REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/61 DELLA COMMISSIONE

del 15 gennaio 2025

che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea ([1]), in particolare l'articolo 18,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

1.1. Inchieste precedenti e misure in vigore

(1) Il 4 maggio 2018 la Commissione europea ("Commissione") ha adottato il regolamento (UE) 2018/683 ([2]) che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 ("pneumatici" o "prodotto in esame") originari della Repubblica popolare cinese ("RPC").

(2) Il 18 ottobre 2018 la Commissione ha adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1579 ([3]) che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese ("regolamento antidumping iniziale").

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

([1]) GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21.

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

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

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

(4) A seguito di un ricorso presentato dalla China Rubber Industry Association ("CRIA") e dalla China Chamber of Commerce of Metals, Minerals & Chemicals Importers & Exporters ("CCCMC"), il 4 maggio 2022 il Tribunale dell'Unione europea ha annullato, nella sentenza nelle cause riunite T-30/19 e T-72/19 ([5]) ("sentenza del Tribunale"), i regolamenti antidumping e antisovvenzioni iniziali per quanto riguarda diversi produttori esportatori.

(5) A seguito della sentenza del Tribunale, la Commissione ha riaperto le inchieste e il 4 aprile 2023 la Commissione ha istituito nuovamente un dazio antidumping definitivo con il regolamento di esecuzione (UE) 2023/737 ([6]) ("secondo regolamento antidumping") e un dazio compensativo definitivo con il regolamento di esecuzione (UE) 2023/738 ([7]) ("secondo regolamento antisovvenzioni").

(6) Il 6 settembre 2024 la Commissione ha chiuso due riesami intermedi parziali delle misure antidumping e compensative applicabili alle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese ([8]) ([9]).

(7) I dazi compensativi attualmente in vigore sono espressi in euro per unità e vanno da 3,75 a 57,28 EUR per unità.

1.2. **Domanda di riesame in previsione della scadenza**

(8) In seguito alla pubblicazione di un avviso di imminente scadenza ([10]), la Commissione europea ("Commissione") ha ricevuto una domanda di riesame a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 ("regolamento di base").

(9) La domanda di riesame è stata presentata l'11 agosto 2023 dalla coalizione contro le importazioni sleali di pneumatici ("richiedente") per conto dell'industria dell'Unione di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 6, del regolamento di base. La domanda di riesame era motivata dal fatto che la scadenza delle misure implicava il rischio di persistenza o reiterazione delle sovvenzioni e di persistenza o reiterazione del pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

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

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

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

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

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

([10]) GU C 62 del 20.2.2023, pag. 4.

1.3. **Apertura di un riesame in previsione della scadenza**

(10) Avendo stabilito, previa consultazione del comitato istituito dall'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento di base, che esistevano elementi di prova sufficienti per l'apertura di un riesame in previsione della scadenza, il 10 novembre 2023 la Commissione, sulla base dell'articolo 18 del regolamento di base, ha aperto un riesame in previsione della scadenza riguardante le importazioni nell'Unione di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121 originari della Repubblica popolare cinese ("paese interessato"). La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([11]) ("avviso di apertura").

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

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

1.5. **Parti interessate**

(12) Nell'avviso di apertura le parti interessate sono state invitate a contattare la Commissione per partecipare all'inchiesta. La Commissione ha inoltre informato espressamente dell'apertura del riesame in previsione della scadenza il richiedente, i produttori noti e le autorità della Repubblica popolare cinese, gli importatori noti, oltre alle associazioni notoriamente interessate, invitandoli a partecipare.

(13) Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni sull'apertura del riesame in previsione della scadenza e di chiedere un'audizione con la Commissione e/o con il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale.

1.6. **Campionamento**

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

Campionamento dei produttori dell'Unione

(15) Nell'avviso di apertura la Commissione ha comunicato di aver selezionato in via provvisoria un campione di produttori dell'Unione. La Commissione ha selezionato il campione sulla base di quanto segue:

— la rappresentatività complessiva in termini di dimensioni del volume di produzione e di vendita del prodotto simile durante il periodo dell'inchiesta di riesame;

— la rappresentatività dei livelli ([12]) in termini di dimensioni del volume di produzione e di vendita del prodotto simile durante il periodo dell'inchiesta di riesame;

— la distribuzione geografica e la rappresentatività dei produttori dell'Unione in base alla categoria, in particolare PMI e grandi imprese.

(16) Il campione era costituito da sei produttori dell'Unione. I produttori dell'Unione inseriti nel campione rappresentavano oltre il 25 % del volume totale stimato della produzione e delle vendite del prodotto simile nell'Unione.

(17) Conformemente all'articolo 27 del regolamento di base, la Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni sul campione provvisorio. Non sono pervenute osservazioni. Il campione è stato dunque considerato rappresentativo dell'industria dell'Unione.

([11]) Avviso di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure antisovvenzioni applicabili alle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, originari della Repubblica popolare cinese (GU C 711 del 10.11.2023).

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

Campionamento degli importatori

(18) Per decidere se fosse necessario ricorrere al campionamento e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato gli importatori indipendenti a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.

(19) Un importatore indipendente si è manifestato alla Commissione, ma non ha fornito le informazioni richieste, né ha accettato di essere inserito nel campione. Non si sono manifestati altri importatori indipendenti.

Campionamento dei produttori esportatori della Repubblica popolare cinese

(20) Per decidere se fosse necessario ricorrere al campionamento e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato tutti i produttori esportatori della Repubblica popolare cinese a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura. Inoltre ha invitato la missione della Repubblica popolare cinese presso l'Unione europea e le associazioni di produttori esportatori a individuare e/o contattare altri eventuali produttori esportatori potenzialmente interessati a partecipare all'inchiesta.

(21) Tre produttori esportatori o gruppi di produttori esportatori del paese interessato hanno fornito le informazioni richieste e hanno accettato di essere inseriti nel campione. Due gruppi di produttori esportatori rappresentavano circa il 50 % del volume dichiarato esportato nell'Unione europea nel periodo luglio 2022-giugno 2023, mentre il volume delle esportazioni del terzo produttore esportatore non è risultato significativo. In conformità all'articolo 27 del regolamento di base, la Commissione ha selezionato un campione di due gruppi di produttori esportatori sulla base del massimo volume rappresentativo di esportazioni nell'Unione che potesse essere adeguatamente esaminato entro il periodo di tempo disponibile. In conformità all'articolo 27 del regolamento di base, tutti i produttori esportatori noti interessati e le autorità del paese interessato sono stati consultati in merito alla selezione del campione. Non sono state formulate osservazioni.

(22) Nell'inchiesta iniziale 49 produttori esportatori hanno accettato di essere inseriti nel campione. Nella presente inchiesta di riesame, mentre nella denuncia figuravano oltre 140 produttori esportatori, solo tre produttori esportatori o gruppi di produttori esportatori hanno fornito una risposta ai fini del campionamento.

(23) I produttori esportatori che hanno collaborato rappresentavano circa il 50 % del volume totale delle importazioni di pneumatici dalla RPC nell'Unione europea e meno del 2 % della produzione totale di pneumatici nella RPC. Dato che la quota delle importazioni dalla RPC nel mercato dell'Unione era pari a circa il 5,4 % durante il periodo dell'inchiesta di riesame, la Commissione ha ritenuto che un volume pari a metà di tali importazioni fornisse informazioni sufficienti per valutare il prezzo all'esportazione e l'esistenza della persistenza o reiterazione delle sovvenzioni durante il periodo dell'inchiesta di riesame e possa pertanto essere considerato rappresentativo delle importazioni totali dalla RPC.

1.7. **Risposte al questionario e visite di verifica**

(24) La Commissione ha inviato questionari ai due gruppi di esportatori inseriti nel campione e ai sei produttori dell'Unione inseriti nel campione. Lo stesso questionario era stato messo a disposizione anche online il giorno dell'apertura dell'inchiesta. La Commissione ha inoltre inviato un questionario al richiedente.

(25) I due gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione e i sei produttori dell'Unione hanno risposto al questionario. La risposta ricevuta da un produttore dell'Unione, Recauchutagem São Mamede, Lda ("RSM") presentava carenze e la Commissione ha chiesto a tale produttore di integrarla. Non essendo pervenute ulteriori risposte, la Commissione ha informato RSM della sua intenzione di applicare l'articolo 28 del regolamento di base e di utilizzare i dati disponibili. Non sono pervenute ulteriori osservazioni da parte di tale produttore dell'Unione.

