è costituito dal mercato della sostituzione.
- (423) Oltre ai due canali di vendita, come spiegato al punto 2.4.1, anche il mercato del prodotto oggetto dell'inchiesta è segmentato in tre livelli. Ai fini della presente inchiesta, la Commissione ha utilizzato la classificazione sintetizzata al punto 2.4.2.
- (424) La CRIA e il gruppo GITI hanno affermato che l'intercambiabilità tra pneumatici dei vari livelli era nulla o molto limitata e hanno pertanto chiesto che l'inchiesta comprendesse un'analisi segmentata del pregiudizio e del nesso di causalità. La CRIA ha asserito altresì che i vari livelli servono segmenti di mercato diversi, in quanto i clienti dei livelli 1 e 2 privilegiano la sicurezza, le prestazioni e il marchio rispetto al prezzo. Esiste inoltre un noto effetto di lock-in, nel senso che soprattutto i proprietari di automobili di fascia alta/di lusso mostrano una forte fedeltà al marchio e solitamente (soprattutto nei primi anni di utilizzo dell'automobile) richiedono lo stesso marchio per la sostituzione degli pneumatici originali inizialmente montati. Secondo la CRIA, anche i requisiti di etichettatura dell'Unione contribuiscono a tale effetto di lock-in, sensibilizzando i consumatori su vari aspetti relativi alla sicurezza e alle prestazioni. La CRIA ha dunque concluso che le dinamiche di mercato tra gli pneumatici per autocarri e per autovetture sono fondamentalmente diverse e che pertanto la concorrenza tra i livelli accertata nel caso degli pneumatici per autocarri non si applica al prodotto oggetto dell'inchiesta.
- (425) La Commissione ha ritenuto infondate le argomentazioni presentate dalle parti. In primo luogo, su autovetture o autocarri leggeri possono essere montati pneumatici di tutti i livelli, che quindi sono sufficientemente intercambiabili. Il fatto che i consumatori di marchi premium privilegino le prestazioni e la sicurezza rispetto al prezzo può effettivamente limitare la concorrenza diretta tra il livello 1 e il livello 3, ma lo stesso non può dirsi per il livello 3 rispetto al livello 2. Molti marchi classici del livello 3 inoltre si posizionano in misura crescente sulla base dei loro aspetti tecnici e qualitativi, anziché semplicemente per la loro convenienza⁽¹⁷⁴⁾. A seguito di continui e crescenti investimenti in ricerca e sviluppo, numerosi marchi di livello 3 forniscono una qualità in costante miglioramento a prezzi molto competitivi e pertanto rappresentano chiaramente una soluzione alternativa agli pneumatici del livello 2 che cercano di bilanciare considerazioni relative a qualità e prezzo. Le linee di demarcazione tra i livelli inoltre non sono fissate in modo chiaro e definitivo, come dimostra il fatto che gli stessi marchi (Falken, Giti, Cooper ecc.) possono essere citati come marchi di livello 3 o di livello 2 da varie fonti, tra cui siti web di recensioni di pneumatici di uso comune e siti web di operatori specializzati⁽¹⁷⁵⁾. Analogamente, alcuni marchi presentano classificazioni sovrapposte nei livelli 1 e 2 (Vredestein, Hankook). L'emergere di classificazioni alternative quali «qualità di fascia media», «economico di fascia alta», «qualità premium» ed «economico di qualità» complica ulteriormente la rigida divisione tra livelli. La concorrenza e la sostituibilità tra i livelli sono sostenute anche dal fatto che un numero crescente di marchi di livello 3 garantiscono la certificazione OE⁽¹⁷⁶⁾ con costruttori di automobili noti e si posizionano sulla base della qualità e dei risultati conseguiti, che di norma sono una caratteristica dei marchi di livello 2.

⁽¹⁷⁴⁾ Fonte: articoli su vari marchi cinesi, ad esempio: *Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition*: <https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/>; *European Linglong tire factory certified by numerous OEMs*: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html; *Sailun continues in the fast lane*: https://www.eqs-news.com/news/media/sailun-continues-in-the-fast-lane-sailun-has-entered-the-top-10-most-valuable-tyre-brands-in-the-world-for-the-first-time-achieving-a-historic-triple/d361873f-a8c3-4601-a541-8263c80366a4_en#:~:text=Sailun%20continues%20in%20the%20fast%20lane%20+++historical%20triple.%20%7C%20Media%20%2D%20EQS%20News (ultima consultazione: 27 aprile 2026).

⁽¹⁷⁵⁾ Fonte: vari siti web di operatori commerciali o di recensioni di pneumatici che classificano i marchi in livelli, quali: <https://www.tyreviews.com/tyre/>; <https://www.tyresavings.com/brands/>; <https://www.asdatyres.co.uk/brands/>; <https://www.grip500.it/pneumatico/>; <https://www.reifen.com/de-de/auto/reifen/marken> (ultima consultazione: 27 aprile 2026).

⁽¹⁷⁶⁾ Fonte: *Chinese Premium Tyres are changing the game: A new era in global tyre competition*: <https://trojanlimited.com/chinese-premium-tyres-are-changing-the-game-a-new-era-in-global-tyre-competition/>; *European Linglong tire factory certified by numerous OEMs*: https://en.linglong.cn/content/details34_38845.html (ultima consultazione: 27 aprile 2026).

- (426) Nel complesso, la Commissione ha ritenuto che, anche se alcuni clienti possono apprezzare il marchio e la qualità, il comportamento di acquisto è influenzato anche dal differenziale di prezzo che alla fine sono disposti ad accettare per tali attributi. Quindi l'effetto di lock-in menzionato dalla CRIA può effettivamente limitare la concorrenza diretta tra gli pneumatici dei livelli 1 e 3 sul mercato della sostituzione (benché alcuni produttori del livello 3 investano fortemente in R&S ed eccellano in determinati parametri tecnici), ma non nega la sostituibilità tra i livelli 3 e 2 e, analogamente, tra i livelli 2 e 1. Di conseguenza la Commissione ha concluso che gli pneumatici di livello 3 sono in concorrenza con i livelli superiori (in particolare il livello 2) ed esercitano pertanto una pressione al ribasso sui prezzi di tali livelli superiori con un effetto a cascata inverso. Le argomentazioni relative alla mancanza di intercambiabilità sono state pertanto respinte. Sulla stessa base, non sono state accettate neppure le richieste di un'analisi del pregiudizio e del nesso di causalità completamente segmentata, come ulteriormente spiegato rispettivamente ai considerando 469 e 534.
- (427) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la CRIA ha ribadito la sua argomentazione relativa all'assenza di concorrenza tra i livelli poiché, pur riconoscendo l'esistenza di una concorrenza tra segmenti adiacenti nei livelli vicini, in particolare tra pneumatici di qualità superiore di livello 3 e pneumatici di qualità inferiore di livello 2 e, analogamente, tra pneumatici di qualità superiore di livello 2 e pneumatici di qualità inferiore di livello 1, secondo la CRIA ciò non si traduceva comunque nella piena sostituibilità a tutti i livelli.
- (428) Secondo Kumho, la Commissione non ha spiegato né comprovato la sua conclusione secondo cui i prodotti di livello 3 e di livello 2 erano in concorrenza diretta, in particolare alla luce del considerando 425, in cui ha riconosciuto che la concorrenza diretta tra i prodotti di livello 1 e livello 3 può essere limitata. Kumho ha affermato che gli stessi fattori limitanti, ossia le preferenze in termini di qualità e sicurezza per gli pneumatici, si applicano ugualmente tra il livello 2 e il livello 3. Kumho ha anche affermato che nell'analisi dei livelli effettuata dalla Commissione la percezione dei consumatori non è stata considerata adeguatamente.
- (429) Shandong Yongsheng ha affermato che gli pneumatici cinesi di livello 3 erano esclusi dal mercato OE dell'Unione, a dimostrazione di un chiaro divario strutturale tra gli pneumatici di livello 3 provenienti dalla Cina e altri livelli, sostenendo che gli elementi di prova del contrario forniti dalla Commissione «non erano supportati da una fonte, né verificati, né specifici». A tale riguardo, Shandong Yongsheng ha sostenuto che la certificazione OE di Linglong era molto recente (risaliva al 2024), riguardava uno stabilimento di produzione serbo ed era pertanto priva di incidenza sulla presente inchiesta. Shandong Yongsheng ha inoltre sostenuto che la Commissione non ha valutato adeguatamente la percezione dei consumatori dei prodotti cinesi di livello 3 e ha fornito esempi di «pubblicità negativa» da parte di due distributori francesi.
- (430) La Commissione ha osservato che la CRIA, pur riconoscendo che gli pneumatici dei livelli adiacenti erano effettivamente in concorrenza tra loro, ha semplicemente negato l'esistenza di una piena sostituibilità senza alcuna prova né spiegazione. Secondo la Commissione l'argomentazione della CRIA era parzialmente ambigua, in quanto non è chiaro cosa si intenda esattamente con l'espressione «piena sostituibilità tra tutti i livelli» e perché sarebbe comunque necessaria per stabilire una concorrenza tra i livelli. Verosimilmente i prodotti sono in concorrenza con quelli più vicini in termini di qualità e prezzo, sia all'interno dei livelli che tra di essi, e questo era esattamente il punto sostenuto dalla Commissione, che è stato accettato anche dalla CRIA.
- (431) Per quanto riguarda l'argomentazione di Kumho, il fondamento logico e gli elementi di prova relativi alla concorrenza diretta tra i livelli 3 e 2 sono già stati spiegati in particolare ai considerando 425 e 426 e Kumho non ha presentato alcun elemento di prova concreto per confutarli. Come già spiegato, gli pneumatici di livello 3 sono in concorrenza con quelli di livello 2 sulla base dei loro parametri tecnici e di sicurezza e rappresentano pertanto una valida alternativa per i clienti che cercano di ottenere il meglio con il loro potere d'acquisto. Analogamente, è stato affermato in più occasioni (ad esempio, ma non solo, al punto 2.4.1) che la segmentazione in livelli era fortemente influenzata dalla percezione del mercato e proprio per questo motivo le linee di demarcazione erano spesso confuse e certamente non costanti. Gli operatori commerciali e gli importatori che offrono pneumatici di livello 3 hanno un grande interesse a vendere tali pneumatici e a influenzare la percezione dei consumatori a favore del loro portafoglio di prodotti.
- (432) Per quanto riguarda l'argomentazione di Shandong Yongsheng, e in particolare il riferimento alle fonti di cui al considerando 425, la Commissione ha osservato che Shandong Yongsheng non ha fornito alcuna argomentazione che confutasse la veridicità delle informazioni. La Commissione ha ritenuto che articoli pubblici di distributori online, come Trojan, specializzati nel settore degli pneumatici con oltre 30 anni di esperienza, presenza commerciale globale e un portafoglio di prodotti diversificato, con risultati dettagliati di prove e specifiche tecniche

fossero sufficientemente «supportati da fonti» e «specifici» per dimostrare un cambiamento in corso nella percezione globale dei vari marchi di livello 3. Per quanto riguarda la certificazione OE di Linglong, il fatto che riguardasse uno stabilimento in Serbia non ha inficiato la constatazione secondo cui il marchio Linglong aveva ottenuto contratti OE con costruttori di automobili europei. A tale riguardo, si sottolinea che la segmentazione in livelli e la percezione dei consumatori sono legate al nome del marchio e non al paese di origine. Questo elemento di prova, inoltre, si riferisce al 2024, che coincide con il periodo dell'inchiesta.

- (433) In ogni caso, come indicato al considerando 422, il mercato OE rappresentava solo il 16-20 % circa del consumo complessivo dell'Unione e la concorrenza si verificava sul mercato della sostituzione, non appena si presentava la necessità di sostituire uno pneumatico; pertanto, l'argomentazione di Shandong Yongsheng secondo cui gli pneumatici cinesi di livello 3 erano strutturalmente esclusi dal resto del mercato è stata considerata infondata.
- (434) La Commissione ha ritenuto priva di fondamento l'argomentazione di Yongsheng Shandong sulla percezione negativa dei marchi cinesi. Le pubblicità negative di alcuni distributori non dimostrano il punto di vista di altri distributori e operatori commerciali che importano e commercializzano attivamente vari pneumatici cinesi di livello 3 sul mercato dell'Unione. A titolo di esempio, in merito ai prodotti cinesi di livello 3 la Coalition of PC-LL Importers nella sua comunicazione sostiene esattamente il contrario, sottolineando l'efficienza e il vantaggio competitivo dei produttori cinesi. Inoltre, l'argomentazione di Yongsheng Shandong è in netto contrasto con la comunicazione della CRIA, secondo cui è la scarsa qualità degli pneumatici di livello 3 dell'Unione rispetto ai loro concorrenti cinesi che in realtà dovrebbe essere analizzata come causa del pregiudizio, come spiegato ulteriormente al considerando 554.
- (435) In sintesi, per quanto riguarda le argomentazioni relative alla mancanza di sostituibilità e di concorrenza tra i livelli, la Commissione ha osservato che il fatto stesso che gli pneumatici siano in concorrenza su vari aspetti qualitativi e tecnici e contemporaneamente sul prezzo dimostra chiaramente che la decisione di scegliere un prodotto o un marchio specifico è il risultato di un esercizio di ponderazione proprio di questi fattori e, in tal senso, tutti gli pneumatici sono in concorrenza tra loro. Inoltre, il fatto che alcuni marchi siano di livelli intermedi o siano pubblicizzati a condizioni generalmente associate a livelli superiori sulla base dei loro sviluppi tecnici e delle loro campagne di marketing influenza la percezione dei clienti e rafforza la concorrenza tra livelli. Nessuna delle parti che hanno presentato osservazioni ha addotto argomenti che confutino questa logica di base.
- (436) Sono state pertanto confermate le conclusioni sulla concorrenza tra i livelli e sull'intercambiabilità dei prodotti di cui ai considerando 425 e 426.

4.4. Importazioni dal paese interessato

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

- (437) La Commissione ha stabilito il volume delle importazioni sulla base di Eurostat. La quota di mercato delle importazioni è stata calcolata in base al consumo totale dell'Unione di cui alla tabella 2.
- (438) Le importazioni nell'Unione dal paese interessato hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 3

Quantitativo delle importazioni (pneumatici, in pezzi) e quota di mercato

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Quantitativo delle importazioni dal paese interessato (in pezzi)	57 295 850	66 992 782	78 917 144	92 988 175
Indice	100	117	138	162

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Quota di mercato (in %)	18	21	25	28
Indice	100	117	138	156

Fonte: Eurostat Comext.

- (439) I volumi delle importazioni del prodotto in esame sono aumentati costantemente da un anno all'altro durante il periodo in esame, con un impressionante aumento complessivo del 62 %, corrispondente a circa 35 milioni di pneumatici. La crescita dei volumi delle importazioni cinesi nell'Unione ha quindi superato la crescita del consumo dell'Unione (25 milioni di pneumatici).
- (440) I maggiori volumi di importazioni si sono tradotti in un chiaro aumento della quota di mercato delle importazioni cinesi dal 18 % nel 2021 al 28 % nel periodo dell'inchiesta.

4.5. **Prezzi delle importazioni dal paese interessato, undercutting dei prezzi e contrazione dei prezzi**

- (441) La Commissione ha stabilito i prezzi delle importazioni in base ai dati di Eurostat. L'undercutting dei prezzi delle importazioni è stato determinato sulla base dei dati verificati dei produttori esportatori cinesi inseriti nel campione.
- (442) La media dei prezzi delle importazioni nell'Unione dal paese interessato ha registrato il seguente andamento:

Tabella 4

Prezzi all'importazione (in EUR/pezzo)

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
RPC	27,0	34,0	29,0	30,3
Indice	100	126	107	112

Fonte: Eurostat Comext.

- (443) Nel 2022 i prezzi all'importazione sono dapprima aumentati drasticamente del 26 %, per poi scendere nel 2023 a livelli superiori al 2021 e rimanere nella stessa fascia durante il periodo dell'inchiesta. Nel periodo in esame i prezzi delle importazioni cinesi sono aumentati complessivamente del 12 %, un aumento modesto rispetto alla tendenza seguita dal prezzo medio all'importazione di altri paesi terzi nell'Unione (+26 %). Anche i prezzi dell'industria dell'Unione, molto superiori ai prezzi all'esportazione cinesi durante l'intero periodo in esame, hanno registrato un aumento maggiore, pari al 15 %.
- (444) La Commissione ha determinato l'undercutting dei prezzi durante il periodo dell'inchiesta confrontando:
- a) la media ponderata dei prezzi di vendita per tipo di prodotto praticati dai produttori dell'Unione inseriti nel campione ad acquirenti indipendenti sul mercato dell'Unione, adeguati al livello franco fabbrica; e
 - b) la media ponderata dei prezzi corrispondenti, per tipo di prodotto, delle importazioni dei produttori cinesi che hanno collaborato inseriti nel campione, praticati al primo acquirente indipendente sul mercato dell'Unione, stabiliti a livello di costo, assicurazione e nolo (CIF), con gli opportuni adeguamenti per tenere conto dei dazi doganali e dei costi successivi all'importazione.