(26) La Commissione ha quindi utilizzato i dati forniti dai restanti cinque produttori dell'Unione. La mancata comunicazione di dati da parte di RSM ha avuto un'incidenza solo marginale sulla rappresentatività del campione. I restanti cinque produttori dell'Unione continuavano a rappresentare oltre il 25 % del volume totale stimato della produzione e delle vendite del prodotto simile nell'Unione. Tale campione rimanente di cinque produttori dell'Unione è stato pertanto considerato rappresentativo dell'industria dell'Unione.

(27) La Commissione ha inviato un questionario al governo della Repubblica popolare cinese ("governo della RPC"). Non è pervenuta alcuna risposta al questionario.

(28) Sono state pertanto effettuate visite di verifica a norma dell'articolo 26 del regolamento di base presso le sedi delle seguenti società:

(1) ***Produttori dell'Unione***

— Lapin Kumi Oy, Finlandia

— Rula-BRW GmbH, Germania

— Marangoni S.P.A, Italia

— due produttori dell'Unione che hanno chiesto di mantenere l'anonimato

(2) ***Produttori della RPC inseriti nel campione***

(a) Giti Group:

— Giti Tire (China) Investment Co., Shanghai, RPC;

— Giti Radial Tire (Anhui) Ltd., Hefei, RPC;

— Giti Tire (Fujian) Co. Ltd., Fujian, RPC;

(b) Hankook Group:

— Chongqing Hankook Tire Co. Ltd., Chongqing, RPC;

— Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd., Jiangsu, RPC.

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

2.1. Prodotto oggetto del riesame

(29) Il prodotto oggetto del presente riesame è costituito da determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, attualmente classificati con i codici NC 4011 20 90 ed ex 4012 12 00 (codice TARIC 4012 12 00 10). I codici NC e TARIC sono forniti solo a titolo informativo, ferma restando la possibilità di una successiva modifica della classificazione tariffaria ("prodotto oggetto del riesame").

(30) Il prodotto oggetto del riesame riguarda pneumatici nuovi e ricostruiti che presentano le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche essenziali, per autobus o autocarri. Entrambi i tipi di prodotto in esame sono realizzati con gli stessi mezzi di produzione (sebbene la tecnologia utilizzata possa differire) e hanno una struttura simile. La differenza nelle materie prime e nella struttura conferisce caratteristiche prestazionali diverse.

2.2. Processo produttivo

2.2.1. *Pneumatici nuovi*

(31) Il processo produttivo degli pneumatici nuovi per autobus e autocarri comprende: 1) la composizione e la miscelazione della gomma; 2) la preparazione dei componenti dello pneumatico; 3) la fabbricazione dello pneumatico (crudo); 4) la solidificazione (vulcanizzazione) e 5) l'ispezione finale. Tutti gli pneumatici per autocarri e autobus sono realizzati con le stesse materie prime, ossia gomma naturale, gomma sintetica, acciaio, nerofumo, altri prodotti chimici e oleosi nonché fibre tessili e presentano gli stessi componenti, ossia fascia battistrada, fianco, carcassa, cerchietti, fili d'acciaio e filamenti della carcassa, sebbene si riscontri una certa differenza tra i vari produttori di tale prodotto.

(32) È emerso inoltre che il processo produttivo degli pneumatici nuovi del tipo utilizzato per autobus e autocarri implica varie tecnologie; ciò non ha tuttavia influito sulle risultanze relative all'intercambiabilità.

2.2.2. *Pneumatici ricostruiti*

(33) La ricostruzione consiste essenzialmente in un processo di riciclo con cui gli pneumatici usati vengono rigenerati attraverso la sostituzione del battistrada su una vecchia carcassa. Le carcasse costituiscono gli elementi principali del processo di ricostruzione e, in quanto tali, una parte essenziale dell'attività del ricostruttore è data dalla selezione e dall'acquisizione di carcasse adatte alla ricostruzione. Le carcasse sono quindi il principale fattore del processo produttivo e costituiscono, a seconda della loro qualità, un vero prodotto "semifinito" oppure uno scarto.

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

2.3. **Utilizzi e tipi di pneumatici**

(35) Gli pneumatici per autocarri e autobus sono prodotti in un'ampia varietà di tipi e misure per una vasta gamma di veicoli commerciali, dagli autocarri per i trasporti locali e gli autobus urbani o regionali agli autocarri e autobus a lunga percorrenza, a seconda delle specifiche relative alle dimensioni e all'indice di carico. Questi pneumatici non sono adatti né per l'utilizzo su autovetture o altri veicoli commerciali leggeri né per veicoli fuoristrada come i trattori agricoli.

(36) Gli pneumatici per autocarri e autobus sono commercializzati in due tipi e quattro categorie. Lo pneumatico con camera d'aria costituisce un'opzione più tradizionale, con una camera d'aria dotata di una propria valvola e collocata all'interno dello pneumatico. Nello pneumatico senza camera d'aria ("tubeless"), lo pneumatico e il cerchione della ruota presentano una tenuta ermetica, con la valvola montata direttamente sul cerchione. La grande maggioranza degli pneumatici per autocarri e autobus venduta nell'Unione è del tipo senza camera d'aria. Le quattro categorie di pneumatici per autocarri e autobus sono: direzionale, trattivo, per rimorchi e multi-posizione. Gli pneumatici direzionali sono progettati per essere utilizzati sull'asse anteriore allo scopo di agevolare la guida, ma possono essere usati in tutte le posizioni su autocarri o autobus in funzione dell'utilizzo del veicolo. Gli pneumatici trattivi sono progettati per l'asse motore e forniscono una migliore trazione. Gli pneumatici per rimorchi sono progettati per essere montati su rimorchi, mentre quelli multi-posizione sono concepiti per essere utilizzati in tutte le posizioni su un veicolo, in funzione dell'utilizzo di quest'ultimo.

(37) Gli pneumatici, siano essi nuovi o ricostruiti, sono soggetti nel mercato dell'Unione agli stessi requisiti di sicurezza di cui alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([13]).

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

(38) Dalle informazioni raccolte e ricevute dalla Commissione emerge che il mercato degli pneumatici per autocarri e autobus dell'Unione è suddiviso in tre livelli o segmenti. Sebbene non vi siano linee di demarcazione chiare tra i livelli, le parti interessate e le risultanze della Commissione sono concordi nell'accettare la seguente categorizzazione.

(39) Il livello 1 comprende gli pneumatici nuovi premium con il marchio dei principali fabbricanti. Il riconoscimento del marchio è un fattore essenziale per gli pneumatici di questo livello e giustifica i prezzi sensibilmente più elevati per le alte prestazioni attese e gli investimenti particolarmente cospicui nella commercializzazione. In questo livello sono inclusi principalmente gli pneumatici di primo equipaggiamento (original equipment - "OE1") per i costruttori di autocarri e autobus. La qualità degli pneumatici di livello 1 ne garantisce un elevato livello di ricostruibilità, in quanto sono progettati per essere pneumatici "multi vite", il che comporta un ulteriore aumento del chilometraggio, già di per sé elevato, del prodotto originale (fino a tre ricostruzioni per un utilizzo normale). Gli pneumatici di livello 1 sono anche associati a un livello superiore di sicurezza e spesso abbinati a un buon livello di assistenza postvendita.

(40) Il livello 2 comprende la maggior parte degli pneumatici non-premium, sia nuovi che ricostruiti, con prezzi compresi tra il 65 % e l'80 % circa del prezzo degli pneumatici di livello 1. In questo livello possono essere inclusi gli pneumatici di primo equipaggiamento per i costruttori di rimorchi ("OE2"). Il riconoscimento del marchio resta importante in questo livello e i marchi sono comunemente noti agli acquirenti, che sono anche in grado di identificare i fabbricanti degli pneumatici. Generalmente questi ultimi sono ricostruibili almeno una volta e forniscono buone prestazioni di chilometraggio, sebbene più limitate rispetto agli pneumatici di livello 1.

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

(41) Gli pneumatici di livello 3 comprendono gli pneumatici sia nuovi che ricostruiti con prestazioni di chilometraggio inferiori e una ricostruibilità, quando è possibile, molto limitata. Di solito hanno prezzi e prestazioni di chilometraggio inferiori del 65 % rispetto agli pneumatici di livello 1. In questo livello il riconoscimento del marchio è quasi inesistente e il prezzo diventa il fattore determinante nella decisione del cliente di procedere all'acquisto. Di solito non è prevista alcuna assistenza postvendita.

(42) Gli pneumatici ricostruiti possono essere classificati nei livelli 2 o 3. Sebbene alcuni pneumatici cinesi siano ricostruibili, l'attività di ricostruzione è molto poco comune in Cina, mentre è comunque abbastanza diffusa nell'Unione e in altri mercati, ad esempio in Brasile. Nell'Unione l'attività di ricostruzione è effettuata da:

— ricostruttori integrati che si avvalgono del nome, del marchio o del mandato di un produttore di pneumatici nuovi. Sono considerati integrati sotto lo stesso marchio con il quale sono venduti gli pneumatici nuovi. Il prodotto in questione corrisponde agli pneumatici di livello 2;

— ricostruttori indipendenti cui corrispondono solitamente mercati geografici e volumi molti più ridotti. Questi ricostruttori vendono gli pneumatici sotto il proprio nome o marchio e fanno affidamento sulle proprie competenze. Per la maggior parte sono PMI (oltre 400 produttori nell'Unione). Il prodotto in questione corrisponde agli pneumatici di livello 3.

(43) La Commissione ha applicato la stessa mappatura per marchio degli pneumatici nuovi e ricostruiti utilizzata nell'inchiesta iniziale. Tali informazioni sono state fornite anche dal denunciante e messe a disposizione di tutte le parti interessate il giorno dell'apertura.

2.5. **Prodotto in esame**

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

2.6. **Prodotto simile**

(45) Come stabilito nell'inchiesta iniziale, la presente inchiesta di riesame in previsione della scadenza ha confermato che i prodotti seguenti presentano le stesse caratteristiche fisiche, chimiche e tecniche di base e gli stessi impieghi di base:

— il prodotto in esame esportato nell'Unione;

— il prodotto oggetto del riesame fabbricato e venduto sul mercato interno del paese interessato;

— il prodotto oggetto del riesame fabbricato e venduto dai produttori esportatori nel resto del mondo; e

— il prodotto oggetto del riesame fabbricato e venduto nell'Unione dall'industria dell'Unione.

(46) Tali prodotti sono pertanto considerati prodotti simili ai sensi dell'articolo 2, lettera c), del regolamento di base.

3. **SOVVENZIONI**

(47) In conformità dell'articolo 18 del regolamento di base e come indicato nell'avviso di apertura, la Commissione ha esaminato se la scadenza delle misure esistenti implicasse il rischio del persistere o della reiterazione delle sovvenzioni relative al prodotto in esame originario della RPC.

(48) La Commissione ha deciso che, alla luce delle risultanze indicate di seguito che hanno confermato la persistenza delle sovvenzioni compensate nell'inchiesta iniziale e l'esistenza di nuove sovvenzioni supplementari (vale a dire note di accettazione bancaria), non era necessario esaminare tutte le sovvenzioni di cui il richiedente asseriva l'esistenza. Infatti, conformemente all'articolo 18 del regolamento di base, la Commissione dovrebbe esaminare se esistano elementi di prova del persistere delle sovvenzioni, indipendentemente dal loro importo.

3.1. **Sovvenzioni compensate nell'inchiesta iniziale**

(49) Sulla base delle informazioni contenute nella domanda di riesame e nell'avviso di apertura, la Commissione ha esaminato le pratiche di sovvenzione seguenti:

i) prestiti settoriali agevolati, linee di credito, crediti all'esportazione per i venditori e per gli acquirenti, altri finanziamenti e garanzie;

ii) assicurazione agevolata dei crediti all'esportazione;

iii) regimi di concessione di sussidi;

iv) rinuncia alla riscossione di entrate mediante regimi di esenzione e di sgravio delle imposte dirette;

v) rinuncia alla riscossione di entrate mediante regimi riguardanti le imposte indirette e i dazi sulle importazioni;

vi) fornitura di beni e servizi da parte della pubblica amministrazione per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.

(50) Per quanto riguarda la fornitura di beni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato per i fattori produttivi, nell'inchiesta iniziale la Commissione ha concluso che non sussisteva alcun vantaggio per quanto riguardava gli acquisti sul mercato interno dei fattori produttivi più comunemente utilizzati, ossia gomma naturale, gomma sintetica, nerofumo e fili di nylon. Nell'ambito dell'attuale riesame in previsione della scadenza la Commissione ha pertanto concluso che non era necessario esaminare tale regime.

3.2. **Omessa collaborazione e uso dei dati disponibili conformemente all'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base**

(51) Il 15 marzo 2024 la Commissione ha inviato un questionario al governo della RPC. Il governo della RPC è stato inoltre invitato a trasmettere appositi questionari alle banche e agli altri istituti finanziari noti al governo della RPC per aver concesso prestiti all'industria degli pneumatici in Cina, alla Chinese Export & Credit Insurance Corporation ("Sinosure") e ai produttori e ai distributori di acciaio laminato a caldo e a freddo che avevano fornito fattori produttivi per la fabbricazione del prodotto oggetto del riesame.

(52) Né il governo della RPC né nessuno degli altri destinatari di detti questionari ha risposto alla richiesta della Commissione.

(53) Con nota verbale del 26 aprile 2024 la Commissione ha informato le autorità cinesi che, in ragione dell'omessa collaborazione da parte del governo della RPC e dei produttori cinesi del prodotto oggetto del riesame, la Commissione intendeva trarre le sue conclusioni in base ai dati disponibili, conformemente all'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base. Le autorità cinesi sono state inoltre informate del fatto che le conclusioni basate su dati disponibili avrebbero potuto essere meno favorevoli che nell'ipotesi di una collaborazione del governo della RPC e dei produttori. Alla Commissione non è pervenuta alcuna osservazione.

(54) Conformemente all'articolo 28 del regolamento di base, la Commissione ha dunque ritenuto necessario utilizzare i dati disponibili per accertare la persistenza o la reiterazione delle sovvenzioni a favore del prodotto in esame originario della RPC.

(55) Per la sua analisi la Commissione ha pertanto utilizzato tutti i dati a sua disposizione, in particolare:

(a) la domanda;

(b) le risultanze dell'inchiesta iniziale ([14]);

([14]) 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 (GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1).

(c) le risultanze delle più recenti inchieste antisovvenzioni e dei più recenti riesami in previsione della scadenza realizzati dalla Commissione in relazione a industrie incentivate in Cina nell'ambito dei quali sono state esaminate sovvenzioni analoghe, ad esempio per quanto riguarda biciclette elettriche ([15]), prodotti d'acciaio a rivestimento organico ([16]), cavi di fibre ottiche ([17]), fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione ([18]), prodotti in fibra di vetro ([19]), prodotti in fibra di vetro a filamento ([20]), carta fine patinata ([21]), prodotti piatti laminati a caldo ([22]) e veicoli elettrici a batteria ([23]);

(d) il documento di lavoro dei servizi della Commissione sulle distorsioni significative nell'economia della Repubblica popolare cinese ai fini di inchieste sulla difesa commerciale ("relazione sulla Cina") ([24]).

3.3. **Presentazione di piani, progetti e altri documenti dell'amministrazione pubblica**

(56) Prima di analizzare il presunto sovvenzionamento sotto forma di sovvenzioni specifiche o di programmi di sovvenzioni (sezione 3.4 e seguenti), la Commissione ha valutato i piani, i progetti e gli altri documenti dell'amministrazione pubblica pertinenti a più di una sovvenzione o di un programma di sovvenzioni. La Commissione ha constatato che le sovvenzioni o i programmi di sovvenzioni sottoposti a valutazione rientrano tutti nell'attuazione della pianificazione centrale del governo della RPC, per i motivi esposti in appresso.

(57) Le risultanze dell'inchiesta iniziale basata sui piani statali in vigore in quel momento sono riaffermate nella presente inchiesta di riesame in previsione della scadenza. Nell'inchiesta di riesame la Commissione ha accertato che numerosi documenti strategici indicano l'industria degli pneumatici come un'industria "incentivata". Ciò vale in particolare per il 14° programma quinquennale di innovazione della tecnologia industriale pubblicato dal ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione ([25]).

([15]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 della Commissione, del 17 gennaio 2019, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese (GU L 16 del 18.1.2019, pag. 5).

([16]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/688 della Commissione, del 2 maggio 2019, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di determinati prodotti d'acciaio a rivestimento organico originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 116 del 3.5.2019, pag. 39).

([17]) Regolamento di esecuzione (UE) 2022/72 della Commissione, del 18 gennaio 2022, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di cavi di fibre ottiche originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2011 che istituisce dazi antidumping definitivi sulle importazioni di cavi di fibre ottiche originari della Repubblica popolare cinese (GU L 12 del 19.1.2022, pag. 34).

([18]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/2287 della Commissione, del 17 dicembre 2021, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2170 della Commissione che istituisce dazi antidumping definitivi sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese (GU L 458 del 22.12.2021, pag. 344).

([19]) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/776 della Commissione, del 12 giugno 2020, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di alcuni prodotti in fibra di vetro tessuti e/o cuciti originari della Repubblica popolare cinese e dell'Egitto e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2020/492 della Commissione che istituisce dazi antidumping definitivi sulle importazioni di alcuni prodotti in fibra di vetro tessuti e/o cuciti originari della Repubblica popolare cinese e dell'Egitto (GU L 189 del 15.6.2020, pag. 1).