- (445) Il confronto dei prezzi è stato effettuato per tipo di prodotto, ossia in base al numero di controllo del prodotto («NCP»), comprese la segmentazione per livello e la conseguente differenziazione sui mercati OE e della sostituzione, per operazioni allo stesso stadio commerciale, debitamente adeguato ove necessario, e previa detrazione di sconti e riduzioni. Per i produttori dell'Unione inseriti nel campione che operavano all'interno di una struttura di gruppo in cui la sede centrale e le entità di vendita collegate erano coinvolte nelle vendite, i prezzi di vendita sono stati adeguati eliminando le SGAV relative alle attività delle entità di vendita e il profitto di un importatore indipendente per analogia con l'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base. Il risultato del confronto è stato espresso in percentuale del fatturato teorico dei produttori dell'Unione inseriti nel campione durante il periodo dell'inchiesta.
- (446) Data la segmentazione del mercato, sono stati effettuati calcoli separati dell'undercutting per livello. Poiché nessuno dei produttori esportatori inseriti nel campione vendeva pneumatici del livello 1, non è stato possibile effettuare un calcolo dell'undercutting in tale segmento. Nel livello 3 i margini di undercutting erano compresi tra il 7,2 % e il 36,9 %, con un margine di undercutting medio del 32,2 %. Nel segmento del livello 2 non è stato riscontrato alcun undercutting. Ciò dipende tuttavia dal fatto che sul versante dei produttori esportatori le vendite del livello 2 erano costituite esclusivamente dal marchio «Hankook», che è ampiamente considerato uno dei migliori pneumatici di livello 2. In particolare, nel corso degli anni il marchio Hankook ha ottenuto molteplici contratti OE con i principali costruttori di automobili, tra cui Audi, BMW, Mercedes e Porsche. Numerosi operatori commerciali/importatori classificano gli Hankook come «pneumatici intermedi di fascia alta/top» o come pneumatici cosiddetti «premium alternativi». In altre parole, l'analisi del livello 2 è piuttosto limitata se si confronta un insieme omogeneo di un marchio di livello 2 di fascia alta con un ampio assortimento di pneumatici di livello 2 prodotti dall'industria dell'Unione. L'analisi dei prezzi medi dei produttori esportatori che hanno collaborato non inseriti nel campione indicati nei rispettivi moduli di campionamento ha confermato che le risultanze relative agli pneumatici Hankook di livello 2 non possono essere estrapolate e applicate al resto delle importazioni cinesi. I prezzi medi di Hankook superavano notevolmente il prezzo medio dei produttori esportatori cinesi, di oltre il 50 %. Il margine di undercutting medio ponderato (livelli 2 e 3 combinati) ha raggiunto il 17 %, un dato significativo.
- (447) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Hankook ha affermato che la distinzione tra OE e sostituzione nell'analisi del pregiudizio non era giuridicamente giustificata, poiché tale distinzione non è stata operata nel caso del dumping. Hankook ha inoltre ritenuto che tale distinzione non fosse necessaria, in quanto non era possibile individuare un chiaro modello di fissazione dei prezzi lungo i canali di vendita delle sue vendite nell'Unione e, di fatto, eliminando dall'NCP le cifre finali che identificano le vendite OE rispetto alle vendite per la sostituzione, il margine di pregiudizio di Hankook diminuirebbe dal 3,4 % al 3,1 %.
- (448) Il denunciante ha invitato la Commissione a calcolare un ulteriore margine di undercutting, sull'intera definizione del prodotto sulla base dei prezzi medi, al fine di dimostrare l'entità dell'undercutting dei prezzi per l'intero mercato degli pneumatici nel suo complesso.
- (449) Secondo il gruppo GITI, la Commissione si è contraddetta nel sostenere che l'assenza di undercutting per Hankook non poteva essere estrapolata e applicata al resto delle importazioni cinesi, mentre, nel contempo, durante l'esercizio di campionamento, ha sostenuto che le vendite di Hankook erano rappresentative. Analogamente, Kumho ha affermato che la Commissione non può ignorare la constatazione dell'assenza di undercutting nel livello 2 sostenendo che Hankook presentava caratteristiche specifiche, inserendola nel contempo nel campione e rifiutandosi di aggiungere altri produttori esportatori.
- (450) Per quanto riguarda l'argomentazione di Hankook, la Commissione ha osservato che nessuna delle parti ha contestato le determinazioni relative alla differenza di prezzo/reddittività tra il segmento OE e quello della sostituzione, di cui ai considerando 420 e 421. La Commissione ha ritenuto di dover effettuare il confronto del prodotto al livello più granulare possibile (a condizione che i dati siano disponibili e verificati). Il fatto che le vendite di Hankook non abbiano presumibilmente seguito questo modello potrebbe essere spiegato da varie ulteriori decisioni commerciali, quali il volume delle vendite, i relativi tempi e i termini di consegna, e pertanto non inficia la giustificazione per la distinzione. Analogamente, il fatto che il margine di undercutting sarebbe stato superiore o inferiore non è un fattore determinante per decidere in merito al livello di comparabilità dei prodotti. La differenza tra i due scenari di calcolo del margine di pregiudizio presentati da Hankook (con e senza riferimento a mercato OE o della sostituzione nel confronto) appare distorta, in quanto non si è basata sull'intera serie di costi/vendite dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, ma solo sulle informazioni comunicate al gruppo Hankook. In ogni caso, la differenza calcolata dal gruppo Hankook ammonta a circa il 10 %; ciò dimostra che tale distinzione era giustificata. Nel caso dei calcoli del dumping, il valore normale costruito è calcolato sulla base di

valori di riferimento per i fattori produttivi che sono indipendenti da dimensioni quali OE o sostituzione, per cui il costo del lavoro, il costo dell'energia e i prezzi delle materie prime non variano a seconda che lo pneumatico prodotto sia venduto a un costruttore di veicoli o nel mercato post-vendita. Nemmeno le informazioni contenute nel fascicolo relative alle SGAV e ai profitti nel paese rappresentativo prevedevano tale distinzione. Di conseguenza, il valore normale e i conseguenti margini di dumping non potevano essere differenziati in base al canale di utilizzo finale. Per contro, l'analisi del pregiudizio si basa sui dati effettivi delle transazioni, che comprendono il canale di vendita. L'analisi per OE e sostituzione era pertanto giustificata e di fatto necessaria per un esame obiettivo. L'argomentazione è stata quindi respinta.

- (451) Per quanto riguarda l'argomentazione del denunciante, la Commissione ha ritenuto che il margine di undercutting medio ponderato che combinava pneumatici di livello 3 e 2 (corrispondenti) avesse rispecchiato in misura sufficiente l'undercutting. Un'analisi che ignori i tipi di prodotto e includa i modelli del livello 1 che non erano esportati dagli esportatori cinesi inseriti nel campione ridurrebbe il livello di comparabilità garantito dalla differenziazione dell'NCP e pertanto non sarebbe più informativa. Tale richiesta è stata quindi respinta.
- (452) Per quanto riguarda l'argomentazione del gruppo GITI, la Commissione ha sottolineato che Hankook è stata inserita nel campione al fine di garantire la rappresentatività in termini di volume delle vendite e di rappresentanza dei livelli, indipendentemente dal fatto che in ultima analisi fosse classificata come livello 1 o livello 2. Alla fine, la classificazione nel livello 2 è stata considerata più appropriata sulla base di una serie di motivi, come spiegato al considerando 94. Nel contempo, gli elementi di prova raccolti durante l'inchiesta, come descritto al considerando 446, hanno anche chiaramente dimostrato (senza essere contestati da nessuna delle parti) che lo pneumatico Hankook è ampiamente considerato di livello 2 di fascia alta ed è un marchio in fase di transizione dal livello 2 al livello 1. Ciò è sottolineato anche dal notevole divario di prezzo tra Hankook e la media degli altri produttori esportatori cinesi, compresi numerosi altri produttori del livello 2, come indicato al considerando 446. Sulla base di quanto precede, le limitazioni espresse relativamente all'interpretazione e all'estrapolazione e applicazione al resto dei produttori esportatori cinesi, compresi quelli del livello 2, della risultanza riguardante l'assenza di undercutting nel livello 2 sulla base dei dati di Hankook sono state confermate e le argomentazioni del gruppo GITI e di Kumho sono state respinte.
- (453) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la società T ha individuato un errore materiale nel calcolo delle SGAV e ha chiesto alla Commissione di adeguare il calcolo di tali costi. La società G ha individuato un errore materiale nel consolidamento dei dati sul costo di produzione e ha chiesto alla Commissione di adeguare tale costo.
- (454) La Commissione ha esaminato tali argomentazioni e ha constatato che erano giustificate. I calcoli dell'undercutting e dell'underselling sono stati adattati di conseguenza. Poiché tali correzioni riguardavano dati sensibili specifici delle società, essi sono stati nuovamente comunicati solo alle società interessate.
- (455) I nuovi margini di undercutting, comprese anche le modifiche apportate alla media ponderata dei prezzi per tipo di prodotto delle importazioni dagli esportatori cinesi che hanno collaborato inseriti nel campione a livello CIF, come descritto al considerando 392, per il livello 3 variavano dal 10,2 % al 39,2 % con un margine di undercutting medio del 34,7 %. Nel segmento di livello 2 non è stato riscontrato alcun undercutting per i produttori esportatori cinesi inseriti nel campione. La media ponderata del margine di undercutting (livelli 2 e 3 combinati) ha raggiunto il 19 %.
- (456) Nelle sue osservazioni presentate dopo la scadenza del termine per la presentazione di osservazioni sul prodotto e dopo le verifiche dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, la CRIA ha affermato che l'NCP nella sua forma attuale non può identificare gli pneumatici di scorta e gli pneumatici da rimorchio a uso temporaneo, anche se questi due tipi sono notevolmente più economici degli pneumatici standard con parametri corrispondenti. Di conseguenza la CRIA ha sostenuto che l'NCP non garantiva un confronto equo tra i prezzi delle importazioni cinesi nell'UE e i prezzi di vendita sul mercato interno dell'industria dell'Unione per quanto riguarda questi specifici tipi di prodotto, per cui la valutazione del pregiudizio risulta inesatta.
- (457) Dall'inchiesta è emerso che durante il periodo dell'inchiesta i produttori esportatori cinesi inseriti nel campione non hanno esportato pneumatici per rimorchi. Gli pneumatici di scorta a uso temporaneo erano esportati da uno dei produttori esportatori inseriti nel campione e rappresentavano meno dell'1 % del volume delle vendite all'esportazione del campione. Il produttore esportatore non ha presentato osservazioni al riguardo, né ha chiesto alcuna forma di adeguamento per questo tipo di pneumatici. In ogni caso, dato il volume limitato di tali pneumatici, la Commissione ha ritenuto che il loro impatto non potesse alterare il risultato complessivo del confronto tra i prodotti.

- (458) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la CRIA ha commentato il considerando 457 e ha affermato che «la necessità di un'analisi segmentata deriva dall'assenza di intercambiabilità e non dai volumi delle esportazioni». La CRIA ha inoltre sostenuto che, poiché nessuno dei produttori esportatori inseriti nel campione vendeva pneumatici per rimorchi, la Commissione, affermando al considerando 77 che l'industria dell'Unione stava perdendo terreno in questo particolare tipo di prodotto a causa della forte pressione esercitata dalle importazioni cinesi a prezzi irragionevolmente bassi, ha effettuato una determinazione pregiudiziale non suffragata da elementi di prova fattuali.
- (459) Le osservazioni sull'analisi segmentata sono esaminate in dettaglio al punto 4.7. Lo scopo della spiegazione di cui al considerando 457 era sottolineare che il confronto dei prezzi effettuato sulla base dell'NCP non è stato influenzato in modo sostanziale dal fatto che l'NCP non distinguesse tra pneumatici per rimorchi o pneumatici temporanei, presumibilmente più economici. Inoltre la determinazione del dumping è stata effettuata sulla base dei dati verificati del produttore esportatore inserito nel campione per l'intera definizione del prodotto e pertanto era suffragata da elementi di prova fattuali. Il fatto che i produttori esportatori inseriti nel campione non esportassero tale tipo di pneumatici inoltre non significa che altri produttori esportatori non li abbiano esportati nell'Unione e non abbiano provocato un impatto negativo sui risultati dell'industria dell'Unione. Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (460) La Commissione ha pertanto concluso che i prezzi delle importazioni cinesi erano inferiori a quelli dell'industria dell'Unione con margini considerevoli a livello aggregato (livello 2 e livello 3) e separatamente per il livello 3.
- (461) Inoltre, il confronto tra i prezzi delle importazioni cinesi e i prezzi di vendita e i costi di produzione dell'industria dell'Unione ha evidenziato una persistente contrazione dei prezzi causata dalle importazioni cinesi oggetto di dumping. Durante tutto il periodo in esame i prezzi medi delle importazioni cinesi nell'Unione sono rimasti costantemente al di sotto del prezzo di vendita dell'industria dell'Unione, sia a livello di media aggregata che separatamente per il livello 3 (cfr. le tabelle 10 e 11). È importante anche sottolineare che i prezzi delle importazioni cinesi erano inferiori al costo di produzione unitario medio dell'industria dell'Unione. Nel 2023 e nel periodo dell'inchiesta i prezzi delle importazioni cinesi sono addirittura scesi al di sotto del costo unitario di produzione dell'industria dell'Unione per il livello 3, ossia il segmento di costo più basso e il livello principale delle importazioni cinesi (tabella 11). Come spiegato al punto 4.6.3.1, i costi unitari dell'industria dell'Unione sono aumentati più rapidamente dei suoi prezzi di vendita durante tutto il periodo in ciascun livello. Ciò dimostra che l'industria non è stata in grado di trasferire pienamente i maggiori costi a causa della forte pressione sui prezzi esercitata dai crescenti volumi delle importazioni cinesi a basso prezzo.
- (462) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la CRIA ha sostenuto che i prezzi di vendita dell'industria dell'Unione sono rimasti al di sopra dei costi di produzione durante il periodo in esame, a dimostrazione dell'assenza di una depressione o di una contrazione dei prezzi in grado di causare un pregiudizio. Kumho ha aggiunto che il fatto che l'industria dell'Unione sia stata in grado di aumentare i suoi prezzi dimostrava l'assenza di una contrazione dei prezzi.
- (463) A tale riguardo, la Commissione ha osservato che la contrazione dei prezzi non richiede che l'industria sia in perdita, né preclude l'esistenza di aumenti di prezzo. Il criterio giuridico di cui all'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento di base è semplicemente se le importazioni in questione abbiano l'effetto di impedire «aumenti che altrimenti sarebbero intervenuti», che è esattamente quanto accaduto nel caso di specie, come evidenziato nella tabella 8, a dimostrazione che l'industria dell'Unione non è stata in grado di adeguare il suo prezzo di vendita al costo di produzione, che è aumentato a un ritmo più rapido. Le argomentazioni della CRIA e di Kumho sono state pertanto respinte.

4.6. **Situazione economica dell'industria dell'Unione**

4.6.1. *Osservazioni generali*

- (464) 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 con la situazione dell'industria dell'Unione nel periodo in esame.
- (465) Come indicato al considerando 16, per determinare l'eventuale pregiudizio subito dall'industria dell'Unione si è fatto ricorso al campionamento.

- (466) Ai fini della determinazione del pregiudizio la Commissione ha distinto tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici. La Commissione ha valutato gli indicatori macroeconomici sulla base dei dati contenuti nella denuncia, della risposta al questionario sugli indicatori macroeconomici fornita da Tyres Europe e delle statistiche Eurostat. I dati di Tyres Europe riguardavano oltre 10 gruppi di produttori dell'Unione, che rappresentano oltre il 90 % della produzione totale dell'Unione. La Commissione ha valutato gli indicatori microeconomici sulla base dei dati contenuti nelle risposte al questionario fornite dai produttori dell'Unione inseriti nel campione. Entrambe le serie di dati sono risultate rappresentative della situazione economica dell'industria dell'Unione.
- (467) Gli indicatori macroeconomici sono: produzione, capacità produttiva, utilizzo degli impianti, volume delle vendite, quota di mercato, crescita, occupazione, produttività, entità del margine di dumping e ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping.
- (468) 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.
- (469) Come già accennato ai considerando 425 e 426, la Commissione ha ritenuto che, nonostante la segmentazione del mercato dell'Unione in livelli, gli pneumatici quali definiti al punto 2.1 condividano le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base e siano destinati allo stesso uso di base. Di conseguenza, la determinazione del pregiudizio è stata effettuata al livello del prodotto oggetto dell'inchiesta (tutti i livelli combinati). In particolare, l'organo d'appello ha rilevato che, «se le autorità incaricate delle inchieste analizzano una parte dell'industria nazionale, in linea di principio esse dovrebbero analizzare in modo analogo tutte le altre parti di tale industria nonché l'industria nel suo complesso»⁽¹⁷⁷⁾. Data la natura segmentata del mercato, tuttavia, l'analisi aggregata è stata integrata, ove possibile, da un'analisi per livello.

4.6.2. Indicatori macroeconomici

- (470) Gli indicatori macroeconomici sono stati stabiliti utilizzando le risposte verificate al questionario fornite da Tyres Europe, combinando le informazioni ricavate dai dati EUROPOOL con informazioni supplementari fornite dai produttori dell'Unione che rappresentano un'ampia maggioranza della produzione dell'Unione (oltre l'80 % della produzione dell'Unione).

4.6.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

- (471) La produzione dell'Unione è stata calcolata sommando le vendite dell'Unione (come indicato da Tyres Europe) e le vendite all'esportazione basate su Eurostat, adeguate in base alla variazione delle scorte indicata dai produttori dell'Unione che rappresentano un'ampia maggioranza della produzione dell'Unione. L'adeguamento delle scorte è stato inferiore all'1 % del livello di produzione totale durante il periodo in esame.
- (472) L'utilizzo degli impianti si è basato sui dati comunicati dai produttori dell'Unione che rappresentano un'ampia maggioranza della produzione dell'Unione e la capacità produttiva è stata stimata in base alla produzione divisa per il tasso di utilizzo degli impianti.
- (473) Nel periodo in esame la produzione totale stimata dell'Unione, la capacità produttiva totale e l'utilizzo totale degli impianti dell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 5

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Quantitativo di produzione (in pezzi)	272 217 031	264 910 073	252 553 303	251 768 971
Indice	100	97	93	92

⁽¹⁷⁷⁾ WT/DS184/AB/R, 22 agosto 2001, Stati Uniti — Misure antidumping su alcuni prodotti di acciaio laminati a caldo originari del Giappone, punto 204.

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Capacità produttiva (in pezzi)	315 079 224	308 084 155	305 842 283	302 027 262
<i>Indice</i>	100	98	97	96
Utilizzo degli impianti (in %)	86 %	86 %	83 %	83 %
<i>Indice</i>	100	100	97	97

Fonte: Tyres Europe — risposta verificata al questionario sugli indicatori macroeconomici, Eurostat Comext.

- (474) La produzione dell'Unione è gradualmente diminuita ogni anno durante il periodo in esame. Nel complesso, in un mercato in crescita (tabella 2), la produzione dell'Unione è diminuita dell'8 %, ossia di circa 20 milioni di pneumatici.
- (475) Anche la capacità produttiva è diminuita durante il periodo in esame, sebbene in modo leggermente più graduale. Nel complesso, durante il periodo in esame la capacità produttiva è diminuita di circa 13 milioni di pneumatici, corrispondenti a un calo del 4 %.
- (476) Di conseguenza l'utilizzo degli impianti è diminuito di 3 punti percentuali, passando dall'86 % nella prima metà del periodo in esame all'83 % nella seconda metà. Questo dato riflette gli sforzi compiuti dall'industria dell'Unione per mantenere un livello complessivamente accettabile di utilizzo degli impianti adeguando la capacità produttiva e la produzione in risposta al calo delle vendite (tabella 6).

4.6.2.2. Quantitativo di vendita e quota di mercato

- (477) Le vendite dell'Unione sono state determinate sottraendo le importazioni dell'Unione (tabella 3) dal consumo dell'Unione (tabella 2). Nel periodo in esame il quantitativo di vendita e la quota di mercato dell'industria dell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 6

Quantitativo di vendita e quota di mercato

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Quantitativo totale di vendita sul mercato dell'Unione (in pezzi)	185 445 689	180 034 202	176 741 595	178 640 551
<i>Indice</i>	100	97	95	96
Quota di mercato (in %)	60	57	57	53
<i>Indice</i>	100	95	95	88

Fonte: Tyres Europe — risposta verificata al questionario sugli indicatori macroeconomici, Eurostat Comext.

- (478) Il volume delle vendite dell'industria dell'Unione ha continuato a diminuire durante tutto il periodo in esame, con un lieve aumento nel periodo dell'inchiesta, rimanendo però al di sotto del livello del 2021. Nel complesso, il volume delle vendite è diminuito di circa 7 milioni di pneumatici, corrispondenti a una riduzione del 4 %, in contrasto con l'andamento del consumo dell'Unione, che è aumentato dell'8 % nel periodo in esame (tabella 2).
- (479) Data la crescita del mercato dell'Unione, questo calo del volume delle vendite ha comportato una notevole perdita di quota di mercato per l'industria dell'Unione, dal 60 % nel 2021 al 53 % nel 2024, equivalente a un calo del 12 %.

4.6.2.3. Crescita

(480) Anche se il consumo dell'Unione è aumentato di circa 25 milioni di pneumatici durante il periodo in esame, l'industria dell'Unione non è stata in grado di beneficiare di questa tendenza positiva. Invece il volume delle vendite è diminuito di circa 7 milioni di pneumatici e la quota di mercato è diminuita di 7 punti percentuali. Nel contempo il volume delle importazioni cinesi nell'Unione è aumentato costantemente di circa 35 milioni di pneumatici, conquistando la quota di mercato persa dall'industria dell'Unione (tabelle 2 e 3).

4.6.2.4. Occupazione e produttività

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

Tabella 7

Occupazione e produttività

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Numero di dipendenti (in ETP)	84 714	83 705	81 903	80 194
Indice	100	99	97	95
Produttività (in pezzi/ETP)	3 213	3 165	3 084	3 139
Indice	100	99	96	98

Fonte: Tyres Europe — risposta verificata al questionario sugli indicatori macroeconomici.

(482) L'occupazione è diminuita del 5 % durante il periodo in esame, seguendo l'andamento della produzione. Tale calo corrisponde a una perdita di circa 4 500 posti di lavoro equivalenti a tempo pieno nell'Unione.

(483) La produttività è diminuita gradualmente tra il 2021 e il 2023, con un lieve aumento nel periodo dell'inchiesta. Nel corso del periodo in esame è diminuita complessivamente del 2 %.

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

(484) 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 il volume e i prezzi delle importazioni dal paese interessato.

(485) Questa è la prima inchiesta antidumping riguardante il prodotto in esame. Non erano pertanto disponibili dati per valutare gli effetti di eventuali precedenti pratiche di dumping.

4.6.3. Indicatori microeconomici

4.6.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

(486) Nel periodo in esame la media ponderata dei prezzi di vendita unitari praticati dai produttori dell'Unione inseriti nel campione ad acquirenti indipendenti nell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 8

Prezzi di vendita nell'Unione e costo di produzione

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione (in EUR/pneumatico)	54,1	62,0	64,9	62,4

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
<i>Indice</i>	100	115	120	115
Costo di produzione unitario (in EUR/pneumatico)	46,1	54,1	57,8	57,5
<i>Indice</i>	100	117	125	125

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

- (487) Il prezzo medio unitario di vendita dei produttori dell'Unione è dapprima aumentato del 15 % nel 2022 e del 20 % nel 2023 dall'inizio del periodo in esame. Il prezzo medio nel periodo dell'inchiesta è sceso nuovamente al livello dei prezzi del 2022, ma è rimasto al di sopra dei livelli del 2021, con un incremento complessivo del 15 %, corrispondente a un aumento di quasi 8 EUR/pneumatico.
- (488) Come indicato nella tabella 4, i prezzi medi delle importazioni cinesi nell'Unione, relativi principalmente agli pneumatici di livello 3, sono rimasti costantemente al di sotto dei prezzi dell'industria dell'Unione durante lo stesso periodo.
- (489) Il costo di produzione dell'Unione è aumentato più dei prezzi di vendita, del 25 % (in media di 11 EUR/pneumatico) durante il periodo in esame. Tale aumento significativo è dovuto principalmente all'aumento dei costi dell'energia e del lavoro, nonché di alcuni prezzi delle materie prime. Dato il calo della quantità di produzione, sono aumentati anche i costi fissi, come l'ammortamento e le spese generali di produzione per unità.
- (490) Come si evince dalle tendenze di cui sopra, il tasso di crescita del costo di produzione ha superato il tasso di aumento dei prezzi di vendita, il che significa che l'industria dell'Unione ha subito una contrazione dei prezzi e non è stata in grado di trasferire completamente l'aumento dei suoi costi sui prezzi di vendita.
- (491) È stata effettuata un'analisi separata per livello, come sintetizzato di seguito.

Tabella 9

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

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione (in EUR/pneumatico)	65,8	73,5	74,4	71,5
<i>Indice</i>	100	112	113	109
Costo di produzione unitario (in EUR/pneumatico)	55,8	63,8	65,5	65,9
<i>Indice</i>	100	114	117	118

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

Tabella 10

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

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione (in EUR/pneumatico)	37,9	44,5	47,5	45,3

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Indice	100	117	125	120
Costo di produzione unitario (in EUR/pneumatico)	31,3	36,8	41,2	39,4
Indice	100	118	132	126
Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.				

Tabella 11

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

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione (in EUR/pneumatico)	29,1	35,0	37,1	36,1
Indice	100	120	127	124
Costo di produzione unitario (in EUR/pneumatico)	26,4	33,1	37,8	35,4
Indice	100	126	144	134
Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.				

- (492) Come si evince dalle tabelle che precedono, le tendenze osservate singolarmente per ciascun livello sono simili a quelle osservate a livello aggregato.
- (493) I prezzi di vendita unitari sono aumentati in ciascun livello tra il 2021 e il 2023, per poi diminuire leggermente nel periodo dell'inchiesta. Nel complesso, i prezzi sono aumentati del 9 %, del 20 % e del 24 % rispettivamente nei livelli 1, 2 e 3. In confronto, i prezzi delle importazioni cinesi nell'Unione sono rimasti costantemente al di sotto dei prezzi dell'industria dell'Unione per tutti i livelli, come già spiegato al considerando 461.
- (494) Il costo di produzione unitario dell'industria dell'Unione ha seguito tendenze analoghe a quelle dei prezzi di vendita per i livelli 2 e 3, ossia è aumentato tra il 2021 e il 2023 per poi diminuire leggermente nel periodo dell'inchiesta. In tutti gli anni del periodo in esame e per tutti i livelli il ritmo dell'aumento del costo unitario ha superato quello del prezzo di vendita unitario, confermando la tendenza osservata a livello aggregato.

4.6.3.2. Costo del lavoro

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

Tabella 12

Costo medio del lavoro per dipendente

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Costo medio del lavoro per dipendente (in EUR)	53 697	54 345	56 634	60 521
Indice	100	101	105	113
Fonte: risposte al questionario verificate dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.				

- (496) Il costo medio del lavoro è aumentato gradualmente di anno in anno durante il periodo in esame. L'aumento complessivo è stato pari al 13 %, principalmente a causa delle tendenze inflazionistiche nell'Unione. L'aumento nel 2024 inoltre riflette anche il costo del lavoro supplementare connesso ai licenziamenti verificatisi in tale periodo.

4.6.3.3. Scorte

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

Tabella 13

Scorte

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Scorte finali (in pezzi)	5 881 772	6 385 905	5 698 728	6 096 676
<i>Indice</i>	100	109	97	104
Scorte finali in percentuale della produzione (%)	14,7	16,1	15,7	16,7

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

- (498) I livelli delle scorte hanno registrato alcune lievi fluttuazioni durante il periodo in esame, ma sono rimasti relativamente stabili in termini di percentuale della produzione, tra il 14 % e il 17 %. Il livello e la variazione delle scorte osservati possono essere considerati normali per l'industria degli pneumatici. Nel complesso, il livello delle scorte finali è aumentato del 4 % nel periodo in esame.

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

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

Tabella 14

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

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	14,8	12,8	11,0	8,0
<i>Indice</i>	100	86	74	54
Flusso di cassa (in EUR)	455 834 373	382 313 353	580 698 485	715 878 931
<i>Indice</i>	100	84	127	157
Investimenti (in EUR)	86 997 702	135 635 952	146 344 830	225 146 035
<i>Indice</i>	100	156	168	259

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Utile sul capitale investito (in %)	64,6	67,4	83,7	82,2
<i>Indice</i>	100	104	130	127

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

- (500) La Commissione ha stabilito la redditività dei produttori dell'Unione inseriti nel campione esprimendo l'utile netto, al lordo delle imposte, derivante dalle vendite del prodotto simile ad acquirenti indipendenti nell'Unione in percentuale del fatturato di tali vendite.
- (501) La redditività (tutti i livelli combinati) ha evidenziato una chiara tendenza al ribasso durante il periodo in esame. Nel complesso, la redditività è scesa dal 14,8 % nel 2021 all'8 % nel periodo dell'inchiesta, con un calo significativo di 6,8 punti percentuali o del 46 %.
- (502) Il flusso di cassa netto rappresenta la capacità dei produttori dell'Unione di autofinanziare le proprie attività. La tendenza del flusso di cassa netto ha evidenziato un andamento positivo, con un calo nel 2022, seguito da un aumento fino alla fine del periodo in esame. Nel complesso, la situazione del flusso di cassa è migliorata del 57 %.
- (503) Gli investimenti sono aumentati notevolmente durante il periodo in esame, complessivamente del 159 %, con l'aumento annuo maggiore, pari al 54 %, registrato tra il 2023 e il 2024, alla fine del periodo in esame. In termini assoluti, gli investimenti hanno raggiunto i 225 milioni di EUR nel 2024, un importo che può essere considerato importante e che rappresenta un quarto del capitale fisso impiegato per la produzione di pneumatici. Pur avendo ridotto la propria capacità, l'industria dell'Unione ha anche investito nell'ammodernamento delle attrezzature di produzione per garantire la propria sostenibilità.
- (504) La CRIA ha affermato che gli elevati investimenti sono la prova dell'assenza di pregiudizio, come concluso in passato dalla Commissione in altre inchieste ⁽¹⁷⁸⁾.
- (505) In primo luogo, è importante sottolineare che nei casi richiamati dalla CRIA si è giunti alla conclusione di un'assenza di pregiudizio sulla base di una combinazione di molteplici indicatori di pregiudizio, oltre agli investimenti. Inoltre l'elevato livello di investimenti evidenziato dall'industria dell'Unione durante il periodo in esame, e in particolare nel 2024, deve essere considerato nel contesto della maggiore concorrenza delle importazioni cinesi oggetto di dumping, che ha portato alla recente e imminente chiusura di impianti e a necessari interventi di riconversione e ammodernamento dei restanti impianti di produzione verso prodotti superiori di qualità premium, al fine di garantire la leadership e la redditività dell'industria dell'Unione almeno nei segmenti superiori (in particolare il livello 1). In un contesto di riduzione della capacità e per garantire la propria sostenibilità, l'industria dell'Unione non ha avuto altra scelta se non quella di continuare a investire in nuove tecnologie e sostituire le attrezzature per concentrarsi su prodotti esposti a una concorrenza meno sleale.
- (506) L'ammodernamento degli impianti di produzione è stato menzionato in numerose comunicazioni delle parti interessate, in particolare da Deldo e Interpneu. Nelle loro osservazioni Deldo e Interpneu hanno sostenuto, al contrario, che in realtà il pregiudizio è dovuto ai notevoli costi di investimento sostenuti dall'industria dell'Unione nel perseguimento di una maggiore efficienza e competitività, invece che alle importazioni cinesi. Tali parti non hanno tuttavia suffragato la loro argomentazione su come gli elevati costi di investimento incidano sul pregiudizio subito dall'industria dell'Unione. L'argomentazione secondo cui il pregiudizio sarebbe dovuto agli elevati costi di investimento è pertanto respinta.

⁽¹⁷⁸⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1159 della Commissione, del 13 giugno 2023, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di legno compensato di okoumé originario della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 153 del 14.6.2023, pag. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1159/oj), considerando 173 e 178 e regolamento di esecuzione (UE) 2018/931 della Commissione, del 28 giugno 2018, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di acido ossalico originario dell'India e della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 165 del 2.7.2018, pag. 13, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/931/oj), considerando 121 e 129.

- (507) L'utile sul capitale investito è il profitto espresso in percentuale del valore contabile netto degli investimenti (ossia le immobilizzazioni totali utilizzate per la produzione). Anche questo indicatore finanziario ha registrato un andamento positivo, con un aumento graduale su base annua durante il periodo in esame e una crescita complessiva del 27 %.
- (508) È stata inoltre effettuata un'analisi individuale della redditività per livello. Dato che tutti i livelli possono essere prodotti sulle stesse linee di produzione e che i macchinari non sono destinati a livelli particolari, l'industria dell'Unione non è stata in grado di fornire una ripartizione significativa per livello per gli altri indicatori finanziari analizzati nella presente sezione.

Tabella 15

Redditività — Livello 1, livello 2 e livello 3

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite) — Livello 1	15,1	13,2	12,0	7,9
<i>Indice</i>	100	87	79	52
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite) — Livello 2	17,6	17,3	13,4	13,0
<i>Indice</i>	100	98	76	74
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite) — Livello 3	9,4	5,7	– 2,0	2,1
<i>Indice</i>	100	60	– 21	22

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

- (509) Come si evince dalla tabella 15, la redditività è diminuita in ciascun livello nel periodo in esame, confermando la tendenza osservata a livello di prodotto aggregato (tabella 14).
- (510) Nel segmento del livello 1 premium, la redditività è diminuita costantemente durante tutto il periodo in esame, passando dal 15,1 % nel 2021 al 7,9 % nel periodo dell'inchiesta. In altre parole, la redditività si è quasi dimezzata (calo del 48 %).
- (511) Il segmento del livello 2 ha registrato una flessione più moderata, con un calo complessivo del 26 %, da un sano 17,6 % nel 2021 al 13 % nel periodo dell'inchiesta.
- (512) Non sorprende che la redditività si sia deteriorata in modo più evidente nel segmento economico del livello 3, a cui è indirizzata la maggior parte del volume delle importazioni cinesi oggetto di dumping. In effetti in questo segmento l'industria dell'Unione non è riuscita a ottenere livelli di profitto sostenibili, ad eccezione del 2021. In termini concreti, la redditività è scesa dal 9,4 % al 5,7 % nel 2022 ed è addirittura diventata di segno negativo nel 2023 (– 2 %). Durante il periodo dell'inchiesta la redditività è leggermente risalita al 2,1 %, ma è comunque rimasta molto al di sotto del livello del 2021.

4.7. Conclusioni sul pregiudizio

- (513) Come indicato nella tabella 3, durante il periodo in esame il volume delle importazioni cinesi nell'Unione è aumentato del 62 %, ovvero circa 35 milioni di pneumatici. Nello stesso periodo il prezzo delle importazioni cinesi nell'Unione è aumentato del 12 % (tabella 4), un aumento modesto rispetto all'andamento dei prezzi sul mercato dell'Unione, in particolare i prezzi delle importazioni da altri paesi terzi (+26 % come indicato nella tabella 17), nonché rispetto ai prezzi già molto più elevati dell'industria dell'Unione (+15 % come indicato nella tabella 8).
- (514) L'industria dell'Unione non è stata in grado di beneficiare del crescente consumo dell'Unione e ha perso volumi di produzione e di vendita rispettivamente per 20 milioni e 7 milioni di pneumatici. Registrando una perdita di 7 punti percentuali, la quota di mercato è scesa dal 60 % al 53 %. La capacità dell'industria dell'Unione è diminuita del 4 % e l'utilizzo degli impianti è sceso dall'86 % all'83 %. L'occupazione è diminuita gradualmente durante il periodo in esame e complessivamente del 5 %, con una perdita di circa 4 500 posti di lavoro equivalenti a tempo pieno. Anche la produttività è diminuita del 2 %.
- (515) Durante il periodo in esame il costo di produzione unitario medio (tutti i livelli combinati) dell'industria dell'Unione è aumentato del 25 %, ossia circa 11 EUR/pneumatico, mentre i suoi prezzi medi di vendita nell'Unione sono aumentati solo del 15 %, meno di 8 EUR/pneumatico. In altre parole, l'industria dell'Unione non è stata in grado di trasferire gli aumenti dei costi ai suoi clienti. Le stesse tendenze sono state osservate anche a un livello più granulare. Di conseguenza la redditività dell'industria dell'Unione è diminuita sia a livello aggregato (−46 %) che individualmente per ciascun livello (−48 %, −26 % e −78 % rispettivamente nei livelli 1, 2 e 3).
- (516) Sebbene alcuni indicatori di pregiudizio, ossia flusso di cassa, investimenti e utile sul capitale investito, abbiano evidenziato una tendenza alla stabilità o al rialzo (cfr. la tabella 14), tali indicatori non sono determinanti per la situazione generale dell'industria. In particolare, l'aumento degli investimenti nel caso di specie costituisce una risposta strategica alle condizioni avverse in forma di rapida riorganizzazione e riadattamento, piuttosto che una prova di un'industria sana in espansione, come spiegato al considerando 503. Analogamente, il miglioramento dell'utile sul capitale investito non riflette una solidità operativa. Piuttosto riflette un ritiro strutturale dai segmenti di livello inferiore, in cui l'industria non è più in grado di competere sui prezzi, verso i prodotti di livello 1, in cui la concorrenza sui prezzi è meno intensa. L'utile migliora semplicemente perché i prodotti di livello 1 hanno prezzi più elevati e quindi margini più elevati, ma non perché i risultati sottostanti dell'industria sono migliorati. Inoltre, il flusso di cassa potrebbe essere il risultato di pratiche contabili (ad esempio il differimento della manutenzione, l'ammortamento non monetario) piuttosto che un riflesso di risultati competitivi immediati sul mercato. Tali indicatori possono pertanto rimanere temporaneamente stabili anche in circostanze in cui gli indicatori operativi fondamentali, quali i volumi delle vendite, i prezzi e la redditività, stanno già peggiorando a causa del dumping pregiudizievole.
- (517) In conclusione, la maggior parte degli indicatori di pregiudizio, quali la produzione, la capacità, l'utilizzo degli impianti, la quantità delle vendite, la quota di mercato, l'occupazione, la redditività e la produttività, ha evidenziato un chiaro andamento negativo durante il periodo in esame. Le tendenze negative sono state confermate dall'analisi dei singoli livelli, in particolare per quanto riguarda i costi, i prezzi e la redditività per livello, che ha evidenziato un aumento dei costi superiore a quello del prezzo di vendita, con un conseguente calo della redditività in ciascun livello, con il livello 3 che risulta economicamente non redditizio per l'industria dell'Unione a fronte dell'aumento dei volumi delle importazioni dalla RPC. Nel quadro generale del pregiudizio, se valutati in modo olistico, tali sviluppi negativi superano i limitati segnali positivi (in termini di flusso di cassa e utile sul capitale investito) e corroborano la constatazione di un pregiudizio notevole.
- (518) Varie parti, quali Deldo e Interpneu, il gruppo GITI e la CRIA, hanno affermato che l'industria dell'Unione non ha subito alcun pregiudizio, in particolare nei segmenti del livello 1 e del livello 2. In particolare Deldo e Interpneu hanno sostenuto che l'industria dell'Unione non ha subito un pregiudizio notevole e hanno citato i risultati finanziari positivi pubblicamente disponibili nei rendiconti finanziari del 2024 di alcuni dei maggiori gruppi di produttori dell'Unione. Tali parti hanno anche affermato che non era possibile effettuare un'adeguata analisi del pregiudizio senza conoscere la distribuzione del volume delle vendite per livello.
- (519) La Commissione ha osservato che i rendiconti finanziari pubblicamente disponibili di alcuni gruppi di produttori dell'Unione non riguardavano esclusivamente il prodotto oggetto dell'inchiesta né le vendite sul mercato dell'Unione e pertanto non confutavano le risultanze relative al pregiudizio.