([20]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/328 della Commissione, del 24 febbraio 2021, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di prodotti in fibra di vetro a filamento continuo originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 65 del 25.2.2021, pag. 1).

([21]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/328 della Commissione, del 24 febbraio 2021, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di prodotti in fibra di vetro a filamento continuo originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 65 del 25.2.2021, pag. 1).

([22]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1123 della Commissione, del 7 giugno 2023, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di determinati prodotti piatti laminati a caldo, di ferro, di acciai non legati o di altri acciai legati originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 148 dell'8.6.2023, pag. 84).

([23]) Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2754 della Commissione, del 29 ottobre 2024, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti per il trasporto di persone, originari della Repubblica popolare cinese (GU L, 2024/2754, 29.10.2024).

([24]) Disponibile all'indirizzo https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2024)91&lang=it.

([25]) https://www.gov.cn/zhengce/2022-04/10/content_5684320.htm.

(58) Il 14° piano quinquennale per il periodo 2021-2025 ([26]) ("14° piano quinquennale") illustra la visione strategica del governo della RPC per il miglioramento e la promozione di industrie chiave. Nella sua terza parte, l'articolo VIII delinea le visioni strategiche del governo della RPC per la trasformazione e il miglioramento di industrie tradizionali. L'articolo IX stabilisce inoltre l'asse di sviluppo per le industrie strategiche emergenti, comprese le industrie dei nuovi materiali, dei nuovi veicoli energetici e delle apparecchiature di alta gamma. Ciò comprende l'industria degli pneumatici, attraverso un sostegno orientato al settore petrolchimico o della gomma. Il piano si concentra inoltre sulle tecnologie chiave utilizzate per la fabbricazione degli pneumatici, vale a dire tecnologie petrolchimiche, della gomma, dell'acciaio e dei materiali tessili.

(59) Il 14° piano quinquennale è ulteriormente attuato attraverso piani settoriali, che definiscono la direzione delle politiche da porre in essere per lo sviluppo di industrie e settori strategici. I pareri orientativi sulla promozione di uno sviluppo di alta qualità dell'industria petrolchimica e chimica nell'ambito del 14° piano quinquennale includono gli pneumatici nel settore della gomma.

(60) "Made in China 2025" è una politica industriale attuata sotto la guida dello Stato che mira a conferire alla RPC un ruolo dominante nell'industria manifatturiera ad alta tecnologia a livello mondiale attraverso sovvenzioni pubbliche, imprese di proprietà dello Stato e acquisizioni di proprietà intellettuale, sostituendo in tal modo la capacità estera. Tale politica prevede misure direttamente pertinenti per la fabbricazione degli pneumatici, riguardanti sia gli pneumatici che i relativi fattori produttivi. Secondo la tabella di marcia "Made in China 2025", i "nuovi materiali di base" comprendono "*ferro e acciaio, materiali non ferrosi, petrolchimici ed edili, prodotti dell'industria leggera, materiali tessili e altri materiali di base di alta gamma*" (principali fattori produttivi per la fabbricazione degli pneumatici). La politica fa inoltre riferimento alla "*valutazione della possibilità di ricorrere a fondi industriali, redditi da capitali di Stato e altri canali per sostenere la globalizzazione di [...] automobili [...] e altre attrezzature e capacità industriali ben posizionate, nonché per realizzare investimenti esteri e fusioni e acquisizioni*" ([27]). Pertanto, attraverso l'inclusione sia degli pneumatici sia dei relativi fattori produttivi essenziali nelle "industrie chiave" e nei "nuovi materiali" che sono "incentivati" nell'ambito della politica "Made in China 2025", l'industria cinese degli pneumatici ha accesso a ingenti finanziamenti statali.

(61) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha accertato, con riferimento alla decisione n. 40 del Consiglio di Stato ([28]) ("decisione n. 40"), che tale atto rappresenta un ordine emesso dal Consiglio di Stato, ossia il più alto ente amministrativo nella RPC e rimane perciò vincolante nei confronti di altri enti pubblici e degli operatori economici. La decisione n. 40 individua come "incentivati" diversi settori rilevanti, in particolare i settori petrolchimico, delle sostanze chimiche fini, delle sostanze biochimiche, dei trasporti e dei trasporti pubblici urbani (autobus). I settori incentivati ricevono varie sovvenzioni. In particolare, nell'edizione 2019 del repertorio di riferimento gli pneumatici per autocarri, per autobus e radiali sono inclusi nella categoria dei prodotti "incentivati" (nell'ambito dell'"industria petrolchimica e chimica") come indicato di seguito: "*pneumatici radiali ad alte prestazioni (compresi pneumatici radiali senza camera d'aria per autocarri, pneumatici radiali da mega-ingegneria (oltre 49 pollici), a sezione trasversale bassa e piatti (inferiori alla serie 55)) e tecnologie e attrezzature di produzione intelligenti, pneumatici aeronautici, pneumatici radiali per uso agricolo, sostegno a materiali e attrezzature speciali, sviluppo e applicazione di nuovi tipi di gomma naturale*" ([29]). Sono inoltre "incentivati" altri settori direttamente rilevanti per la fabbricazione degli pneumatici, come i settori della gomma naturale, della gomma sintetica, delle attrezzature di produzione, del riciclaggio, il settore tessile e il settore siderurgico. Inoltre l'edizione 2022 del repertorio delle industrie incentivate per gli investimenti esteri comprende anche diverse industrie connesse agli pneumatici, quali l'industria della gomma naturale e sintetica, l'industria delle attrezzature di produzione e l'industria tessile ([30]).

([26]) NPC, 2021, prospetto del 14° programma quinquennale per lo sviluppo economico e sociale nazionale della Repubblica popolare cinese e visione a lungo termine per il 2035, disponibile all'indirizzo: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm.

([27]) Comunicazione del Consiglio di Stato sulla pubblicazione di "Made in China 2025" (disponibile all'indirizzo: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

([28]) Decisione n. 40 del Consiglio di Stato sulla promulgazione e sull'attuazione delle disposizioni temporanee per la promozione dell'adeguamento della struttura industriale (2005); repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale (2019) (disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([29]) Repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale (2019), pag. 17 (disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

([30]) Repertorio delle industrie incentivate per gli investimenti esteri (edizione 2022, disponibile all'indirizzo: https://www.tjftz.gov.cn/tisip/upload/files/2023/1/Catalogue%20of%20Encouraged%20Industries%20for%20Foreign%20Investment%20(2022_Edition).pdf).

(62) I principali piani industriali pubblicati dal governo della RPC prevedono inoltre un sostegno a industrie che sono essenziali per la produzione degli pneumatici, in particolare:

(a) petrolchimica (gomma sintetica e nerofumo): il ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione ha pubblicato il 14° piano quinquennale riguardante lo sviluppo delle industrie delle materie prime ([31]), corredato di *pareri orientativi sulla promozione di uno sviluppo di alta qualità dell'industria petrolchimica e chimica nell'ambito del 14° piano quinquennale*;

(b) gomma naturale: il documento chiave è il *prospetto orientativo del 14° piano quinquennale per lo sviluppo dell'industria della gomma*. Il prospetto riguarda l'intera catena di approvvigionamento dell'industria della gomma, stabilendo obiettivi e orientando le risorse in modo trasversale ([32]). In particolare, la produzione e la vendita di gomma naturale sono effettuate nel rispetto degli orientamenti della China Rubber Industry Association ("CRIA"), che stabilisce obiettivi di produzione pari a 1,5 miliardi di componenti di prodotti in gomma;

(c) acciaio (filamenti e vergelle): l'ampio sostegno fornito dal governo della RPC all'industria siderurgica è stato ben accertato in una moltitudine di relazioni e inchieste della Commissione ([33]). L'industria siderurgica rimane un settore chiave per il governo della RPC, come dimostrato dalla pubblicazione, all'inizio del 2022, di *pareri orientativi sulla promozione di uno sviluppo di alta qualità dell'industria siderurgica*, al fine di attuare il 14° piano quinquennale e il *14° piano quinquennale per lo sviluppo dell'industria delle materie prime*;

(d) Energia: la Commissione ha precedentemente constatato che grandi utilizzatori industriali di energia elettrica nella RPC beneficiano di riduzioni dei prezzi dell'energia elettrica ([34]);

(e) materiali tessili: nel quadro del 14° piano quinquennale, il ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione ha pubblicato una comunicazione sul tema "*Avvio delle attività del 2022 di ottimizzazione dell'approvvigionamento e di promozione del miglioramento del settore tessile e dell'abbigliamento*", in base alla quale il China National Textile and Apparel Council è responsabile della pianificazione e dell'esecuzione delle attività ([35]) sotto la supervisione del Consiglio di Stato. La combinazione del suo controllo sull'industria e del sostegno ad essa concesso consente al governo della RPC di garantire che i fattori produttivi tessili per la fabbricazione degli pneumatici vengano offerti a prezzi inferiori a quelli di mercato.