(520) Per quanto riguarda la richiesta di un'analisi del pregiudizio con informazioni sul volume delle vendite per livello, la Commissione ha aggiunto tali informazioni nella tabella 16, fornendo una sintesi basata sui dati verificati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione. L'analisi dell'andamento decrescente delle vendite dell'industria dell'Unione nei livelli 2 e 3 è un chiaro indicatore della pressione concorrenziale delle importazioni oggetto di dumping dalla Cina.

Tabella 16

Distribuzione per livello del volume delle vendite dell'industria dell'Unione (in %)

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Livello 1	64	66	71	70
Livello 2	18	16	15	16
Livello 3	18	18	14	14
Totale	100	100	100	100

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

(521) Come spiegato inoltre al considerando 469, l'inchiesta ha concluso che è opportuno effettuare l'inchiesta e la valutazione del pregiudizio sull'intera definizione del prodotto (tutti i livelli combinati) e integrarla, ove possibile, con un'analisi più granulare per livello. Come dimostrato nelle tabelle 9, 10, 11 e 15, i dati per livello, con la distribuzione del volume delle vendite illustrata nella tabella 16, hanno confermato il pregiudizio riscontrato a livello aggregato. Come indicato ai considerando 425 e 426, la Commissione ha constatato l'esistenza di una concorrenza tra i livelli. Di conseguenza, le importazioni cinesi a basso prezzo, prevalentemente del livello 3, stanno spingendo l'industria dell'Unione verso i segmenti superiori ma, data la pressione sui prezzi, anche tali segmenti hanno registrato un calo in termini di volumi e redditività. La logica alla base di questa pressione sui prezzi è che, anche se la differenza di prezzo tra i vari livelli fosse giustificata in qualche misura da standard più elevati in termini di qualità e di prestazione nei livelli superiori, con l'ampliarsi del divario di prezzo tra il livello 3 e i segmenti superiori aumentano gli acquirenti che passerebbero ai segmenti inferiori. Di conseguenza, le importazioni cinesi oggetto di dumping non si limitano ad arrecare pregiudizio al segmento in cui competono direttamente, ma creano distorsioni nel comportamento di acquisto in tutto il mercato, provocando una contrazione della domanda e dei prezzi degli pneumatici prodotti nell'Unione a tutti i livelli. A maggior ragione se si considera, per alcuni parametri tecnici, i prodotti dei livelli 2 o 3 forniscono prestazioni analoghe a quelle dei prodotti dei livelli superiori. Le argomentazioni relative all'assenza di pregiudizio subito dall'industria dell'Unione sono state pertanto respinte.

(522) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, il gruppo GITI ha convenuto che l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio notevole a causa delle importazioni cinesi prevalentemente del livello 3, ma ha affermato che tale pregiudizio era limitato al livello 3 (ossia il 14 % delle vendite dell'industria dell'Unione) e non poteva essere estrapolato e applicato al resto delle vendite dell'Unione, ossia ai livelli 1 e 2, senza un'analisi del pregiudizio completamente segmentata. Il gruppo GITI ha fatto riferimento alle risultanze dell'organo d'appello nel caso Cina — HP-SSST (Giappone) ⁽¹⁷⁹⁾ senza fornire ulteriori dettagli nelle sue osservazioni pubbliche. Secondo il gruppo GITI, considerando separatamente i livelli 1 e 2 non è stato riscontrato alcun pregiudizio. A tale riguardo, il gruppo GITI ha sostenuto che il calo della redditività nel livello 1 era contraddetto dalle tendenze dell'utile sul capitale investito e degli investimenti nello stesso periodo e, in ogni caso, non poteva essere dovuto alle importazioni cinesi, prevalentemente del livello 3, data la limitata concorrenza diretta tra il livello 3 e il livello 1. Il gruppo GITI ha invece sostenuto che la redditività del livello 1 è diminuita a causa del calo del volume di esportazione e del conseguente aumento del costo unitario. Per il livello 2, il gruppo GITI ha ritenuto che la Commissione non abbia analizzato in che misura il calo dei profitti potrebbe essere stato causato da uno spostamento verso le vendite OE. Il gruppo GITI ha inoltre sostenuto che, dato che non è stato riscontrato alcun undercutting nel livello 2, la Commissione, estrapolando le sue risultanze sull'undercutting dal 14 % delle sue vendite al resto, ha violato i suoi obblighi ai sensi dell'articolo 3, paragrafi 2 e 3, del regolamento di base, ossia stabilire gli effetti sui prezzi sulla base di un esame obiettivo e di prove positive. Di conseguenza il gruppo GITI ha affermato che le (eventuali) misure potevano essere istituite solo sulle importazioni cinesi del livello 3.

⁽¹⁷⁹⁾ Relazioni dell'organo d'appello, *China — Measures Imposing Anti-dumping Duties on High Performance Stainless Steel Seamless Tubes («HP-SSST») from Japan / China — Measures Imposing Anti-dumping Duties on High Performance Stainless Steel Seamless Tubes («HP-SSST») from the European Union*, WT/DS454/AB/R e TW/DS460/AG/R e add. 1, punto 5.204, che a sua volta cita la relazione dell'organo d'appello, *United States — Anti-Dumping Measures on Certain Hot-Rolled Steel Products from Japan*, WT/DS184/AB/R, punto 195.

- (523) Analogamente, Kumho ha sostenuto che un mercato segmentato richiedeva una valutazione del pregiudizio segmentata e che il pregiudizio era limitato al livello 3 e non poteva essere estrapolato e applicato all'intera industria dell'Unione, che effettuava l'86 % delle sue vendite nei livelli 1 e 2. Secondo Kumho i livelli 1 e 2 non hanno evidenziato segnali di pregiudizio, poiché in entrambi i livelli non è stato riscontrato alcun undercutting e l'industria dell'Unione è rimasta redditizia. Kumho ha anche aggiunto che il margine medio di undercutting che aggregava il livello 2 e il livello 3 era metodologicamente errato, in quanto non confrontava elementi analoghi. Kumho ha infine aggiunto che la quota di mercato dell'industria dell'Unione è rimasta al di sopra del 50 % durante il periodo in esame ed è diminuita solo in misura limitata. Kumho ha richiamato un procedimento⁽¹⁸⁰⁾ in cui, in circostanze analoghe, la Corte ha annullato un regolamento che istituiva dazi antidumping definitivi a causa di un errore manifesto della Commissione nel concludere che l'industria dell'Unione aveva subito un pregiudizio notevole.
- (524) Anche la CRIA ha aggiunto che la Commissione deve effettuare un'analisi del pregiudizio e del nesso di causalità completamente segmentata, esaminando nel contempo l'industria dell'Unione nel suo complesso. La CRIA ha affermato che il calo della quota di mercato doveva essere considerato nel contesto dell'espansione del consumo dell'Unione, che si è concentrata in larga misura nel livello 3, mentre le vendite nei livelli 1 e 2 sono rimaste stabili. La CRIA ha affermato che, sebbene sia diminuita, la redditività è rimasta positiva e alla luce dell'aumento degli investimenti non costituiva un pregiudizio notevole. Infine, la CRIA ha anche insistito sulla necessità di un'ulteriore analisi segmentata per gli pneumatici di nicchia a causa della mancanza di intercambiabilità e ha fatto riferimento ai dati forniti da Shandong Linglong, un produttore esportatore inserito nel campione nell'inchiesta parallela sulle sovvenzioni⁽¹⁸¹⁾ in corso, sulla cui base era possibile effettuare tale analisi.
- (525) Secondo quanto ritenuto dalla Commissione, data la sostituibilità del prodotto e il rapporto di concorrenza tra i livelli e i vari tipi di prodotto (compresi gli pneumatici di nicchia), come indicato al punto 4.3, le condizioni per un'analisi completamente segmentata del pregiudizio e del nesso di causalità non erano soddisfatte. Per quanto riguarda la presunta assenza di pregiudizio notevole nei livelli 1 e 2, la Commissione ha ricordato che l'analisi dell'undercutting dei prezzi e di altri indicatori di pregiudizio non dovrebbe essere considerata isolatamente e che elementi quali la contrazione dei prezzi e l'evoluzione della redditività per i livelli 1 e 2 indicano chiaramente un pregiudizio notevole in un contesto di crescenti importazioni cinesi che hanno un impatto diretto o indiretto su tutti i livelli (concorrenza tra i livelli). Inoltre, l'argomentazione di GITI che confronta l'andamento dell'utile sul capitale investito e degli investimenti con i risultati dell'industria dell'Unione nel livello 1 non ha potuto essere accolta, in quanto si basava su informazioni relative a serie di dati diverse (tutti i livelli rispetto al solo livello 1). Analogamente, l'argomentazione secondo cui il deterioramento dei risultati del livello 1 era legato a un calo nell'andamento delle esportazioni ha dovuto essere respinta. Il volume delle esportazioni è effettivamente diminuito, ma la Commissione ha osservato che i prezzi all'esportazione sono aumentati notevolmente durante il periodo in esame (+39 %, come indicato nella tabella 18). Tale aumento è stato molto più significativo di quello osservato sul mercato dell'Unione nello stesso periodo (+15 %, come indicato nella tabella 8). La Commissione ha pertanto concluso che il calo del volume delle esportazioni è stato ampiamente compensato da un aumento dei prezzi ed era scollegato dall'evoluzione dei risultati nel livello 1. In ogni caso, l'andamento delle esportazioni si riferisce a tutti i livelli, mentre GITI ha fatto riferimento solo ai risultati del livello 1. L'argomentazione speculativa relativa a uno spostamento verso le vendite nel segmento OE è stata respinta in assenza di elementi di prova a sostegno.
- (526) Analogamente, l'argomentazione delle parti in questione secondo cui il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione nel livello 3 non poteva essere estrapolato applicandolo al resto delle sue vendite a causa dell'assenza di undercutting nei livelli 2 e 1 non teneva conto della determinazione di una contrazione dei prezzi in tutti i livelli. L'articolo 3, paragrafo 3, del regolamento di base riconosce ugualmente la contrazione dei prezzi come una valida indicazione dell'incidenza sui prezzi delle esportazioni oggetto di dumping, che è stata rilevata in tutti i livelli, come dimostrato al punto 4.6.3.1 e al considerando 521. In risposta all'argomentazione sulla validità del margine di undercutting aggregato, la Commissione ha osservato che garantiva comunque la corrispondenza tra i prodotti ed è stato fornito come indicazione aggiuntiva e non in sostituzione del confronto dei prezzi per livello. Per quanto riguarda il livello di redditività e la quota di mercato, la Commissione ha osservato che, per fornire un'indicazione dei risultati economici, tali indicatori devono essere considerati in termini di tendenze rispetto al loro livello assoluto. Le tendenze hanno evidenziato un chiaro deterioramento (nel caso della redditività per tutti i livelli) e

⁽¹⁸⁰⁾ Sentenza della Corte di giustizia del 4 febbraio 2021, causa, *Eurocylinder systems*, ECLI:EU:C:2021:94, punti 49 e 50.

⁽¹⁸¹⁾ Avviso di apertura di un procedimento antisovvenzioni relativo alle importazioni di pneumatici nuovi, di gomma, dei tipi utilizzati per autoveicoli da turismo, autobus o autocarri, con un indice di carico inferiore o uguale a 121, originari della Repubblica popolare cinese (GUC, C/2025/5924, 6.11.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/5924/oj>).

sono quindi state considerate tali da dimostrare un pregiudizio. In ogni caso la Commissione ha ritenuto che la redditività media dell'8 % ottenuta nel periodo dell'inchiesta non fosse sufficiente per un'industria ad alta intensità di capitale come quella degli pneumatici e fosse inferiore al profitto di riferimento stabilito. Per quanto riguarda la quota di mercato, come indicato nella tabella 6, una perdita di 10 punti percentuali è un altro segno di pregiudizio notevole. Inoltre, l'argomentazione della CRIA secondo cui l'aumento del consumo dell'Unione era limitato al livello 3 non era suffragata da elementi di prova e in ogni caso non è stata confermata dall'inchiesta, da cui è emerso che l'industria dell'Unione poteva (anche se in misura limitata) aumentare i propri volumi di vendita nei livelli superiori (come indicato nella tabella 16). Le argomentazioni del gruppo GITI, di Kumho e della CRIA sono state pertanto respinte.

- (527) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso 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

- (528) A norma dell'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento di base, la Commissione ha verificato se le importazioni oggetto di dumping 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 fosse attribuito alle importazioni oggetto di dumping un eventuale pregiudizio causato da fattori diversi dalle importazioni oggetto di dumping dal paese interessato. Tali fattori erano i seguenti: andamento delle vendite all'esportazione dell'industria dell'Unione; importazioni nell'Unione da altri paesi terzi; elevato livello di auto-importazioni dalla Cina realizzato dall'industria dell'Unione e aumento dei costi di produzione.

5.1. Effetti delle importazioni oggetto di dumping

- (529) Come spiegato al punto 4.6.2, dall'analisi degli indicatori di pregiudizio è emerso che in un mercato dell'Unione in crescita l'industria dell'Unione ha perso vendite, quote di mercato e volumi di produzione, mentre nello stesso periodo le importazioni cinesi nell'Unione sono aumentate di oltre 35 milioni di unità. Di conseguenza i produttori esportatori cinesi sono riusciti ad aumentare la loro quota di mercato dal 18 % al 28 % principalmente a scapito dell'industria dell'Unione, che ha subito un calo della quota di mercato dal 60 % al 53 %.
- (530) I prezzi delle importazioni cinesi oggetto di dumping sono stati notevolmente inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta. Come illustrato al considerando 445, il margine di undercutting medio (con un confronto che garantiva la corrispondenza dei livelli per cui sono state richieste informazioni a livello di operazione di vendita) ha raggiunto il 19 %. Nel livello 3 l'undercutting medio era ancora più elevato e si attestava al 34,7 %. Come già spiegato al considerando 461, l'industria dell'Unione ha subito una continua e crescente contrazione dei prezzi. Durante tutto il periodo in esame i prezzi medi delle importazioni cinesi nell'Unione sono stati costantemente inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione e non solo per quanto riguarda l'intera definizione del prodotto, ma anche considerando singolarmente i livelli 3 e 2. Essendo costantemente più economiche dei prezzi di vendita dell'industria dell'Unione, le importazioni cinesi hanno esercitato una pressione costante sui prezzi, impedendo in tal modo all'industria dell'Unione di aumentare i propri prezzi in linea con l'aumento del costo di produzione. Di conseguenza, la redditività complessiva dell'industria dell'Unione sull'intera definizione del prodotto ha evidenziato una chiara tendenza al ribasso, confermata da un'analisi per livello (tabelle 14 e 15).
- (531) In sintesi, dall'analisi degli indicatori di pregiudizio è emerso chiaramente che la situazione economica dell'industria dell'Unione era peggiorata e che tale tendenza ha coinciso con il notevole aumento del volume delle importazioni cinesi a prezzi molto bassi. I prezzi dei produttori esportatori cinesi erano inferiori a quelli dell'industria dell'Unione e hanno provocato una contrazione dei prezzi dell'industria dell'Unione, guadagnando quote di mercato.
- (532) La CRIA, Deldo, il gruppo GITI e Interpneu hanno sostenuto che, anche se l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio, ciò non può essere attribuito alle importazioni dalla Cina, concentrate quasi esclusivamente nel livello 3, che svolge un ruolo marginale nei risultati dell'industria dell'Unione, la quale ha spostato l'attenzione verso livelli superiori e più redditizi. Di conseguenza, la CRIA e il gruppo GITI hanno invitato la Commissione a effettuare un'analisi del nesso di causalità per livello.

- (533) In risposta a tali argomentazioni, come già spiegato ai considerando 425 e 426, la Commissione ha rilevato che gli pneumatici oggetto di dumping dei livelli inferiori esercitano una pressione al ribasso sui prezzi degli pneumatici dei livelli di fascia superiore, erodendone in tal modo la redditività. Inoltre, l'asserzione secondo cui il livello 3 svolge solo un ruolo marginale ignora la natura integrata della produzione di pneumatici. Gli pneumatici destinati a livelli diversi sono generalmente fabbricati con le stesse attrezzature, per cui una diminuzione del volume di produzione in un livello riguarda contemporaneamente altri livelli, in quanto incide inevitabilmente sull'utilizzo degli impianti, sull'assorbimento dei costi e sull'efficienza complessiva in tutti i livelli. Questa interdipendenza implica che la pressione in un segmento non può essere isolata senza conseguenze per l'industria nel suo complesso. Di conseguenza, la valutazione del pregiudizio è stata effettuata sull'intera definizione del prodotto, con un'ulteriore analisi di alcuni indicatori di pregiudizio per singolo livello. Tale analisi ha confermato il pregiudizio subito anche nei livelli superiori (livello 2 e livello 1).
- (534) Come spiegato inoltre ai considerando 425 e 426, la Commissione ha ritenuto che vi fosse una concorrenza tra i livelli, nel senso che gli pneumatici di livelli diversi erano in concorrenza tra loro e che, di conseguenza, le importazioni cinesi oggetto di dumping del livello 3 esercitavano una pressione al ribasso sui prezzi non solo nel livello 3, ma anche nei livelli superiori. Un'analisi separata del nesso di causalità per livello non era pertanto giustificata. Queste argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (535) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la CRIA, il gruppo GITI, Kumho e Shandong Yongsheng hanno sostenuto che, a causa della limitata sostituibilità e della sovrapposizione concorrenziale tra il livello 1 e il livello 3, non esisteva alcun nesso di causalità tra le importazioni cinesi, prevalentemente nel livello 3, e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, la cui attività economica si concentrava nei livelli 1 e 2. A tale riguardo, la CRIA ha sottolineato che la sovrapposizione marginale con il livello 3 era del tutto insufficiente per esercitare una pressione concorrenziale sul livello 2 e ancor meno sul livello 1. Il gruppo GITI ha anche aggiunto che, poiché l'analisi dei prezzi non era conforme all'articolo 3, paragrafi 2 e 3, del regolamento di base, ossia basata su un esame obiettivo e prove positive, come spiegato al considerando 522, anche l'intera analisi del nesso di causalità risultava compromessa. Secondo quanto sostenuto da Shandong Yongsheng, anche il fatto che l'industria dell'Unione fosse comunque in grado di aumentare i prezzi e rimanesse redditizia dimostrava che la sua situazione era sana e che l'effetto sui prezzi delle importazioni cinesi era pertanto manifestamente sovrastimato.
- (536) Le argomentazioni relative agli aspetti dell'intercambiabilità, della concorrenza tra livelli e dell'analisi dei prezzi sono già state confutate in dettaglio dalla Commissione ai punti 4.3 e 4.7; di conseguenza le argomentazioni che contestano il nesso di causalità tra le importazioni cinesi oggetto di dumping e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione su tali basi sono state respinte. La Commissione ha pertanto confermato la conclusione relativa al nesso di causalità tra le importazioni cinesi oggetto di dumping e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

5.2. Effetti di altri fattori

5.2.1. Importazioni da paesi terzi

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

Tabella 17

Importazioni da altri paesi terzi (pneumatici, in pezzi)

Paese		2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Corea del Sud	Quantitativo (in pezzi)	13 763 494	16 571 153	14 635 104	19 365 770
	Indice	100	120	106	141
	Quota di mercato (in %)	4	5	5	6
	Prezzo medio	45,9	53,5	55,7	57,0
	Indice	100	117	121	124

Paese		2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Turchia	Quantitativo (in pezzi)	11 677 022	12 866 097	11 644 406	11 475 348
	<i>Indice</i>	100	110	100	98
	Quota di mercato (in %)	4	4	4	3
	Prezzo medio	40,74	47,05	53,84	52,13
	<i>Indice</i>	100	116	132	128
Serbia	Quantitativo (in pezzi)	8 129 672	8 656 664	8 295 019	9 956 224
	<i>Indice</i>	100	106	102	122
	Quota di mercato (in %)	3	3	3	3
	Prezzo medio	32,10	40,06	43,31	42,66
	<i>Indice</i>	100	125	135	133
Resto del mondo, esclusa la RPC	Quantitativo (in pezzi)	34 865 261	31 413 055	21 839 531	23 506 414
	<i>Indice</i>	100	90	63	67
	Quota di mercato (in %)	11	10	7	7
	Prezzo medio	47,62	54,52	62,12	61,46
	<i>Indice</i>	100	115	130	129
Totale di tutti i paesi terzi, esclusa la RPC	Quantitativo (in pezzi)	68 435 449	69 506 969	56 414 060	64 303 756
	<i>Indice</i>	100	102	82	94
	Quota di mercato (in %)	22	22	18	19
	Prezzo medio	44,25	51,09	55,98	55,54
	<i>Indice</i>	100	115	127	126

Fonte: Eurostat.

(538) Durante tutto il periodo in esame i volumi delle importazioni cinesi hanno superato di gran lunga i volumi provenienti da qualsiasi altro paese esportatore. Di fatto, a partire dal 2023 le importazioni dalla sola Cina sono state superiori rispetto alle importazioni da tutti gli altri paesi considerati nel loro insieme.

- (539) Il volume totale delle importazioni da tutti gli altri paesi tranne la Cina è diminuito di circa 4 milioni di unità durante il periodo in esame e la loro quota di mercato è scesa dal 22 % al 19 % nel periodo in esame. La Commissione non dispone di informazioni sulla distribuzione per livello delle importazioni da altri paesi terzi nell'Unione, ma in ogni caso il livello medio dei prezzi delle importazioni da paesi terzi è stato ben al di sopra dei prezzi medi dell'industria dell'Unione per i livelli 3 e 2 durante tutto il periodo in esame. Contrariamente all'andamento dei prezzi cinesi, inoltre, il tasso di aumento dei prezzi delle esportazioni da paesi terzi era abbastanza in linea con il tasso di aumento dei costi dell'industria dell'Unione ed era quindi improbabile che provocasse la contrazione dei prezzi dell'industria dell'Unione.
- (540) Sulla base dei dati di cui sopra, la Commissione ha concluso che le importazioni da paesi terzi diversi dalla Cina non hanno arrecato pregiudizio all'industria dell'Unione, né in termini di volume né in termini di prezzi.

5.3. Andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione

- (541) Durante il periodo in esame il volume e il prezzo medio delle esportazioni dei produttori dell'Unione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 18

Andamento delle esportazioni dei produttori dell'Unione (pneumatici, in pezzi)

	2021	2022	2023	Periodo dell'inchiesta (2024)
Volume delle esportazioni (in pezzi)	84 931 094	83 323 695	77 955 961	74 399 154
<i>Indice</i>	100	98	92	88
Prezzo medio (in EUR/pezzo)	56,9	69,2	75,4	78,8
<i>Indice</i>	100	122	133	139

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

- (542) Secondo Eurostat, durante il periodo in esame i volumi delle esportazioni sono diminuiti del 12 %, ossia circa 10 milioni di unità. Tale calo dovrebbe essere considerato nel contesto della riduzione complessiva della produzione dell'industria dell'Unione, che è stata del doppio, ossia 20 milioni di pneumatici. Il livello medio dei prezzi delle esportazioni è però aumentato costantemente, in linea con l'andamento del costo di produzione, e in proporzione più del prezzo di vendita dell'industria dell'Unione nell'Unione. Data questa tendenza dei prezzi, la Commissione ha concluso che l'attività di esportazione non poteva attenuare il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio riscontrato.

5.4. Aumento del costo di produzione

- (543) La CRIA, Deldo, il gruppo GITI, Guangzhou Jiachi Tire Co Ltd. («Jiachi») e Interpneu hanno sostenuto che l'eventuale deterioramento della situazione economica dell'industria dell'Unione era dovuto all'aumento generale del costo di produzione nell'Unione, in particolare dei costi dell'energia e del lavoro, nonché dei prezzi di alcune materie prime, come la gomma sintetica e il nerofumo, per i quali i produttori dell'Unione hanno dovuto trovare fornitori alternativi in sostituzione della Russia.
- (544) In effetti, come già indicato al punto 4.6.3.1 e nella tabella 11, il costo di produzione unitario è aumentato durante il periodo in esame. Soprattutto, dall'inchiesta è emerso anche che, a causa dell'aggressiva pressione sui prezzi esercitata dalle importazioni cinesi a basso prezzo oggetto di dumping, l'industria dell'Unione non è stata in grado di aumentare i suoi prezzi di vendita in linea con tale andamento dei costi. A tale riguardo è anche molto significativo il fatto che, come si evince dalla tabella 4 e come spiegato al considerando 443, il tasso di aumento dei prezzi delle importazioni cinesi sia rimasto inferiore a quello di tutti gli altri paesi terzi considerati singolarmente e congiuntamente (tabella 17). Tale politica dei prezzi aggressiva è stata la ragione principale dell'incapacità

dell'industria dell'Unione di adeguare i suoi prezzi agli aumenti dei costi, che a sua volta ha determinato il calo della redditività. Gli aumenti dei costi, come indicato al considerando 489, erano in parte dovuti ai maggiori costi fissi, quali l'ammortamento e le spese generali per unità, derivanti dal calo della produzione. Il calo dei volumi di produzione è stato a sua volta, in larga misura, una conseguenza della presenza di importazioni oggetto di dumping. In condizioni di mercato normali, solitamente gli operatori economici possono trasferire gli aumenti dei costi senza essere costretti a sostenere l'impatto dei maggiori costi fissi, in particolare relativi agli elementi di costo che non sono specifici dell'industria (energia e lavoro) e che incidono ugualmente anche su altri settori/industrie.

- (545) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha pertanto concluso che, sebbene possa aver contribuito alle difficoltà economiche dell'industria dell'Unione, l'aumento dei costi di produzione non ha attenuato il nesso di causalità tra le importazioni cinesi oggetto di dumping e il pregiudizio subito.
- (546) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, la CRIA, Kumho e Shandog Yongsheng hanno ribadito la loro argomentazione secondo cui l'aumento dei costi dell'energia e l'inflazione erano le principali cause del pregiudizio. A tale riguardo, Kumho ha affermato che nella sua analisi dei costi la Commissione non ha affrontato l'impatto della crisi energetica e delle politiche europee in materia di energia e sostenibilità. Secondo Kumho, la Commissione non ha neppure comprovato le sue risultanze secondo cui l'industria dell'Unione non è stata in grado di trasferire gli aumenti dei costi ai suoi clienti a causa della politica dei prezzi delle importazioni cinesi. Al contrario, dato che il calo della redditività era in linea con l'aumento dei costi, Kumho ha concluso che il pregiudizio rispecchiato nel calo della redditività era dovuto agli aumenti dei costi. Shandong Yongsheng ha inoltre affermato che l'aumento dei costi di produzione ha chiaramente danneggiato l'industria dell'Unione.
- (547) La Commissione ha ritenuto che tali argomentazioni fossero prive di fondamento o non contestassero di fatto l'analisi e le conclusioni di cui ai considerando 544 e 545. In particolare, la Commissione ha già confermato di aver analizzato l'impatto degli aumenti dei costi di produzione, che comprendevano anche quello dei costi dell'energia. Il fatto che abbia coinciso con un aumento dei costi non significa di per sé che il calo della redditività fosse dovuto a tale aumento o che l'aumento dei costi sia l'unica causa del pregiudizio. Tale analisi è significativa solo in combinazione con l'andamento dei prezzi, indicante chiaramente che nello stesso periodo e in tutti i livelli il tasso di aumento dei prezzi di vendita è stato costantemente inferiore al tasso di aumento dei costi, il che di fatto costituisce la definizione di contrazione dei prezzi. A tale riguardo la Commissione ha osservato che l'aumento dei prezzi di vendita conseguito dall'industria dell'Unione era ancora più modesto alla luce della pressione inflazionistica evocata dalla CRIA, rafforzando ulteriormente l'argomento secondo cui l'industria dell'Unione non operava in condizioni di mercato normali, bensì in condizioni di contrazione dei prezzi. Anche l'evoluzione dei prezzi sui mercati di esportazione presentata nella tabella 18 corrobora tale ragionamento. Su tale base, le argomentazioni sono state respinte.

5.5. **Pregiudizio autoinflitto: investimenti e auto-importazioni dalla RPC**

- (548) Diverse parti hanno affermato che l'eventuale pregiudizio subito dall'industria dell'Unione è dovuto alle sue decisioni commerciali, in particolare agli elevati costi di investimento e all'elevato volume di auto-importazioni dell'industria dell'Unione dalla RPC.
- (549) La CRIA, Deldo, il gruppo GITI e Interpneu hanno sostenuto che l'eventuale calo dei profitti dell'industria dell'Unione era dovuto agli elevati costi di investimento volti a migliorare la produzione e l'automazione in vari impianti incentrati sui prodotti di livello 1. Le parti interessate hanno citato vari articoli di stampa e annunci di importanti produttori dell'Unione sulle loro attività di investimento realizzate o pianificate.
- (550) Deldo e Interpneu hanno inoltre sostenuto che l'industria dell'Unione ha contribuito al pregiudizio subito aumentando le importazioni del prodotto in esame dalla Cina durante il periodo in esame, facendo riferimento all'allegato 10 della denuncia, che indica un aumento del 237 % durante il periodo in esame.

- (551) Come già spiegato al punto 4.6.3.4, secondo la Commissione l'elevato livello di investimenti è più una conseguenza che la causa del pregiudizio. Come giustamente sottolineato dalle stesse parti interessate, tali investimenti erano necessari per adattarsi a una mutata situazione di mercato, vale a dire le importazioni cinesi oggetto di dumping che affluivano in volumi crescenti. L'industria dell'Unione non aveva altra scelta se non aumentare gli investimenti volti a migliorare l'efficienza produttiva e ad adeguare il portafoglio di prodotti e gli impianti a un segmento superiore, che tuttavia era già influenzato negativamente dalle importazioni cinesi sleali. Tali asserzioni inoltre sono risultate speculative e non suffragate da elementi di prova. Le parti interessate non hanno dimostrato l'esistenza di investimenti non giustificati dal punto di vista economico. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (552) Per quanto riguarda l'argomentazione relativa alle crescenti importazioni dalla Cina del prodotto in esame effettuate dall'industria dell'Unione, la Commissione ha ritenuto che, dato il volume complessivamente basso (inferiore all'1 % del volume totale delle importazioni cinesi nell'Unione nel periodo dell'inchiesta), il tasso di aumento non avrebbe potuto avere un impatto significativo. La Commissione ha pertanto concluso che il fascicolo non conteneva elementi indicativi del fatto che il volume e/o l'andamento delle importazioni dalla Cina da parte dell'industria dell'Unione arrecherebbero un pregiudizio all'industria dell'Unione, né tanto meno annullerebbero il nesso di causalità stabilito tra le importazioni cinesi oggetto di dumping e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (553) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni, la CRIA ha ribadito l'asserzione secondo cui gli investimenti elevati erano la causa principale del calo della redditività. Secondo la CRIA, data la loro tempistica (l'aumento più consistente degli investimenti si è verificato già nel 2022, quando la redditività era ancora del 12,8 %), tali investimenti non potevano essere interpretati come una misura di reazione alle importazioni cinesi. La CRIA ha aggiunto che gli investimenti erano invece dovuti a rigorosi requisiti ambientali vigenti nell'Unione. Shandong Yongsheng ha convenuto che gli investimenti eccessivi spiegano il calo della redditività nel livello 1 dovuto ai maggiori costi di ammortamento, rispetto alle importazioni di pneumatici cinesi di livello 3. Kumho e la CRIA hanno entrambi sostenuto che il pregiudizio è stato causato dagli investimenti elevati, derivanti da una decisione commerciale strategica dell'industria dell'Unione di dare priorità a segmenti con maggiori profitti (come i livelli 1 e 2) e pertanto hanno entrambi contestato l'analisi della Commissione secondo cui lo spostamento dell'attenzione sui livelli superiori era una conseguenza delle importazioni cinesi e hanno sostenuto che si trattava invece di una decisione commerciale deliberata e ben giustificata sul piano economico. Tale opinione è stata condivisa anche dalla Coalition of PC-LL Importers.
- (554) La CRIA ha anche affermato che la Commissione non ha esaminato la sua comunicazione precedente, in particolare che il pregiudizio in realtà era dovuto alla scarsa qualità degli pneumatici di livello 3 dell'Unione. A sostegno di tale asserzione la CRIA ha fornito un elenco di risultati attestanti il mancato superamento di vari test di sicurezza da parte di una serie di marchi dell'Unione.
- (555) Per quanto riguarda le argomentazioni sugli investimenti, la Commissione ha già spiegato ai considerando 505 e 516 che sono stati effettuati nel contesto della chiusura di impianti e dei necessari interventi di riorganizzazione e riadattamento della produzione; inoltre nessun elemento riguardante la tempistica o il tasso di aumento degli investimenti che, contrariamente a quanto affermato dalla CRIA, ha comunque registrato il livello massimo nel periodo dell'inchiesta, risulta in contrasto con tale determinazione. Dall'inchiesta è inoltre emerso che, contrariamente all'argomentazione della CRIA, gli investimenti nel settore ambientale dei produttori dell'Unione inseriti nel campione sono stati inferiori al 6 % durante tutto il periodo in esame, quando tali informazioni erano disponibili. Per quanto riguarda le dichiarazioni relative all'abbandono volontario del livello 3 da parte dell'industria dell'Unione, la Commissione ha osservato che, oltre a non essere suffragate da elementi di prova, tali argomentazioni sembrano negare la principale ragione alla base di tale spostamento, vale a dire le condizioni di mercato insostenibili create dalle importazioni cinesi oggetto di dumping. Nondimeno, nelle stesse comunicazioni le stesse parti hanno riconosciuto che le importazioni cinesi di livello 3 hanno causato un pregiudizio all'industria dell'Unione.
- (556) Per quanto riguarda l'argomentazione relativa alla scarsa qualità degli pneumatici di livello 3 dell'industria dell'Unione, il mancato superamento dei test indicato dalla CRIA riguarda ugualmente marchi di livello 3 e di livello 2, a ulteriore conferma di due determinazioni molto importanti. In primo luogo, gli aspetti qualitativi (che si riflettono nei risultati dei test) si sovrappongono per gli pneumatici di livello 3 e di livello 2 e, in secondo luogo, gli pneumatici di entrambi i livelli, 3 e 2, sono messi in discussione da alternative cinesi ad alte prestazioni. Le argomentazioni della CRIA, di Kumho e di Shandong Yongsheng sono state pertanto respinte.

5.6. Conclusioni sul nesso di causalità

- (557) È stato stabilito un nesso di causalità effettivo e sostanziale tra il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione e l'aumento dei volumi di importazioni oggetto di dumping dalla Cina.

- (558) La pressione combinata in termini di volume e di prezzi esercitata sull'industria dell'Unione dalle crescenti importazioni a basso prezzo dalla Cina durante il periodo in esame non ha consentito all'industria dell'Unione di trarre vantaggio dalla crescita del consumo dell'Unione. Di conseguenza, i produttori esportatori cinesi hanno guadagnato quote di mercato a scapito dell'industria dell'Unione. A causa della contrazione dei prezzi, inoltre, l'industria dell'Unione non è stata in grado di aumentare i suoi prezzi in linea con l'aumento del costo di produzione.
- (559) Anche la valutazione dell'undercutting dei prezzi per livello ha confermato l'analisi di cui sopra. Il prezzo medio delle importazioni cinesi è rimasto al di sotto del prezzo medio di vendita dell'industria dell'Unione in tutti i livelli, anche nel livello 3, confermando così la pressione al ribasso sull'industria dell'Unione.
- (560) 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. L'incidenza di altri fattori individuati, in particolare: le importazioni da altri paesi terzi; l'andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione; l'evoluzione del costo di produzione e degli investimenti, nonché delle auto-importazioni, è risultata trascurabile o inesistente rispetto agli sviluppi negativi dell'industria dell'Unione, quali la perdita di produzione, di volume delle vendite e di quota di mercato, nonché il calo della redditività.
- (561) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che le importazioni oggetto di dumping dalla RPC hanno causato un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione e che gli altri fattori, considerati singolarmente o collettivamente, non hanno attenuato il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping e il pregiudizio notevole.