(63) L'industria cinese degli pneumatici è orientata anche dal prospetto orientativo del 14° piano quinquennale per lo sviluppo dell'industria della gomma, pubblicato dalla CRIA, che riguarda l'intera catena di approvvigionamento dell'industria della gomma, stabilisce obiettivi e orienta le risorse.

(64) Pertanto sia la produzione stessa di pneumatici sia l'intera catena di approvvigionamento fanno parte delle industrie "incentivate" dal governo della RPC e di conseguenza beneficiano del sostegno del governo della RPC, che comprende l'accesso a finanziamenti agevolati e fattori produttivi per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato (terreni, energia elettrica, gomma (sintetica) ecc.).

([31]) 14° piano quinquennale per lo sviluppo dell'industria delle materie prime, ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione, ministero della Scienza e della tecnologia, ministero delle Risorse naturali (disponibile all'indirizzo: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf).

([32]) "È stato pubblicato il 14° piano quinquennale dell'industria della gomma, che segna l'inizio di una nuova epoca di gloria", China Rubber Industry Association, novembre 2020; orientamenti per il piano di sviluppo del 14° piano quinquennale dell'industria della gomma, novembre 2020 (disponibile all'indirizzo: https://www.cria.org.cn/c174).

([33]) Cfr. ad esempio il regolamento di esecuzione (UE) 2023/1123 della Commissione, del 7 giugno 2023, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di determinati prodotti piatti laminati a caldo, di ferro, di acciai non legati o di altri acciai legati originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio, considerando 44 e seg.

([34]) Cfr. il regolamento (UE) 2018/1690, considerando 469, e la comunicazione sull'accelerazione degli scambi dell'energia elettrica basati sul mercato e sul miglioramento dei meccanismi di scambio, elaborata dalla NDRC e dall'Amministrazione nazionale per l'energia, 18 luglio 2018.

([35]) Comunicazione dell'Ufficio generale del ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione sull'esecuzione delle attività del 2022 in materia di approvvigionamento eccellente e promozione del miglioramento del settore tessile e dell'abbigliamento, ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione, dicembre 2022 (disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-10/12/content_5717806.htm).

3.4. ***Prestiti agevolati***

3.4.1. *Prestiti*

(65) Nell'inchiesta iniziale ([36]) la Commissione ha stabilito che le banche statali erano organismi pubblici in quanto esercitavano un'autorità pubblica.

(66) La maggior parte delle banche che hanno erogato prestiti ai produttori che hanno collaborato all'inchiesta iniziale era di proprietà dello Stato. Dalle informazioni disponibili nell'ambito dell'inchiesta iniziale e delle più recenti inchieste antisovvenzioni menzionate al considerando 55 è emerso che la maggior parte delle principali banche ha continuato a essere di proprietà dello Stato, comprese le principali banche commerciali cinesi, quali la Bank of China, la China Construction Bank, l'Agricultural Bank of China e la Industrial and Commercial Bank of China. Si è inoltre riscontrato che tali banche commerciali statali occupavano una posizione predominante nel mercato e nella loro veste di organismo pubblico erano incaricate di offrire prestiti a tassi di interesse inferiori a quelli di mercato. La Commissione ha pertanto concluso che il governo della RPC disponeva di una politica per fornire prestiti agevolati all'industria degli pneumatici.

(67) La Commissione ha inoltre stabilito, sulla base, tra l'altro, dell'articolo 34 della legge della RPC sulle banche commerciali e degli articoli 17 e 18 della decisione n. 40, che banche commerciali private in Cina hanno ricevuto dal governo della RPC incarichi e ordini di fornire prestiti agevolati all'industria degli pneumatici, in quanto appartenente alla categoria "incentivata", in linea con l'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base.

(68) La Commissione ha pertanto concluso che vi era un contributo finanziario ai produttori di pneumatici sotto forma di un trasferimento diretto di fondi dal governo della RPC ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), del regolamento di base e che anche banche private ricevevano incarichi e ordini dal governo di fornire contributi finanziari ai medesimi produttori ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base.

(69) Sulla base delle informazioni fornite dal richiedente nella domanda e anche delle informazioni tratte dalle recenti inchieste di cui al considerando 55, la Commissione ha concluso che i rating del credito cinesi non forniscono una stima attendibile del rischio di credito delle attività sottostanti. Alla luce di tali considerazioni, benché alcune delle società inserite nel campione nell'ambito dell'attuale riesame in previsione della scadenza abbiano ricevuto un buon rating del credito da un'agenzia cinese di rating, la Commissione ha concluso che tali rating non sono affidabili.

(70) È stato riscontrato un vantaggio ai sensi dell'articolo 3, punto 2), e dell'articolo 6, lettera b), del regolamento di base, nella misura in cui i prestiti statali erano erogati a condizioni più favorevoli di quelle che il beneficiario avrebbe potuto ottenere sul mercato. Poiché è stato accertato che i prestiti non statali in Cina non rappresentano un riferimento di mercato adeguato (dato che le banche private ricevono incarichi e ordini dal governo della RPC), detto valore di riferimento è stato costruito sulla base del tasso di prestito standard della People's Bank of China. Tale tasso è stato adeguato in maniera da riflettere il normale rischio di mercato aggiungendo il premio appropriato previsto per le obbligazioni emesse da aziende con rating "non investment grade" (corrispondente al rating BB).

(71) È stato constatato che il programma di sovvenzioni in questione è specifico ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto l'industria degli pneumatici apparteneva alla categoria incentivata a norma della decisione n. 40.

(72) Il programma è inoltre risultato specifico ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di base, poiché in taluni piani e documenti del governo era incoraggiata e ordinata la concessione di un sostegno finanziario all'industria siderurgica anche in specifiche regioni geografiche della Cina.

(73) Il tasso di sovvenzione stabilito nell'inchiesta iniziale per i produttori esportatori inseriti nel campione variava dallo 0,34 % al 48,37 %.

([36]) 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 (GU L 283 del 12.11.2018, pag. 1).

3.4.1.1. Persistenza del programma di sovvenzioni

(74) Nella domanda ([37]) il richiedente ha fornito elementi di prova del fatto che i produttori cinesi di pneumatici hanno continuato a beneficiare di prestiti agevolati e di tassi di interesse inferiori a quelli di mercato da parte di banche nazionali della RPC.

(75) Il richiedente ha fornito elementi di prova che dimostrano la presenza significativa e il costante predominio del mercato delle banche statali nel settore bancario cinese. La richiesta elencava le principali banche statali che concedevano prestiti a condizioni agevolate ai produttori di pneumatici in Cina.

(76) Il richiedente infine ha segnalato che le banche private hanno continuato a ricevere dal governo della RPC incarichi e ordini di erogare prestiti agevolati ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto iv), del regolamento di base.

(77) In assenza di collaborazione da parte del governo della RPC e considerando che nel corso dell'inchiesta le parti interessate non hanno presentato argomentazioni tali da mettere in discussione gli elementi di prova presentati dal richiedente in relazione alla situazione attuale del sistema bancario cinese, la Commissione ritiene che le risultanze dell'inchiesta iniziale continuino a essere applicabili.

(78) Gli aspetti critici pertinenti all'istituzione e alla persistenza del programma di sovvenzioni in questione, ossia il fatto che le banche statali agiscono come organismi pubblici, la loro posizione dominante nel settore bancario, e il fatto che banche private ricevano incarichi e ordini dal governo, sono stati confermati dalle risultanze delle più recenti inchieste su prodotti d'acciaio a rivestimento organico, prodotti in fibra di vetro, fogli e nastri sottili di alluminio e veicoli elettrici a batteria ([38]).

3.4.1.2. Vantaggio

(79) La Commissione ha quindi calcolato l'importo della sovvenzione compensabile. Ai fini di tale calcolo ha valutato il vantaggio conferito ai beneficiari durante il periodo dell'inchiesta di riesame. A norma dell'articolo 6, lettera b), del regolamento di base, il vantaggio conferito ai beneficiari consiste nella differenza tra l'importo degli interessi pagato per il finanziamento pubblico dall'impresa beneficiaria e l'importo che la stessa avrebbe pagato per un analogo mutuo commerciale ottenibile sul mercato.

(80) Come nell'inchiesta iniziale, la Commissione ha calcolato per ciascun gruppo di produttori esportatori inserito nel campione il vantaggio conferito individualmente dalla pratica dell'erogazione di prestiti agevolati e attribuito tale vantaggio al prodotto in esame.

3.4.1.3. Hankook Group

(81) I due produttori esportatori di Hankook Group ("Hankook") presentano situazioni finanziarie molto diverse. La prima società, Jiangsu Hankook Tire Co. Ltd ("JHKT"), è un'impresa matura con profitti costanti nel periodo 2020-2023. La seconda società, Chongqing Hankook Tire Co. Ltd ("CHKT"), ha accumulato ingenti perdite sin dal suo avviamento nel 2010, sebbene abbia realizzato utili netti nel 2020 e nel 2023. Tale valutazione è stata confermata durante la visita di verifica. Il rapporto di indebitamento è piuttosto basso nel primo caso e relativamente elevato nel secondo.

(82) La Commissione ha osservato che alcuni istituti finanziari statali cinesi hanno assegnato a JHKT rating di credito AAA-; gli stessi istituti finanziari statali hanno assegnato a CHKT rating di credito da A ad AA. Alla luce delle distorsioni generali dei rating del credito cinesi di cui alla sezione 3.4.1.1, la Commissione ha concluso che tale rating non era attendibile.

(83) Durante il periodo dell'inchiesta di riesame uno dei produttori ha ottenuto risorse da prestiti a breve termine vendendo i propri crediti all'esportazione a banche cinesi. CHKT non ha assunto prestiti e ha utilizzato solo il cash pooling tra società del gruppo per finanziare le proprie attività.

([37]) Cfr. i considerando da 74 a 136 della domanda e i relativi allegati.
([38]) Cfr. considerando 55, lettera c).

(84) La Commissione ha stabilito che la situazione finanziaria generale del gruppo corrisponde a un rating BB, la classe più alta dopo quelle considerate "investment grade". Con il termine "investment grade" si intendono le obbligazioni che secondo l'agenzia di rating sono sufficientemente in condizione di adempiere agli obblighi di pagamento da poter essere acquistate dalle banche.

(85) Il premio previsto per le obbligazioni emesse da aziende con rating BB è stato quindi applicato al tasso di prestito standard della People's Bank of China ("PBoC") per stabilire il tasso di mercato.

(86) Tale maggiorazione è stata determinata calcolando il differenziale relativo tra gli indici delle obbligazioni societarie USA con rating AA e quelli delle obbligazioni societarie USA con rating BB in base ai dati forniti da Bloomberg per i settori industriali. Il differenziale relativo così calcolato è stato quindi sommato ai tassi di interesse di riferimento pubblicati dalla PBoC alla data di concessione del prestito ([39]) e per la stessa durata del prestito in questione. Ciò è stato fatto individualmente per ogni prestito concesso alla società.

(87) Nelle osservazioni sulla divulgazione finale delle informazioni Hankook ha sostenuto che JHKT non dovrebbe essere declassata in quanto tale provvedimento è ingiustificato. La società ha sostenuto che la situazione finanziaria dell'intero gruppo non dovrebbe incidere sulla valutazione del rating societario. La Commissione ha effettuato la valutazione della situazione finanziaria delle società sulla base dei dati raccolti nel corso dell'inchiesta. Essa ha tenuto conto della situazione finanziaria dell'intero gruppo a causa degli stretti legami e delle relazioni tra le società del gruppo. Le società non solo hanno operazioni collegate direttamente, ma partecipano anche a regimi di finanziamento quali il cash pooling e lo sconto di cambiali. Le argomentazioni non erano pertanto state prese in considerazione e la valutazione dei tassi di credito delle società resta invariata.

3.4.1.4. Giti Group

(88) I produttori esportatori, Giti Radial Anhui e Giti Fujian, di GITI Group ("GITI") presentano una situazione finanziaria molto diversificata. Uno di essi è risultato redditizio durante il periodo in esame. Anche un altro è risultato redditizio durante il periodo in questione, tranne che nel 2022. Inoltre altri indicatori finanziari, come il rapporto di indebitamento, si sono attestati a un livello superiore al 50 %. Un altro produttore ha tuttavia registrato perdite durante l'intero periodo in esame e le sue passività eccedono le attività. Nonostante ciò, non ha contratto prestiti con un istituto finanziario ed è stato finanziato dalla società madre.

(89) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha concluso che, per quanto riguardava Giti Group, era opportuno utilizzare il valore di riferimento BB di cui ai considerando da 65 a 80 a livello di attività del gruppo per calcolare il vantaggio complessivo conferito agli pneumatici dall'assenza di una corretta valutazione del rischio.

(90) Data l'omessa collaborazione da parte delle banche e l'assenza di cambiamenti significativi nella situazione finanziaria della società durante il periodo dell'inchiesta di riesame, la Commissione ha concluso che tale valore di riferimento rimane adeguato.

3.4.1.5. Specificità

(91) Il programma di sovvenzioni in questione era ancora specifico ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettere a) e b), del regolamento di base, dato che la situazione giuridica descritta nella sezione 3.4.1 non era cambiata rispetto a quando era stata valutata dalla Commissione nel corso dell'inchiesta iniziale e alla luce del nuovo 14° piano quinquennale per il settore petrolchimico e chimico, che conferma che l'industria degli pneumatici è incentivata nell'ambito del settore della gomma.

([39]) In caso di prestiti a tasso fisso. Per quanto riguarda i prestiti a tasso variabile, è stato adottato il tasso di riferimento della PBoC vigente nel PI.

3.4.1.6. Conclusioni

(92) La Commissione ha pertanto concluso che esistono elementi di prova sufficienti a dimostrare che la concessione di prestiti, considerata una sovvenzione compensabile, è continuata nel periodo dell'inchiesta di riesame.

(93) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda i prestiti durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i gruppi di società inseriti nel campione ammonta a:

Prestiti

Società/gruppo	Importo totale della sovvenzione
Giti Group	0,42 %
Hankook Group	0,02 %

3.4.2. *Linee di credito*

3.4.2.1. Osservazioni generali

(94) Lo scopo di una linea di credito è stabilire un massimale di prestito che può essere utilizzato in qualsiasi momento dalla società per finanziare le sue operazioni correnti, rendendo quindi il finanziamento del capitale di esercizio flessibile e immediatamente disponibile quando necessario. Pertanto la Commissione ha ritenuto che, in linea di principio, tutti i finanziamenti a breve termine delle società inserite nel campione, quali prestiti a breve termine, cambiali di accettazione bancaria ecc., dovessero essere coperti da uno strumento somigliante a una linea di credito.

3.4.2.2. Risultanze dell'inchiesta di riesame

(95) Analogamente a quanto avvento nell'inchiesta iniziale, dall'inchiesta di riesame è emerso che alcuni istituti finanziari cinesi hanno concesso anche linee di credito in abbinamento all'erogazione di prestiti individuali a ciascuna delle società inserite nel campione. Si trattava di accordi quadro in base ai quali la banca avrebbe consentito a tali società di ritirare fino a un determinato importo massimo di fondi sotto forma di vari strumenti di debito (prestiti, cambiali documentarie, finanziamento al commercio, note di accettazione bancaria ecc.). In condizioni normali di mercato, tali linee di credito sarebbero normalmente soggette a una commissione cosiddetta "di accordo" o "d'impegno" per compensare i costi e i rischi della banca, oltre a commissioni di rinnovo addebitate su base annuale per rinnovare la validità delle linee di credito. Tuttavia la Commissione ha rilevato che tutte le società inserite nel campione hanno beneficiato di linee di credito a titolo gratuito.

(96) A norma dell'articolo 6, lettera d), punto ii), del regolamento di base, si ritiene che il vantaggio conferito ai beneficiari consista nella differenza tra l'importo pagato dalla società per beneficiare di linee di credito concesse da istituti finanziari cinesi e l'importo che la società avrebbe pagato per un'analoga linea di credito ottenibile sul mercato.

(97) L'entità delle commissioni utilizzata come valore di riferimento è stata applicata in proporzione all'importo di ciascuna linea di credito in questione per ottenere l'importo della sovvenzione (meno le eventuali commissioni effettivamente pagate). Nei casi di durata superiore a un anno della linea di credito, l'importo totale della sovvenzione è stato distribuito sull'intera durata della linea di credito, attribuendo un importo adeguato al periodo dell'inchiesta.

3.4.2.3. Specificità

(98) Come indicato al considerando 67, ai sensi della decisione n. 40 gli istituti finanziari erogano sostegno creditizio alle industrie incentivate.

(99) La Commissione ha ritenuto che le linee di credito rappresentassero una forma di sostegno creditizio agevolato concesso dagli istituti finanziari alle industrie incentivate, come quella degli pneumatici. Come esposto nella sezione 3.3, l'industria degli pneumatici rientra tra le industrie incentivate ed è pertanto ammissibile a tutti i possibili tipi di sostegno finanziario.