6. LIVELLO DELLE MISURE

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

6.1. Margine di pregiudizio

- (563) 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.
- (564) Ai sensi 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 oggetto dell'inchiesta, il livello di redditività necessario a coprire tutti i costi e gli investimenti, la R&S e l'innovazione, nonché il livello di redditività atteso in condizioni di concorrenza normali. Tale margine di profitto non dovrebbe essere inferiore al 6 %.
- (565) In una prima fase la Commissione ha stabilito un profitto base che copriva tutti i costi in condizioni di concorrenza normali. In assenza di altri dati disponibili, la Commissione ha fissato il profitto di riferimento al margine di profitto dell'industria dell'Unione per le vendite del prodotto simile sul mercato dell'Unione nel 2021, il primo anno del periodo dell'inchiesta. Sebbene in quell'anno le importazioni cinesi fossero già presenti sul mercato dell'Unione, la loro quota di mercato (18 %) era al livello più basso di tutto il periodo in esame e il loro prezzo medio di vendita (27 EUR/pneumatico) era simile a quello dell'industria dell'Unione (nel segmento di livello 3, 29 EUR/pneumatico). In quell'anno il margine di profitto è stato stabilito in media al 14,8 % e al 15,1 %, 17,6 % e 9,4 % rispettivamente per i livelli 1, 2 e 3.
- (566) Il gruppo GITI ha affermato che il 2021 non era un anno adeguato per il profitto di riferimento, dati i tassi di profitto artificialmente elevati conseguiti a causa delle misure di lockdown in Cina e delle perturbazioni del commercio marittimo. A sostegno della sua argomentazione, il gruppo GITI ha richiamato varie inchieste antidumping in cui la Commissione ha respinto l'uso dei livelli di profitto del 2021 sulla base di tali considerazioni, come nei casi del legno compensato di legno tenero e delle candele ⁽¹⁸²⁾.

⁽¹⁸²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/2219 della Commissione, del 3 novembre 2025, che istituisce dazi antidumping provvisori sulle importazioni di legno compensato di legno tenero originario della Repubblica federativa del Brasile (GU L, 2025/2219, 4.11.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2219/oj), considerando 194, e regolamento di esecuzione (UE) 2025/1732 della Commissione, del 13 agosto 2025, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di candele, ceri ed articoli simili originari della Repubblica popolare cinese (GU L, 2025/1732, 14.8.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/1732/oj), considerando 321.

- (567) La Commissione ha ricordato che la scelta di un profitto di riferimento adeguato era il risultato di un'analisi caso per caso ed era subordinata a parametri specifici dell'industria. In altre parole, le conclusioni raggiunte in merito agli anni adeguati per il profitto di riferimento in un'inchiesta non precludono la scelta più adeguata in un'altra. Soprattutto, a parte una dichiarazione generica e un riferimento ad altri casi, la parte non ha fornito elementi di prova o statistiche concrete sulla situazione del mercato dell'Unione per quanto riguarda il prodotto oggetto dell'inchiesta a sostegno della sua affermazione secondo cui il 2021 non era adatto per la determinazione del profitto di riferimento. Per quanto riguarda le importazioni del prodotto in esame dalla Cina, né il loro volume né il loro livello di prezzo hanno registrato un calo o un aumento particolare nel 2021 rispetto agli anni precedenti il periodo in esame, vale a dire il 2019 o il 2020, che suggerirebbe una circostanza di mercato eccezionale a favore dell'industria dell'Unione nel 2021. I volumi delle importazioni cinesi ammontavano a circa 57 milioni di pneumatici nel 2019 (lo stesso volume del 2021) e a 55 milioni nel 2020. Il loro livello di prezzo era di 24,9 EUR/pneumatico e di 23,8 EUR/pneumatico rispettivamente nel 2019 e nel 2020. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (568) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Hankook e Kumho hanno sostenuto che l'anno 2021 non rifletteva le normali condizioni di concorrenza sul mercato e che il profitto di riferimento utilizzato per il livello 2 era irragionevolmente elevato. Per quanto riguarda il 2021, tali parti hanno sostenuto che si trattava di un anno di recupero, con una netta ripresa dopo i confinamenti e le restrizioni alla mobilità indotti dalla COVID-19. Tali parti hanno anche aggiunto che nel riesame in previsione della scadenza delle misure antidumping sulle importazioni di determinati pneumatici utilizzati per autobus e autocarri⁽¹⁸³⁾ («caso relativo agli pneumatici per autobus e autocarri»), la stessa Commissione ha constatato che la redditività dell'industria dell'Unione ha registrato un miglioramento eccezionale nel 2021. Le parti hanno inoltre affermato che il profitto nel 2021 potrebbe essere stato gonfiato, poiché quell'anno è stato interessato da carenze di semiconduttori che hanno influenzato negativamente le vendite di pneumatici originali e ciò, a sua volta, potrebbe aver aumentato la quota delle vendite di sostituzione, che in media sono più redditizie. Per dimostrare il carattere eccezionale del 2021, tali parti hanno fatto riferimento alla corrispondente classificazione NACE di Eurostat⁽¹⁸⁴⁾, che indicava margini di profitto molto più modesti, compresi tra l'8 % e il 10 %. Per quanto riguarda il livello del profitto di riferimento utilizzato dalla Commissione, le parti in questione hanno sostenuto che la Commissione non aveva spiegato perché il livello di profitto nel livello 2 fosse superiore rispetto al livello 1 e che, in ogni caso, il margine di profitto nel livello 2 era irragionevolmente elevato alla luce dei margini EBIT riportati nei rendiconti finanziari pubblicamente disponibili di Michelin e Pirelli, due principali produttori di pneumatici dell'Unione. Infine, tali parti hanno proposto che, in assenza di undercutting nel livello 2 nel periodo dell'inchiesta, la Commissione dovrebbe utilizzare il profitto ottenuto dall'industria dell'Unione in tale periodo, ossia il 13 %, come profitto di riferimento per il livello 2.
- (569) Per quanto riguarda l'anno 2021, la Commissione ha osservato che l'argomentazione secondo cui avrebbe generato una redditività eccezionale o straordinaria per l'industria dell'Unione non era suffragata da elementi di prova. L'anno 2021 ha effettivamente segnato una ripresa dopo i cali record registrati durante le misure di confinamento e le restrizioni legate alla COVID-19, ma le parti non hanno presentato alcun elemento di prova per dimostrare che, a parte la normalizzazione, quell'anno abbia effettivamente comportato una ripresa eccezionale. Analogamente, e contrariamente a quanto affermato dalle parti in questione, il caso relativo agli pneumatici per autobus e autocarri non ha stabilito che il 2021 è stato caratterizzato da profitti eccezionalmente o irragionevolmente elevati, ma piuttosto che i profitti si sono ripresi dal 2019 e hanno raggiunto il massimo nel periodo in esame (2019-2023). Le statistiche fornite sulla base del settore NACE non sono state considerate una migliore approssimazione di un profitto di riferimento per questa particolare industria, dato che si riferivano a un settore molto più ampio, che comprendeva anche i ricostruttori, che certamente operano con margini di profitto notevolmente inferiori. Queste stesse statistiche a livello NACE inoltre non hanno evidenziato un calo della redditività nel 2020, contraddicendo così l'argomentazione delle parti in questione. La Commissione ha anche ritenuto che l'argomentazione relativa alla situazione sul mercato dei semiconduttori e al suo potenziale impatto sugli pneumatici fosse speculativa e non suffragata da elementi di prova per quanto riguarda le conseguenze dedotte. In ogni caso, una carenza nell'approvvigionamento di semiconduttori non significa automaticamente che i profitti ottenuti dall'industria dell'Unione siano aumentati. A dire il vero, queste stesse carenze potrebbero aver causato notevoli perdite/ritardi nei contratti OE, incidendo quindi negativamente sulle prestazioni complessive dell'industria dell'Unione. In altre parole, nessun elemento del fascicolo indicava che tale evento abbia avuto un effetto positivo sulla redditività media dell'industria dell'Unione. Per quanto riguarda le argomentazioni relative al livello del profitto di riferimento e in particolare per il livello 2, la Commissione ha osservato che si basava su dati verificati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione e, in quanto tale, non era contestato dai risultati aggregati dei profitti pubblicati nei rendiconti finanziari di alcuni produttori dell'Unione che presumibilmente coprono una definizione del prodotto e una distribuzione regionale notevolmente più ampie. A fini di completezza, la Commissione ha osservato inoltre che nei risultati finanziari citati dalle parti i profitti del 2021 sono stati introdotti con espressioni quali «ritorno alla normalità» nel caso di Pirelli e «riallineamento con il 2019» da parte di Michelin, contraddicendo ulteriormente l'affermazione secondo cui il 2021 è stato un anno straordinario per questo settore. Per quanto riguarda il fatto che il livello di profitto del livello 2 fosse superiore rispetto al livello 1, la Commissione ha osservato che, in primo luogo, come

⁽¹⁸³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2025/58 della Commissione, considerando 357 e 358.

⁽¹⁸⁴⁾ Fabbricazione di pneumatici e camere d'aria; rigenerazione e ricostruzione di pneumatici.

riconosciuto dalle parti stesse, ciò potrebbe dipendere da molteplici ragioni economiche valide (tra cui il mix di prodotti e le vendite OE rispetto alle vendite di sostituzione) e, in secondo luogo, tale circostanza non ha avuto alcuna incidenza sull'inchiesta, in quanto il livello di profitto del livello 1 non è stato nemmeno utilizzato nei calcoli del pregiudizio, data l'assenza di importazioni dai produttori esportatori inseriti nel campione in questo livello. L'argomentazione secondo cui il margine di profitto del livello 2 era troppo elevato non era suffragata da elementi di prova. Sulla base di quanto precede, tali argomentazioni sul profitto di riferimento sono state respinte.

- (570) Uno dei produttori dell'Unione inseriti nel campione ha fornito elementi di prova a sostegno del fatto che il suo livello di investimenti, R&S e innovazione durante il periodo in esame sarebbe stato più elevato in condizioni di concorrenza normali. La Commissione ha verificato tali informazioni e ha ritenuto che l'argomentazione fosse giustificata. Per riflettere questo dato nel profitto di riferimento, la Commissione ha calcolato la differenza tra le spese per investimenti, R&S e innovazione in condizioni di concorrenza normali, fornite dall'industria dell'Unione e verificate dalla Commissione, e le spese per investimenti, R&S e innovazione effettivamente sostenute nel periodo in esame. Su tale base, il margine di profitto di riferimento è stato aumentato di [1-2 %] per tale produttore.
- (571) Il profitto di riferimento stabilito nella presente inchiesta e in conformità dell'articolo 7, paragrafo 2 quater, del regolamento di base era pertanto compreso tra il 9,4 % e il [18,6-19,6 %].
- (572) Su tale base la Commissione ha calcolato un prezzo non pregiudizievole per il prodotto simile dell'industria dell'Unione, applicando i suddetti margini di profitto di riferimento specifici per livello al costo di produzione ⁽¹⁸⁵⁾ dei produttori dell'Unione inseriti nel campione durante il periodo dell'inchiesta.
- (573) A norma dell'articolo 7, paragrafo 2 *quinquies*, del regolamento di base, come ultimo passaggio la Commissione ha valutato i costi futuri che risultano da 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 di cui all'articolo 11, paragrafo 2. Uno dei produttori dell'Unione inseriti nel campione ha fornito informazioni verificabili basate sui registri e sulle previsioni della società, in base alle quali al prezzo indicativo è stato aggiunto un costo di conformità supplementare connesso all'acquisto di quote di emissioni di CO₂ [inferiore a 0,5 EUR/pneumatico], come stabilito al considerando 572, a norma dell'articolo 7, paragrafo 2 *quinquies*, del regolamento di base.
- (574) La Commissione ha quindi stabilito il livello del margine di pregiudizio confrontando la media ponderata dei prezzi all'importazione dei produttori esportatori del paese interessato che hanno collaborato inseriti nel campione, determinata per calcolare l'undercutting dei prezzi, con la media ponderata dei prezzi non pregiudizievoli del prodotto simile venduto sul mercato dell'Unione dai produttori dell'Unione inseriti nel campione durante il periodo dell'inchiesta. L'eventuale differenza risultante da tale confronto è stata espressa in percentuale della media ponderata del valore CIF all'importazione.
- (575) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, il denunciante ha chiesto che per il calcolo del prezzo indicativo fosse utilizzato l'intero costo di produzione, comprese anche tutte le SGAV (escluso il trasporto) sostenute dalle entità di vendita collegate per le vendite sul mercato dell'Unione. Secondo il denunciante, ciò era giustificato dal fatto che il prezzo indicativo intende stabilire il prezzo al quale il pregiudizio cessa di verificarsi e pertanto dovrebbe comprendere tutti i costi associati alla produzione e alla vendita del prodotto simile. In caso contrario, il prezzo indicativo e quindi il margine di pregiudizio in base al quale sono stati fissati i dazi per Hankook sarebbero sottostimati. Il denunciante ha aggiunto che, in alternativa, la Commissione dovrebbe adeguare il livello del profitto di riferimento dal 2021 a fronte dei costi ridotti che sono stati inclusi nel prezzo indicativo, per cui lo stesso importo di profitto corrisponderebbe a un margine più elevato. Infine il denunciante ha anche sostenuto che il calcolo del pregiudizio doveva essere modificato nella misura in cui per alcune operazioni il prezzo di vendita effettivo era superiore al prezzo indicativo.

⁽¹⁸⁵⁾ Compreso l'importo delle SGAV presso l'impianto di produzione e/o la relativa sede centrale, a seconda del luogo in cui sono state sostenute.

- (576) Shandong Yongsheng ha chiesto alla Commissione di verificare nuovamente il calcolo del pregiudizio, in quanto un costo di produzione decompilato sulla base dei calcoli divulgati, dei prezzi medi di vendita e del profitto di riferimento per il livello 3 ha evidenziato un risultato incoerente con la determinazione della Commissione. Shandong Yongsheng e la CRIA hanno inoltre chiesto alla Commissione di eliminare dal calcolo del pregiudizio gli NCP con quantitativi non rappresentativi o negativi. Shandong Yongsheng ha anche rilevato una corrispondenza molto bassa tra le sue vendite e quelle dell'industria dell'Unione (solo 157 NCP sui 500 NCP venduti da Shandong Yongsheng) e ha invitato la Commissione ad ampliare la corrispondenza utilizzando gli NCP comparabili più vicini al fine di ottenere un risultato più equo. Tali argomentazioni sono state ribadite da Shandong Yongsheng dopo le ulteriori informazioni finali.
- (577) Per quanto riguarda l'inclusione di tutte le SGAV (escluso il trasporto) sostenute dalle entità di vendita collegate in relazione alle vendite sul mercato dell'Unione, la Commissione ha osservato che, quando l'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base è applicato per analogia ai fini della determinazione del prezzo all'esportazione, tale prezzo è costruito alla frontiera dell'Unione prendendo il prezzo CIF all'importazione, aggiungendo i dazi doganali e i costi successivi all'importazione e detraendo le SGAV dell'importatore collegato e un profitto teorico. Il prezzo all'esportazione così costruito è pertanto collocato alla frontiera dell'Unione, un livello equivalente in termini funzionali al prezzo franco fabbrica di un produttore dell'Unione che vende direttamente al suo primo acquirente indipendente. Poiché entrambi gli elementi del confronto devono essere collocati a uno stadio commerciale equivalente, anche il prezzo indicativo dell'industria dell'Unione deve essere stabilito a livello franco fabbrica e, come spiegato al considerando 572, includere già l'importo delle SGAV nello stabilimento di produzione e/o nella sede centrale collegata. Pertanto, non esistevano basi per aggiungere le SGAV degli operatori commerciali collegati sul versante dell'industria dell'Unione al momento di stabilire tale prezzo indicativo, in quanto così facendo il prezzo di riferimento dell'industria dell'Unione sarebbe stato spinto a uno stadio commerciale a valle della frontiera dell'Unione, creando quindi un'asimmetria con il prezzo all'esportazione costruito. L'argomentazione è stata pertanto respinta.
- (578) Per quanto riguarda la proposta di adeguare il profitto di riferimento, la Commissione ha osservato che il profitto di riferimento è un margine teorico rappresentativo dell'industria nel suo complesso ed è sostenuto dagli elementi di prova riscontrati nell'inchiesta. È considerato indicativo per l'intera industria dell'Unione. Analogamente, il prezzo indicativo è calcolato a livello dell'industria, con l'obiettivo di proteggere l'industria dell'Unione nel suo complesso. La Commissione ha pertanto ritenuto che non fosse giustificato adeguare tale prezzo ipotetico al rialzo per allinearli ai prezzi effettivi dei singoli produttori inseriti nel campione che, in un determinato anno, possono aver ottenuto prezzi superiori alla media del settore in operazioni specifiche (per motivi quali un mix di prodotti unico, condizioni contrattuali eccezionali o condizioni di mercato specifiche).
- (579) Per quanto riguarda la richiesta di Shandong Yongsheng sui calcoli, la Commissione ha confermato che sono stati nuovamente verificati e convalidati. Per quanto riguarda gli NCP con quantitativi non rappresentativi, la Commissione ha osservato che rispecchiavano effettive operazioni di vendita dell'industria dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta e rientravano nella gamma di prezzo di NCP simili. Analogamente, anche i quantitativi negativi (eventuali note di credito o restituzioni) sono stati considerati transazioni valide e sono stati compensati a livello di NCP, società o industria dell'Unione. Infine, la Commissione ha anche osservato che la percentuale di NCP corrispondenti raggiungeva circa il 70 % del volume e del valore delle vendite di Shandong Yongsheng ed è stata pertanto considerata sufficientemente elevata. Sulla base di quanto precede, le argomentazioni di Shandong Yongsheng e della CRIA sono state respinte.
- (580) Il livello di eliminazione del pregiudizio per le «altre società che hanno collaborato» e per «tutte le altre importazioni originarie del paese interessato» è stato definito allo stesso modo del margine di dumping per tali società e importazioni (cfr. i considerando 400 e 401).

- (581) Come descritto ai considerando 391 e 392 e da 453 a 455, il prezzo CIF dei produttori esportatori cinesi e i dati delle società T e G sono stati corretti e i margini di pregiudizio sono stati modificati per il gruppo Hankook, Shandong Yongsheng, le «altre società che hanno collaborato» e «tutte le altre importazioni originarie del paese interessato», come indicato nella tabella seguente:

Società	Margine di dumping definitivo (in %)	Margine di underselling definitivo (in %)
Gruppo Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	7,4	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	92,5
Altre società che hanno collaborato	24,4	40,0
Tutte le altre importazioni originarie del paese interessato	45,3	92,5

- (582) Nel presente caso i denuncianti hanno rivendicato l'esistenza di distorsioni relative alle materie prime ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2 bis, del regolamento di base. Al fine di valutare il livello appropriato di misure, la Commissione ha quindi stabilito innanzitutto l'importo del dazio necessario per eliminare il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione in assenza di distorsioni di cui all'articolo 7, paragrafo 2 bis, del regolamento di base. In seguito ha esaminato se il margine di dumping dei produttori esportatori inseriti nel campione sarebbe superiore al loro margine di pregiudizio.

6.2. Esame del margine sufficiente per eliminare il pregiudizio arrecato all'industria dell'Unione

- (583) Avendo constatato che per Shandong Yongsheng l'underselling era superiore al dumping, l'analisi delle distorsioni relative alle materie prime è diventata irrilevante, in quanto il dazio antidumping da istituire non può essere superiore al margine di dumping stabilito per tale produttore esportatore.
- (584) Tuttavia, nel caso del gruppo Hankook, poiché il margine di dumping era superiore al margine di underselling, la Commissione ha valutato se esistessero distorsioni relative alle materie prime per quanto riguarda il prodotto in esame, a norma dell'articolo 7, paragrafo 2 bis, del regolamento di base.

Distorsioni relative alle materie prime

- (585) Nella denuncia il denunciante ha fornito elementi di prova sufficienti a dimostrare l'esistenza in Cina di distorsioni relative alle materie prime ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2 bis, del regolamento di base in relazione al prodotto in esame. Secondo gli elementi di prova contenuti nella denuncia, nella RPC sono soggetti a IVA all'esportazione non rimborsabile la gomma sintetica, il nerofumo e il filo d'acciaio, ciascuno dei quali rappresenta oltre il 17 % del costo di produzione del prodotto oggetto dell'inchiesta.
- (586) Di conseguenza, come annunciato nell'avviso di apertura, conformemente all'articolo 7, paragrafo 2 bis, del regolamento di base, la Commissione ha esaminato le presunte distorsioni e qualsiasi altra distorsione di cui all'articolo 7, paragrafo 2 bis, del regolamento di base in Cina.
- (587) La Commissione ha individuato innanzitutto le principali materie prime utilizzate da ciascun produttore esportatore inserito nel campione per la produzione del prodotto in esame. Sono state considerate materie prime principali quelle che possono rappresentare almeno il 17 % del costo di produzione del prodotto in esame.

- (588) L'inchiesta ha tuttavia stabilito che nessuno di questi materiali rappresentava almeno il 17 % dei costi di produzione del gruppo Hankook. Tale determinazione è stata effettuata conformemente al regolamento di base, sulla base di prezzi esenti da distorsioni della materia prima, come stabilito al punto 3.2.5.1. La condizione di cui all'articolo 7, paragrafo 2 bis, del regolamento di base non era pertanto soddisfatta e sono state istituite misure antidumping definitive conformemente alla regola del dazio inferiore di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento di base.

7. INTERESSE DELL'UNIONE

- (589) Avendo deciso di applicare l'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione ha esaminato se fosse possibile concludere con chiarezza che non era nell'interesse dell'Unione adottare misure nel presente caso, nonostante l'accertamento di pratiche di dumping pregiudizievole, in conformità dell'articolo 21 del regolamento di base. La determinazione dell'interesse dell'Unione si è basata su una valutazione di tutti i diversi interessi coinvolti, compresi quelli dell'industria dell'Unione, degli importatori, dei grossisti, dei dettaglianti, degli utilizzatori e dei consumatori.

7.1. Interesse dell'industria dell'Unione

- (590) All'inchiesta hanno collaborato produttori dell'Unione che rappresentano un'ampia maggioranza del volume di produzione dell'Unione.
- (591) Dall'inchiesta è emerso che l'industria dell'Unione subiva un pregiudizio notevole e non era in grado di beneficiare della crescita del mercato interno né di trasferire interamente gli aumenti dei costi ai suoi clienti e che i suoi margini di profitto erano diminuiti.
- (592) Le misure, se istituite, consentirebbero probabilmente all'industria dell'Unione di recuperare parte della perdita di volumi di vendita e di quota di mercato. Inoltre i dazi, eliminando la pressione sleale sui prezzi esercitata dalle importazioni cinesi oggetto di dumping, consentirebbero all'industria dell'Unione di aumentare i suoi prezzi di vendita in linea con l'evoluzione dei costi e dunque di migliorare la sua situazione finanziaria.
- (593) In assenza di misure, data l'aggressiva politica dei prezzi evidenziata dai produttori esportatori cinesi, è altamente probabile che le importazioni oggetto di dumping aumentino in termini di volume ed esercitino un'ulteriore pressione al ribasso sui prezzi dell'industria dell'Unione. Ciò comporterebbe un ulteriore calo dei volumi delle vendite e della redditività.
- (594) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che l'istituzione di misure era chiaramente nell'interesse dell'industria dell'Unione.

7.2. Interesse degli importatori indipendenti e degli utilizzatori

- (595) Quattro importatori indipendenti hanno risposto al questionario per il campionamento. Essi rappresentavano il [10 % - 15 %] delle importazioni totali dalla RPC nel periodo dell'inchiesta. Come già indicato al punto 1.6, nessuno degli importatori inseriti nel campione ha risposto al questionario.
- (596) In nessun caso gli utilizzatori o le associazioni di utilizzatori hanno risposto al questionario, né hanno presentato osservazioni scritte su questioni relative all'interesse dell'Unione.
- (597) Nelle loro comunicazioni Deldo e Interpneu, due grandi importatori, si sono opposti all'istituzione di misure, sostenendo che i dazi comporterebbero carenze di approvvigionamento, in particolare nel livello 3. Secondo quanto affermato, tale carenza di offerta danneggerebbe le imprese (in particolare i costruttori di automobili, in quanto aumenterebbe ulteriormente i prezzi delle automobili) e i consumatori che, di conseguenza, ritarderebbero la sostituzione degli pneumatici, con conseguenti problemi ambientali e di sicurezza stradale. Le parti hanno inoltre asserito che i dazi comporterebbero un'ulteriore concentrazione in un mercato già oggetto di indagine per condotta anti-concorrenziale.
- (598) Altre parti interessate, in particolare la CRIA e Hankook, hanno ribadito alcune di queste argomentazioni. In particolare, hanno sostenuto che i dazi ridurrebbero l'efficienza del mercato e la concorrenza e determinerebbero carenze di approvvigionamento nel segmento economico, colpendo in modo sproporzionato i clienti più sensibili ai prezzi.

- (599) Numerose parti hanno inoltre affermato che l'istituzione di misure su alcuni tipi di prodotto specifici era contraria all'interesse dell'Unione, poiché l'industria dell'Unione non li produceva, o comunque non in quantità sufficienti. Tale affermazione riguardava in particolare gli pneumatici temporanei (4M Pro&Invest, CRIA, Hyundai e Hankook) e gli pneumatici per rimorchi (4M Pro&Invest, CRIA e Otto Just), gli pneumatici a fascia bianca (Vannetukku) e vari altri pneumatici di nicchia quali gli pneumatici per fuoristrada, gli pneumatici a struttura diagonale, gli pneumatici per auto storiche, i marchi specifici per veicoli d'epoca, gli pneumatici per rimorchi ad alta velocità e competizioni, gli pneumatici semislick utilizzati per il drifting sportivo (B.I.S. Srl, Srl, Baltityre Group, Bronson Wheels AB, Edison, Gummistrada B.V, Maxxis Hellas, Pneurama Lda e VA-PA Toute Oy).
- (600) La Commissione ha ritenuto che la maggior parte di tali argomentazioni fosse piuttosto generica e priva di fondamento. In particolare, il fascicolo non conteneva alcun elemento a sostegno dell'affermazione secondo cui, qualora i costruttori di automobili continuassero a importare pneumatici dalla RPC, non sarebbero in grado di trasferire il lieve aumento di prezzo sul loro prodotto finale (automobili) ai loro clienti. Analogamente, le affermazioni sui ritardi nella sostituzione degli pneumatici a causa dell'aumento dei prezzi sono altamente speculative e, dati i rigorosi requisiti normativi e i controlli in vigore a tale riguardo, non sono confermate. Infine, per quanto riguarda le argomentazioni relative alla concentrazione del mercato, la Commissione ha osservato che attualmente operano sul mercato dell'Unione almeno 10 produttori noti dell'Unione; in ogni caso, le parti non hanno presentato alcun elemento di prova del motivo per cui i dazi determinerebbero un'ulteriore concentrazione. Analogamente, l'inchiesta in corso richiamata dalle parti ha una portata diversa sia per quanto riguarda l'orizzonte temporale che per quanto riguarda la definizione del prodotto e, in ogni caso, non ha prodotto risultanze concrete a sostegno dell'affermazione secondo cui i dazi antidumping sarebbero contrari all'interesse dell'Unione.
- (601) Per quanto riguarda l'argomentazione relativa alle carenze di approvvigionamento, queste ultime non sono state confermate dall'inchiesta. In primo luogo, l'industria dell'Unione produce pneumatici di livello 3 in quantità significative e può aumentare il proprio volume di produzione. Anche se negli ultimi anni l'industria dell'Unione ha perso volumi di vendita in questo segmento a causa della concorrenza sleale dei prezzi insostenibilmente bassi offerti dai produttori esportatori cinesi, ciò non significa che, una volta normalizzati i prezzi, l'industria dell'Unione non sarebbe in grado o disposta ad aumentare la produzione e le vendite dei prodotti di livello 3. Lo stesso vale per i tipi di prodotto più specifici elencati al considerando 599. La Commissione ha constatato che la maggior parte di questi pneumatici specifici, quali pneumatici temporanei, pneumatici per rimorchi, pneumatici a fascia bianca, pneumatici a struttura diagonale e pneumatici fuoristrada professionali, erano di fatto prodotti dall'industria dell'Unione. Sebbene sia possibile che per alcuni tipi di prodotto l'industria dell'Unione sia stata emarginata dalle importazioni cinesi a basso prezzo, nessuna delle parti ha fornito un'argomentazione motivata secondo cui l'industria dell'Unione, che consta di oltre 70 stabilimenti e oltre 20 centri di R&S in tutta Europa, non sarebbe in grado di produrre nessuno di questi pneumatici speciali. Esistono inoltre numerose fonti di approvvigionamento alternative, come si evince dal punto 5.2.1 sulle importazioni da paesi terzi.
- (602) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, numerose parti hanno espresso il loro disaccordo con le determinazioni relative all'interesse dell'Unione.
- (603) Hyundai ha affermato che l'industria dell'Unione non era interessata alla produzione di pneumatici di scorta a uso temporaneo. Hyundai ha sostenuto che, pur essendo piccolo, questo segmento non dovrebbe essere ignorato, soprattutto alla luce della parallela inchiesta antisovvenzioni che potrebbe aumentare ulteriormente il livello dei dazi, e ha auspicato una valutazione equilibrata. Secondo Hyundai, la conclusione secondo cui i costruttori di automobili erano in grado di trasferire gli aumenti di prezzo derivanti dai dazi era inammissibile in quanto non teneva adeguatamente conto degli interessi dei cittadini dell'Unione. Hyundai ha anche ritenuto che la disponibilità di fonti di approvvigionamento alternative non fosse pertinente per l'interesse dell'Unione, in quanto non sosteneva l'industria dell'Unione.
- (604) Otto Just ha ribadito che i dazi sugli pneumatici per rimorchi comporterebbero carenze di approvvigionamento, poiché l'industria dell'Unione non li produce in quantità sufficienti e secondo le specifiche richieste.
- (605) La Coalition of PC-LL Importers ha ribadito che, sulla base delle loro ampie conoscenze del mercato, l'industria dell'Unione non era interessata al segmento di livello 3, dal quale si era deliberatamente ritirata al fine di concentrarsi su prodotti più redditizi. Tale parte interessata ha inoltre affermato che non esistevano fonti alternative alla Cina comparabili in termini di scala e di prezzo per gli pneumatici di livello 3. Secondo tale parte, i dazi farebbero quindi aumentare direttamente i prezzi, colpendo più duramente gli acquirenti più sensibili ai prezzi. Anche l'eventuale diversione degli scambi provocata dai dazi, con l'aumento delle vendite nell'Unione dalla Thailandia, dal Vietnam o dalla Cambogia, non aiuterebbe l'industria dell'Unione. La Coalition of PC-LL Importers infine ha sottolineato l'ampio sostegno alle sue opinioni espresso in una lettera congiunta firmata da oltre 100 grossisti e distributori indipendenti di pneumatici.

- (606) L'importatore Mileage Tyres ha espresso preoccupazioni analoghe e ha affermato che i dazi, facendo aumentare il prezzo degli pneumatici di fascia economica e media, avrebbero un impatto diretto sui consumatori, in particolare sulle famiglie a basso reddito. Questi costi aggiuntivi possono rallentare la sostituzione degli pneumatici, con potenziali implicazioni per la sicurezza stradale. Secondo Mileage Tyres, le forniture al di fuori della Cina avevano una capacità produttiva limitata e funzionavano con tempi di consegna più lunghi e costi più elevati. Gli operatori commerciali, in particolare le officine più piccole e i dettaglianti che già lavorano con margini ridotti, sarebbero indebitamente colpiti da tali misure. Infine, Mileage Tyres ha aggiunto che i dazi ridurrebbero in modo significativo la differenza di prezzo tra pneumatici di fascia media e pneumatici economici, determinando una riduzione della scelta per i consumatori e un cambiamento della domanda che potrebbero causare problemi di offerta.
- (607) Kumho ha affermato che la determinazione della Commissione secondo cui i dazi consentirebbero all'industria dell'Unione di aumentare i suoi prezzi in linea con i suoi costi non era suffragata da elementi di prova. Secondo Kumho inoltre la Commissione non ha tenuto adeguatamente conto degli interessi dei consumatori e dell'industria automobilistica, che stava attraversando difficoltà economiche dovute, tra l'altro, agli aumenti dei costi, a un contesto normativo dell'UE sempre più rigoroso e alla contrazione delle vendite, non da ultimo a causa della concorrenza dei produttori cinesi. Kumho ha infine affermato che le misure limiterebbero la concorrenza e l'efficienza sul mercato dell'Unione.
- (608) La Commissione ha ritenuto che, data l'esistenza di una contrazione dei prezzi, era legittimo aspettarsi che i dazi avrebbero contribuito alla capacità dell'industria dell'Unione di aumentare i suoi prezzi in linea con i suoi costi. I consumatori possono risentire negativamente dell'aumento dei prezzi. Tuttavia il mantenimento della capacità dell'industria dell'Unione di offrire un'ampia gamma di prodotti in ultima analisi è anche nell'interesse dei consumatori. Lo stesso vale per i costruttori di automobili. A dispetto delle reali difficoltà rilevate da Kumho e Hyundai, in assenza di collaborazione da parte degli utilizzatori e di dati verificati, il fascicolo non conteneva alcun elemento a sostegno della conclusione che i costruttori di automobili di fatto non sarebbero in grado di trasferire tale aumento marginale dei costi. L'obiettivo delle misure è ripristinare condizioni eque sul mercato dell'Unione e l'affermazione secondo cui esse limiterebbero la concorrenza o l'efficienza è risultata del tutto infondata. Analogamente, le argomentazioni relative alla carenza di offerta di pneumatici specifici (pneumatici per rimorchi o pneumatici di scorta a uso temporaneo) o dell'intero segmento di livello 3 a causa di una decisione deliberata dell'industria dell'Unione di ritirarsi definitivamente da tale produzione non erano suffragate da elementi di prova. Tali argomentazioni sembrano inoltre negare completamente la principale ragione alla base dello spostamento dell'industria dell'Unione verso segmenti di fascia superiore, vale a dire le condizioni di mercato insostenibili create dalle importazioni cinesi oggetto di dumping nel segmento di livello 3. Anche le presunte limitazioni riguardanti le forniture alternative da paesi terzi non erano suffragate da elementi di prova. A tale riguardo la Commissione tiene a sottolineare che in un'inchiesta antidumping deve valutare la qualità e la fondatezza degli elementi di prova forniti e che la ripetizione, o anche un ampio sostegno, di per sé non si considerano come prove o evidenze di un'asserzione, soprattutto quando nessun importatore/utilizzatore rappresentativo ha risposto al questionario. La Commissione ha pertanto concluso che le sue determinazioni non sono state sostanzialmente contestate dalle osservazioni sulla divulgazione definitiva delle informazioni e pertanto la sua valutazione, come spiegato ai considerando 600 e 601, è stata confermata.

7.3. Conclusioni sull'interesse dell'Unione

- (609) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che non vi erano fondati motivi di ritenere contraria all'interesse dell'Unione l'istituzione di misure sulle importazioni di pneumatici per autovetture e autocarri leggeri originari della RPC.

8. MISURE ANTIDUMPING DEFINITIVE

- (610) Viste le conclusioni raggiunte dalla Commissione in merito al dumping, al pregiudizio, al nesso di causalità, al livello delle misure e all'interesse dell'Unione, è opportuno istituire misure antidumping definitive per evitare che le importazioni oggetto di dumping arrechino un ulteriore pregiudizio all'industria dell'Unione.
- (611) È opportuno istituire misure antidumping definitive sulle importazioni di pneumatici per autovetture e autocarri leggeri originari della Repubblica popolare cinese, conformemente alla regola del dazio inferiore di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento di base. La Commissione ha confrontato i margini di pregiudizio e i margini di dumping al punto 6. L'importo dei dazi è stato stabilito al livello corrispondente al valore più basso tra il margine di dumping e il margine di pregiudizio.