3.4.2.4. Calcolo dell'importo della sovvenzione

(100) A norma dell'articolo 6, lettera d), punto ii), del regolamento di base, la Commissione ha ritenuto che il vantaggio conferito ai beneficiari consistesse nella differenza tra l'importo da essi pagato a titolo di commissione per l'apertura o il rinnovo di linee di credito concesse da istituti finanziari cinesi e l'importo che avrebbero pagato per una linea di credito commerciale analoga ottenuta a un tasso di mercato esente da distorsioni.

(101) I valori di riferimento adeguati per le commissioni di accordo e di rinnovo sono stati stabiliti rispettivamente all'1,5 % e all'1,25 %, facendo riferimento a dati pubblicamente disponibili ([40]) e ai valori di riferimento utilizzati nelle inchieste precedenti elencate al considerando 55.

(102) In linea di principio, la commissione di accordo e quella di rinnovo sono somme forfettarie dovute rispettivamente al momento dell'apertura di una nuova linea di credito e del rinnovo di una linea di credito esistente. Tuttavia, ai fini del calcolo, la Commissione ha tenuto conto delle linee di credito aperte o rinnovate prima del periodo dell'inchiesta di riesame ma a disposizione dei gruppi inseriti nel campione in tale periodo, nonché delle linee di credito aperte durante il periodo dell'inchiesta. La Commissione ha poi calcolato il vantaggio in base all'intervallo di tempo, all'interno del periodo dell'inchiesta di riesame, durante il quale la linea di credito era disponibile.

(103) In seguito alla divulgazione delle informazioni Giti ha sostenuto che il valore di riferimento utilizzato non era appropriato e che la Commissione si è basata in modo inadeguato su linee di credito in GBP emesse da una piccola banca, per concludere che l'assenza di commissioni addebitate per l'apertura di linee di credito da parte delle banche in Cina costituiva una sovvenzione. Giti ha inoltre sostenuto che alcune delle linee di credito erano in realtà il rinnovo delle linee precedenti e che la Commissione ha tuttavia applicato il valore di riferimento della commissione di apertura.

(104) La Commissione non ha ritenuto che il valore di riferimento utilizzato fosse ingiustificatamente più elevato. In realtà era molto simile a quello utilizzato nelle inchieste precedenti e si basava su informazioni pubblicamente disponibili. Il fatto che i produttori non operino in GBP non è stato considerato pertinente ai fini dell'adeguatezza del valore di riferimento scelto, dove ciò che conta sono le condizioni di mercato offerte per contrarre prestiti (indipendentemente dalla valuta). Inoltre nella risposta al questionario Giti non ha indicato alcuna linea di credito e la Commissione ha constatato che la società disponeva di linee di credito attive durante il periodo dell'inchiesta di riesame solo durante la visita di verifica. Tuttavia l'esportatore non ha fornito alcuna prova, quale un accordo scritto, da cui risulti che tali linee di credito sono il rinnovo delle linee precedenti. In tali casi la Commissione ha pertanto applicato il valore di riferimento per la commissione di apertura.

(105) Hankook ha inoltre sostenuto che la Commissione dovrebbe innanzitutto ricorrere ai dati disponibili nel paese che fornisce le linee di credito. La società sostiene che la filiale della Korean Bank in Cina fornisce linee di credito dietro pagamento di una commissione e che pertanto tale commissione dovrebbe applicarsi al calcolo del vantaggio per tutte le linee di credito dell'esportatore. La Commissione ha applicato le commissioni dei paesi terzi in quanto non ha potuto individuare linee di credito concesse alle società inserite nel campione che sarebbero soggette alle commissioni normalmente dovute sul mercato. Pertanto, anche se in realtà una banca cinese con capitale estero fornisce linee di credito dietro pagamento di una commissione, come sostenuto dall'esportatore, tale commissione non è dovuta o è soggetta a forti distorsioni. Vista la mancata collaborazione delle banche cinesi all'inchiesta in corso, la Commissione non è in grado di verificare tali informazioni nell'ambito della presente inchiesta. Inoltre l'esportatore non ha fornito nessun'altra prova, ad eccezione della stampa di un sito web sconosciuto in coreano (parzialmente tradotto), del fatto che tale commissione è effettivamente addebitata in Cina. Di conseguenza non è stata presa in considerazione nemmeno questa argomentazione.

(106) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda i prestiti agevolati durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i gruppi di società inseriti nel campione ammonta a:

([40]) Scoperti imprenditoriali e commerciali | Metro Bank (metrobankonline.co.uk).

Linee di credito

Società/gruppo	Importo totale della sovvenzione
Giti Group	2,72 %
Hankook Group	0,06 %

3.4.3. *Cambiali di accettazione bancaria*

3.4.3.1. Osservazioni generali

(107) Le cambiali di accettazione bancaria sono un prodotto finanziario destinato a sviluppare un mercato monetario nazionale più attivo grazie a un ampliamento delle agevolazioni creditizie. Si tratta di una forma di finanziamento a breve termine che può "ridurre i costi associati ai fondi e migliorare l'efficienza del capitale" del traente ([41]). Inoltre, come si legge sul sito web della PBoC, "*la cambiale di accettazione bancaria può garantire la stipula e l'esecuzione del contratto tra l'acquirente e il venditore, nonché promuovere la redditività del capitale mediante l'intervento del credito della Bank of China*" ([42]). Inoltre sul suo sito web DBS Bank pubblicizza le cambiali di accettazione bancaria come uno strumento per "*accrescere il capitale di esercizio posticipando i pagamenti*" ([43]).

(108) Nell'ambito di inchieste precedenti la Commissione aveva già stabilito che nelle operazioni commerciali le cambiali di accettazione bancaria sono ampiamente utilizzate come strumenti di pagamento alternativi a un ordine di pagamento, favorendo così il fatturato di cassa e il capitale di esercizio del traente ([44]). Dal punto di vista della liquidità, di fatto lo strumento permette al traente di posticipare di sei mesi o un anno il termine di pagamento, poiché il pagamento effettivo in contanti dell'operazione avviene alla scadenza della cambiale di accettazione bancaria anziché nel momento in cui il traente deve pagare il suo fornitore. In assenza di un simile strumento finanziario, il traente dovrebbe ricorrere al proprio capitale di esercizio, il che comporta dei costi, oppure contrarre presso la banca un prestito per capitale di esercizio a breve termine per pagare i suoi fornitori, il che a sua volta comporta dei costi. Di fatto, pagando con le cambiali di accettazione bancaria, per un periodo compreso fra tre mesi e un anno il traente utilizza i beni o i servizi a lui forniti senza effettuare alcun pagamento anticipato e senza sostenere alcun costo.

(109) In condizioni normali di mercato le cambiali di accettazione bancaria, in quanto strumento finanziario, implicherebbero un costo di finanziamento per il traente. Dall'inchiesta di riesame è emerso che Giti Group ha utilizzato cambiali di accettazione bancaria nel periodo dell'inchiesta di riesame e ha pagato soltanto una commissione sul servizio di accettazione prestato dalla banca, generalmente pari allo 0,05 % del valore nominale della cambiale. Tuttavia, posticipando il pagamento in contanti dei beni e dei servizi forniti, non ha dovuto sostenere costi per il finanziamento mediante cambiali di accettazione bancaria. La Commissione ha quindi ritenuto che le società di Giti Group oggetto dell'inchiesta abbiano beneficiato di un finanziamento, erogato sotto forma di cambiali di accettazione bancaria, per il quale non hanno sostenuto alcun costo. Non sono state riscontrate prove di tale vantaggio per Hankook.

(110) In considerazione di quanto sopra, la Commissione ha concluso che il sistema di accettazioni bancarie messo in atto nella RPC ha garantito ai produttori esportatori un finanziamento gratuito delle loro operazioni correnti, conferendo un vantaggio compensabile, secondo quanto descritto ai considerando da 115 a 120, conformemente all'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), e all'articolo 3, punto 2), del regolamento di base.

([41]) Cfr. il sito web della People's Bank of China: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb6/cb61/200811/t20081112_1324239.html, ultima consultazione il 30 agosto 2024.
([42]) Ibidem.
([43]) Cfr. il sito web di DBS Bank: https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance, ultima consultazione il 30 agosto 2024.
([44]) Per una descrizione più dettagliata del modo in cui si utilizzano generalmente le cambiali di accettazione bancaria, cfr. il caso sui prodotti in fibra di vetro citato alla nota 19, considerando da 359 a 370.

(111) In un'inchiesta precedente ([45]) la Commissione ha stabilito che le cambiali di accettazione bancaria hanno, di fatto, la stessa finalità e gli stessi effetti dei prestiti per capitale di esercizio a breve termine, in quanto sono utilizzate dalle società per finanziare le loro operazioni correnti anziché ricorrere ai prestiti per capitale di esercizio a breve termine, e che pertanto dovrebbero comportare costi equivalenti a quelli di un finanziamento concesso sotto forma di prestito per capitale di esercizio a breve termine.