- (612) Sulla base di quanto precede, le aliquote del dazio antidumping definitivo, espresse sul prezzo CIF franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, dovrebbero essere le seguenti:

Società	Dazio antidumping definitivo (in %)
Gruppo Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	4,3
Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3
Altre società che hanno collaborato	24,4
Tutte le altre importazioni originarie del paese interessato	45,3

- (613) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, Kumho ha sostenuto che i prezzi minimi all'importazione («PMI») sarebbero la forma di misure più appropriata.
- (614) Il gruppo GITI, Hankook, Kumho e la Coalition of PC-LL Importers hanno affermato che le misure dovrebbero assumere la forma di un dazio fisso. Tali parti hanno sostenuto che, in un mercato segmentato come quello degli pneumatici, i dazi ad valorem non erano appropriati in quanto incidavano maggiormente sui prodotti più costosi ed era quindi probabile che mantenessero o addirittura introducessero l'incentivo a concentrare le vendite nel segmento più economico (livello 3), che era già stato il più colpito dalle importazioni cinesi. Le parti in questione hanno affermato che sono stati istituiti dazi fissi anche nel caso relativo agli pneumatici per autobus e autocarri sulla base della stessa considerazione. Il gruppo GITI ha inoltre sottolineato che la forma delle misure costituiva parte integrante del loro effetto riparatore. Dato che la pressione sui prezzi non era uguale tra i livelli ed era più forte nel livello 3, i dazi ad valorem che incidavano maggiormente sui livelli superiori e meno sul livello 3 non erano adeguati. Hankook, Kumho e la Coalition of PC-LL Importers hanno inoltre aggiunto che le attuali tendenze inflazionistiche e il probabile aumento dei costi delle materie prime stavano già facendo salire i prezzi degli pneumatici, che quindi, in caso di dazi ad valorem, risulterebbero ulteriormente e ingiustificatamente gonfiati. Infine, il gruppo GITI, Hankook e Kumho hanno anche affermato che i dazi fissi avevano maggiori probabilità di fornire protezione contro le pratiche di assorbimento dei prezzi.
- (615) D'altro canto, il denunciante ha insistito sul fatto che l'effetto riparatore dei dazi avrebbe dovuto essere preservato per tutto il periodo della loro durata e che i dazi fissi avrebbero probabilmente subito una rapida erosione nel contesto delle recenti tendenze inflazionistiche e degli aumenti dei prezzi delle materie prime, come illustrato dal caso relativo ai GOES ⁽¹⁸⁶⁾, in cui è stato necessario avviare un'inchiesta di salvaguardia a seguito dell'annullamento dell'effetto riparatore dei dazi sotto forma di PMI. Il denunciante ha pertanto invitato la Commissione ad accettare dazi fissi solo a condizione che a) tali dazi siano automaticamente convertiti in dazi ad valorem ogniqualvolta diventino inferiori a quanto stabilito e b) i dazi possano essere convertiti in dazi ad valorem su richiesta dei produttori dell'Unione che rappresentano oltre il 25 % della produzione dell'Unione.
- (616) La Commissione ha ritenuto che, nelle attuali condizioni del caso che riguarda un'ampia gamma di prodotti a prezzi variabili, sarebbe necessario creare prezzi minimi all'importazione per numerose categorie, rendendo impraticabile l'attuazione e l'applicabilità di tale misura. Inoltre, il fatto che una quota significativa delle vendite era effettuata tramite operatori commerciali collegati complicherebbe ulteriormente la corretta applicazione di tale forma di misura a causa di potenziali compensazioni incrociate. L'argomentazione è stata quindi respinta.
- (617) Sebbene i dazi fissi possano esercitare un effetto correttivo più forte sugli pneumatici più economici, che costituiscono la maggior parte delle attuali esportazioni cinesi di livello 3 nell'Unione, la Commissione ha osservato che il pregiudizio riscontrato non era limitato al livello 3. I dazi fissi inoltre fornirebbero un livello di protezione relativamente ridotto nei confronti di prodotti con cerchi più alti o più pesanti (pneumatici per autocarri leggeri), indipendentemente dal loro livello di classificazione, senza alcuna reale giustificazione economica. Per quanto riguarda il caso relativo agli pneumatici per autobus e autocarri, nonostante le analogie, la

⁽¹⁸⁶⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1953 della Commissione, del 29 ottobre 2015, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati prodotti laminati piatti di acciai al silicio detti «magnetici» a grani orientati originari della Repubblica popolare cinese, del Giappone, della Repubblica di Corea, della Federazione russa e degli Stati Uniti d'America (GU L 284 del 30.10.2015, pag. 109, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1953/oj).

scelta dei dazi fissi è stata motivata anche dagli interessi specifici dei ricostruttori, che non sono presenti in questo caso. La Commissione ha inoltre osservato che alcuni degli argomenti sollevati a sostegno dei dazi fissi (maggiore effetto protettivo sugli pneumatici di livello 3) di fatto esacerbavano le preoccupazioni espresse dalle stesse parti riguardo all'interesse dell'Unione, quali le presunte carenze di approvvigionamento del livello 3 causate dall'istituzione di misure, come descritto ai considerando 605 e 606. Inoltre, anche se è meno probabile che i dazi fissi incoraggino pratiche di assorbimento, di per sé non le escludono, mentre nel contempo l'effetto riparatore dei dazi fissi è indubbiamente più suscettibile all'erosione a causa delle tendenze inflazionistiche e degli aumenti dei costi di produzione, che sono stati evocati anche dalle parti in questione. Le proposte del denunciante sui dazi fissi che potrebbero essere convertiti in dazi ad valorem a determinate condizioni sono state considerate impraticabili. Sulla base di quanto precede, la Commissione ha pertanto ritenuto che non vi fossero fondati motivi per modificare la forma dei dazi proposti.

- (618) Le aliquote individuali del dazio antidumping specificate nel presente regolamento per ciascuna società sono state stabilite sulla base delle risultanze della presente inchiesta. Esse rispecchiano pertanto la situazione constatata nel corso dell'inchiesta per le società in questione. Tali aliquote del dazio si applicano esclusivamente alle importazioni del prodotto in esame originario del paese interessato e fabbricato dalle persone giuridiche indicate. Le importazioni del prodotto in esame fabbricato da qualsiasi altra società non specificamente menzionata nel dispositivo del presente regolamento, compresi i soggetti collegati a quelli espressamente menzionati, dovrebbero essere soggette all'aliquota del dazio applicabile a «tutte le altre importazioni originarie del paese interessato». Esse non dovrebbero essere assoggettate a nessuna delle aliquote del dazio antidumping individuali.
- (619) Una società può chiedere l'applicazione delle aliquote individuali del dazio antidumping in caso di successiva modifica del proprio nome. La richiesta deve essere presentata alla Commissione ⁽¹⁸⁷⁾. La richiesta deve contenere tutte le informazioni pertinenti atte a dimostrare che la modifica non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio ad essa applicabile. Se la modifica del nome non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio a essa applicabile, un regolamento relativo alla modifica del nome sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (620) Al fine di ridurre al minimo i rischi di elusione dovuti alla differenza nelle aliquote del dazio sono necessarie misure speciali per garantire l'applicazione dei dazi antidumping individuali. L'applicazione di dazi antidumping individuali è possibile solo su presentazione di una fattura commerciale valida alle autorità doganali degli Stati membri. La fattura deve rispettare le prescrizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento. Fino alla presentazione di tale fattura, le importazioni dovrebbero essere soggette al dazio antidumping applicabile a «tutte le altre importazioni originarie del paese interessato».
- (621) Sebbene la presentazione della fattura sia necessaria per consentire alle autorità doganali degli Stati membri di applicare alle importazioni le aliquote del dazio antidumping individuali, essa non costituisce l'unico elemento che le autorità doganali devono prendere in considerazione. Di fatto, anche qualora sia presentata loro una fattura che soddisfa tutte le prescrizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento, le autorità doganali degli Stati membri devono effettuare i consueti controlli e possono, come in tutti gli altri casi, esigere documenti supplementari (documenti di spedizione ecc.) al fine di verificare l'esattezza delle informazioni dettagliate contenute nella dichiarazione e garantire che la successiva applicazione dell'aliquota inferiore del dazio sia giustificata conformemente al diritto doganale.
- (622) Nel caso di un aumento significativo del volume delle esportazioni di una delle società che beneficiano di aliquote individuali del dazio inferiori dopo l'istituzione delle misure in esame, tale aumento potrebbe essere considerato di per sé una modificazione della configurazione degli scambi dovuta all'istituzione di misure ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento di base. In tali circostanze, e purché siano soddisfatte le necessarie condizioni, può essere avviata un'inchiesta antielusione. Con tale inchiesta può, tra l'altro, essere esaminata la necessità di sopprimere le aliquote individuali del dazio e istituire di conseguenza un dazio su scala nazionale.

⁽¹⁸⁷⁾ Commissione europea, direzione generale del Commercio e della sicurezza economica, direzione G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, Belgio. E-mail: Trade-defence-complaints@ec.europa.eu.

- (623) Per garantire la corretta applicazione dei dazi antidumping, il dazio antidumping per tutte le altre importazioni originarie della RPC dovrebbe applicarsi non solo ai produttori esportatori che non hanno collaborato alla presente inchiesta, ma anche ai produttori che non hanno esportato nell'Unione nel periodo dell'inchiesta.
- (624) I produttori esportatori che non hanno esportato il prodotto in esame nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta dovrebbero poter chiedere alla Commissione di essere soggetti all'aliquota del dazio antidumping per le società che hanno collaborato non inserite nel campione. La Commissione dovrebbe accogliere tale richiesta purché siano soddisfatte tre condizioni. Il nuovo produttore esportatore dovrebbe dimostrare che: i) non ha esportato il prodotto in esame nell'Unione nel PI; ii) non è collegato ad alcun produttore esportatore che ha esportato il prodotto in esame nell'Unione nel periodo dell'inchiesta; e iii) ha esportato il prodotto in esame in un periodo successivo o ha assunto un'obbligazione contrattuale irrevocabile di esportarne un quantitativo significativo nell'Unione.

9. REGISTRAZIONE

- (625) 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.
- (626) Poiché nel presente procedimento non sono state istituite misure provvisorie, non erano soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento di base per l'applicazione retroattiva del dazio antidumping definitivo.
- (627) In seguito alla divulgazione definitiva delle informazioni, il denunciante ha chiesto la riscossione retroattiva dei dazi, sostenendo che non erano subordinati all'applicazione di misure provvisorie e che erano soddisfatte le quattro condizioni di cui all'articolo 10, paragrafo 4, lettere da a) a d), del regolamento di base. Il denunciante ha sostenuto che non vi era alcun motivo plausibile per cui le misure provvisorie dovessero rappresentare una condizione preliminare per la riscossione retroattiva dei dazi, il cui scopo principale era quello di evitare che l'effetto riparatore delle misure fosse compromesso, e ha richiamato una giurisprudenza del Tribunale (T-749/16 *Stemcor*)⁽¹⁸⁸⁾ a sostegno di tale opinione. Numerose altre parti, in particolare Hankook, Kumho, CRIA e Adine, hanno invece sostenuto che la riscossione retroattiva dei dazi era giuridicamente preclusa in assenza di misure provvisorie, a cui fa chiaramente riferimento l'articolo 10, paragrafo 4, del regolamento di base. Adine ha inoltre sostenuto che, senza misure provvisorie, in assenza delle informazioni necessarie in termini di potenziale bilancio e tempistica per la riscossione retroattiva, gli operatori economici erano privati del diritto di prendere decisioni equilibrate e informate. Adine ha infine sostenuto che non erano soddisfatte neppure le condizioni per la riscossione retroattiva dei dazi di cui all'articolo 10, paragrafo 4, lettera d), del regolamento di base, vale a dire un sostanziale aumento delle importazioni.
- (628) La Commissione ha espresso disaccordo con l'argomentazione del denunciante e ha ritenuto che la giurisprudenza citata non sostenesse l'argomentazione secondo cui l'istituzione di misure provvisorie non era una condizione per la riscossione retroattiva dei dazi, in quanto nel caso sottoposto al Tribunale, a differenza della presente inchiesta, di fatto sono state imposte misure provvisorie e la questione non è stata affrontata dal Tribunale. L'approccio proposto dal denunciante inoltre comporterebbe periodi più lunghi di riscossione retroattiva dei dazi nei casi nei cui non sono state previste misure provvisorie rispetto ai casi caratterizzati da misure provvisorie, senza una chiara indicazione del motivo per cui il legislatore intenderebbe applicare tale differenziazione. L'argomentazione del denunciante è stata pertanto respinta.

10. DISPOSIZIONI FINALI

- (629) A norma dell'articolo 109 del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁸⁹⁾, quando un importo deve essere rimborsato a seguito di una sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, il tasso d'interesse da applicare dovrebbe essere quello applicato dalla Banca centrale europea alle sue principali operazioni di rifinanziamento, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C, il primo giorno di calendario di ciascun mese.

⁽¹⁸⁸⁾ Sentenza del Tribunale (Seconda Sezione), dell'8 maggio 2019, nella causa *Stemcor London Ltd e Samac Steel Supplies/Commissione*, T-749/16, ECLI:EU:T:2019:310.

⁽¹⁸⁹⁾ Regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2024, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione (GU L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).

(630) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1036,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di pneumatici nuovi, di gomma, dei tipi utilizzati: per autoveicoli da turismo (compresi gli autoveicoli di tipo «break» e auto da corsa) e per autobus o autocarri, con un indice di carico inferiore o uguale a 121, attualmente classificati con i codici 4011 10 00 e 4011 20 10 e originari della Repubblica popolare cinese.
2. Le aliquote del dazio antidumping definitivo applicabili al prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, per il prodotto descritto al paragrafo 1 e fabbricato dalle società sottoelencate, sono le seguenti:

Paese d'origine	Società	Dazio antidumping definitivo (in %)	Codice addizionale TARIC
Repubblica popolare cinese	Gruppo Hankook: — Chongqing Hankook Tire Co., Ltd — Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd — Hankook Tire China Co., Ltd	4,3	88CO
Repubblica popolare cinese	Shandong Yongsheng Rubber Group Co., Ltd	45,3	88CP
Repubblica popolare cinese	Altre società che hanno collaborato elencate nell'allegato	24,4	Cfr. l'allegato
Repubblica popolare cinese	Tutte le altre importazioni originarie del paese interessato	45,3	8999

3. L'applicazione delle aliquote individuali del dazio specificate per le società citate 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 del soggetto che rilascia tale fattura, identificato con nome e funzione, formulata come segue: «Il sottoscritto certifica che il (volume, espresso nell'unità da noi utilizzata) 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 (paese interessato). Il sottoscritto dichiara che le informazioni fornite nella presente fattura sono complete ed esatte». Fino alla presentazione di tale fattura si applica il dazio applicabile a tutte le altre importazioni originarie della Repubblica popolare cinese.
4. Salvo diversa indicazione, si applicano le disposizioni vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

L'allegato indicato all'articolo 1, paragrafo 2, può essere modificato al fine di aggiungere nuovi produttori esportatori della Repubblica popolare cinese e assoggettarli all'opportuna media ponderata dell'aliquota del dazio antidumping applicabile alle società che hanno collaborato non inserite nel campione. Un nuovo produttore esportatore fornisce elementi di prova attestanti che: a) non ha esportato le merci di cui all'articolo 1, paragrafo 1, nel periodo dell'inchiesta (dall'1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2024); b) non è collegato a un esportatore o a un produttore soggetto alle misure istituite dal presente regolamento e che avrebbe potuto collaborare all'inchiesta iniziale; e c) ha effettivamente esportato il prodotto in esame o ha assunto un'obbligazione contrattuale irrevocabile di esportarne un quantitativo significativo nell'Unione dopo la fine del periodo dell'inchiesta.

Articolo 3

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

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

Fatto a Bruxelles, il 6 luglio 2026

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO

Altre società che hanno collaborato

Nome della società	Codice addizionale TARIC
Anhui Jichi Tire Co., Ltd.	88CQ
CHENG SHIN RUBBER (XIAMEN) IND. LTD.	88CR
CHENG SHIN TIRE & RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88CS
Continental Tires (China) Co., Ltd.	88CT
Cooper (Kunshan) Tire Co., Ltd.	88EV
DONGYING FANGXING RUBBER CO., LTD	88CU
Dongying Zhagao Rubber Co., Ltd.	88CV
Double Coin Group (Anhui) Warrior Tire Co., Ltd.	88CW
Doublestar-Dongfeng Tyre Co., Ltd.	88CX
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.	88EW
GITI Tire (Fujian) Company Ltd.	88CY
GITI Tire (Hualin) Company Ltd.	88EX
GUIZHOU TYRE CO., LTD.	88CZ
Goodyear Dalian Tire Company Limited	88EY
HEBEI WANDA TYRE CO., LTD.	88DA
JIANGSU GENERAL SCIENCE TECHNOLOGY CO., LTD.	88EZ
Jining Shenzhou Tyre Co., Ltd.	88DB
KENDA RUBBER (CHINA) CO., LTD.	88DC
KENDA RUBBER (TIANJIN) CO., LTD.	88DD
Kumho Tire (Changchun) Co., Inc.	88FA
Kumho Tire (Tianjin) Co., Inc.	88FB
Nanjing Kumho Tire Co., Ltd.	88FC
NANKANG (ZHANGJIAGANG FREE TRADE ZONE) RUBBER INDUSTRIAL CO., LTD.	88DE
Pirelli Tyre (Jiaozuo) Co., Ltd.	88DF
Pirelli Tyre Co., Ltd.	88DG
Prinx Chengshan (Shandong) Tire Co., Ltd.	88DH
Qingdao Doublestar Tire Industrial Co., Ltd.	88DI
Qingdao Fullrun Tyre Tech Corp., Ltd.	88DJ
QINGDAO NEXEN TIRE CORPORATION	88DK
Qingdao Sentury Tire Co., Ltd.	88DL
Qingzhou Rydanz Rubber Science And Technology Co., Ltd.	88DM
Sailun (Dongying) Tire Co., Ltd.	88DN
Sailun Group Co., Ltd.	88DO

Nome della società	Codice aggiuntivo TARIC
Shaanxi Yanchang Petroleum Group Rubber Co., Ltd.	88DP
Shandong Changlu Hong Tire Co., Ltd.	88DQ
Shandong Duratti Rubber Corporation Co., Ltd.	88DR
Shandong Fengyuan Tire Manufacturing Co., Ltd.	88DS
Shandong Habilead Rubber Co., Ltd.	88DT
Shandong Haohua Tire Co., Ltd.	88DU
Shandong Hongsheng Rubber Technology Co., Ltd.	88DV
Shandong Linglong Tyre Co., Ltd.	88DW
Shandong Lutai Rubber Company Limited	88DX
SHANDONG MIRAGE TYRES CO., LTD.	88DY
Shandong New Continent Tire Co., Ltd.	88DZ
Shandong Province Sanli Tire Manufacture Co., Ltd.	88EA
SHANDONG WANDA BOTO TYRE CO., LTD.	88EB
Shandong Xinghongyuan Tyre Co., Ltd.	88EC
SHANDONG YONGFENG TYRES CO., LTD.	88ED
Shandong Youyue Rubber Technology Co., Ltd.	88EE
Shouguang Firemax Tyre Co., Ltd.	88EF
Sichuan Tyre & Rubber Co., Ltd.	88EG
Sichuan Yuanxing Rubber Co., Ltd.	88EH
Sumitomo Rubber (Changshu) Co., Ltd.	88EI
Sumitomo Rubber (Hunan) Co., Ltd.	88EJ
Tercelo Tire (Qingzhou) Co., Ltd.	88EK
TIANJIN WANDA TYRE CO., LTD.	88EL
TRIANGLE TYRE CO., LTD.	88EM
Wanli Tire Corporation Limited	88EN
ZHAOQING JUNHONG CO., LTD.	88EO
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	88EP
Zhongyi Rubber Co., Ltd.	88EQ
ZODO TIRE CO., LIMITED	88ER