3.4.3.2. Specificità

(112) Per quanto riguarda la specificità, come indicato al considerando 71, ai sensi della decisione n. 40 gli istituti finanziari erogano sostegno creditizio alle industrie incentivate.

(113) La Commissione ha ritenuto che le cambiali di accettazione bancaria fossero un'altra forma di sostegno creditizio agevolato concesso dagli istituti finanziari alle industrie incentivate, come quella degli pneumatici. In effetti, come esposto nella sezione 3.3, l'industria degli pneumatici rientra tra le industrie incentivate ed è pertanto ammissibile a tutti i possibili tipi di sostegno finanziario. Poiché sono una forma di finanziamento, le cambiali di accettazione bancaria fanno parte del regime di sostegno finanziario agevolato che gli istituti finanziari offrono alle industrie incentivate, come quella degli pneumatici.

(114) Non sono stati presentati elementi di prova del fatto che le altre imprese della RPC (diverse da quelle rientranti nei settori incentivati) possano beneficiare delle cambiali di accettazione bancaria alle stesse condizioni agevolate.

3.4.3.3. Calcolo dell'importo della sovvenzione

(115) Per il calcolo dell'importo della sovvenzione compensabile, la Commissione ha valutato il vantaggio conferito ai beneficiari nel periodo dell'inchiesta di riesame.

(116) La Commissione ha rilevato che Giti Group ha utilizzato le cambiali di accettazione bancaria per far fronte alle proprie esigenze di finanziamento a breve termine senza corrispondere alcun corrispettivo.

(117) La Commissione ha concluso che i traenti delle accettazioni bancarie dovrebbero pagare un corrispettivo per il periodo del finanziamento. La Commissione ha ritenuto che il periodo di finanziamento sia iniziato alla data di emissione della cambiale di accettazione bancaria e sia terminato alla data di scadenza della stessa. Per quanto riguarda le cambiali di accettazione bancaria emesse prima del periodo dell'inchiesta di riesame e quelle con scadenza successiva alla fine di tale periodo, la Commissione ha calcolato il vantaggio solo per il periodo di finanziamento compreso nel periodo dell'inchiesta di riesame.

(118) A norma dell'articolo 6, lettera b), del regolamento di base, considerando che le cambiali di accettazione bancaria costituiscono una forma di finanziamento a breve termine e che hanno di fatto la stessa finalità dei prestiti di esercizio a breve termine, la Commissione ha ritenuto che il vantaggio conferito ai beneficiari sia rappresentato dalla differenza tra l'importo effettivamente pagato dalla società a titolo di corrispettivo del finanziamento ottenuto mediante le cambiali di accettazione bancaria e l'importo dovuto in virtù del tasso d'interesse applicabile ai finanziamenti a breve termine.

(119) La Commissione ha calcolato il vantaggio derivante dal mancato pagamento dei costi associati ai finanziamenti a breve termine. La Commissione ha pertanto ritenuto, come stabilito in inchieste precedenti ([46]), che le cambiali di accettazione bancaria dovrebbero comportare costi equivalenti a quelli di un finanziamento concesso sotto forma di prestito a breve termine. Di conseguenza la Commissione ha seguito lo stesso metodo utilizzato per i prestiti a breve termine denominati in CNY.

(120) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda i prestiti agevolati durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i gruppi di società inseriti nel campione ammonta a:

Cambiali di accettazione bancaria

Società/gruppo	Importo totale della sovvenzione
Giti Group	2,09 %

([45]) Cfr. il regolamento sui prodotti in fibra di vetro, citato alla nota 6, considerando 385.
([46]) Cfr. considerando 55, lettera c).

3.4.4. *Conclusioni sui prestiti agevolati*

(121) Dall'inchiesta è emerso che entrambi i gruppi di produttori esportatori inseriti nel campione hanno beneficiato di prestiti agevolati durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Preso atto dell'esistenza di un contributo finanziario, di un vantaggio per i produttori esportatori e della sua specificità, tali prestiti, linee di credito e cambiali di accettazione bancaria dovrebbero essere considerati compensabili.

(122) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda i prestiti agevolati durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i gruppi di società inseriti nel campione ammonta a:

Prestiti agevolati

Società/gruppo	Importo totale della sovvenzione
Giti Group	3,48 %
Hankook Group	0,08 %

3.5. ***Assicurazione dei crediti all'esportazione***

(123) Nella domanda, il richiedente ha sostenuto che Sinosure ha concesso ai fabbricanti del prodotto in esame l'assicurazione dei crediti all'esportazione a condizioni agevolate.

3.5.1. *Base giuridica*

(124) La base giuridica delle sovvenzioni erogate da Sinosure è la seguente:

— la comunicazione sull'attuazione della strategia di promozione del commercio tramite la scienza e la tecnologia utilizzando l'assicurazione dei crediti all'esportazione (Shang JiFa [2004], n. 368), elaborata congiuntamente dal MCOM e da Sinosure;

— il repertorio per l'esportazione dei prodotti cinesi di nuova e alta tecnologia del 2006; il cosiddetto "piano 840" incluso nella comunicazione del Consiglio di Stato del 27 maggio 2009;

— il cosiddetto "piano 421" incluso nella comunicazione sugli aspetti dell'attuazione di disposizioni speciali per il finanziamento dell'assicurazione dell'esportazione di grandi attrezzature complete, redatta dal ministero del Commercio di concerto con il ministero delle Finanze il 22 giugno 2009; e

(125) la comunicazione in merito alla decisione del Consiglio di Stato sull'accelerazione della promozione e dello sviluppo dei settori strategici emergenti (GuoFa [2010] n. 32 del 18 ottobre 2010), elaborata dal Consiglio di Stato e i relativi orientamenti di attuazione (GuoFa [2011] n. 310 del 21 ottobre 2011) ([47]).

3.5.2. *Risultanze dell'inchiesta di riesame in previsione della scadenza*

(126) In recenti inchieste antisovvenzioni ([48]) la Commissione ha constatato che Sinosure è un ente pubblico ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento di base. In particolare, come nel contesto dei prestiti agevolati trattato in precedenza, la conclusione che Sinosure sia investita dell'autorità necessaria per esercitare funzioni pubbliche si fonda sui dati disponibili in relazione alla proprietà statale, sugli indizi formali di un controllo del governo nonché sugli elementi di prova che dimostrano che il governo della RPC continua a esercitare un controllo significativo sulla condotta di Sinosure.

(127) Come confermato in altre inchieste recenti ([49]), il governo detiene la piena proprietà e il pieno controllo finanziario di Sinosure. Sinosure è un'impresa individuale statale di cui è proprietario al 100 % il Consiglio di Stato. Lo statuto stabilisce che delle attività della società è responsabile il ministero delle Finanze, cui Sinosure è tenuta a presentare, per esame e approvazione, relazioni finanziarie e contabili e il bilancio fiscale.

([47]) Cfr. il regolamento di esecuzione (UE) 2023/1647 della Commissione, considerando 148.
([48]) Cfr. considerando 54, lettera c).
([49]) Cfr. considerando 54, lettera c).

(128) Per quanto riguarda il controllo statale, in quanto impresa individuale statale Sinosure non dispone di un consiglio di amministrazione. Per quanto riguarda il collegio dei revisori dei conti, tutti i revisori sono nominati dal Consiglio di Stato ed esercitano le loro funzioni nel rispetto del regolamento provvisorio del collegio dei revisori dei conti di importanti istituti finanziari di proprietà statale. Anche gli alti dirigenti di Sinosure sono di nomina governativa.

(129) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha riscontrato che Sinosure presentava indizi formali di un controllo da parte del governo per quanto riguardava l'industria degli pneumatici. La Commissione ha osservato che, in base alla comunicazione sull'attuazione della strategia di promozione del commercio tramite la scienza e la tecnologia utilizzando l'assicurazione dei crediti all'esportazione, Sinosure avrebbe dovuto incrementare il proprio sostegno a settori chiave e prodotti ad alta tecnologia. Tali prodotti sono specificamente menzionati nel repertorio dei prodotti cinesi ad alta tecnologia per l'esportazione del 2006, che comprende "nuovi pneumatici radiali per veicoli passeggeri o merci (con riferimento agli pneumatici di gomma per veicoli a motore con larghezza della sezione trasversale maggiore o uguale a 24 pollici)" ([50]).

(130) Nella domanda il richiedente ha affermato che il repertorio dei prodotti ad alta tecnologia per l'esportazione è ancora applicabile e non si ravvisano indicazioni di prevedibili modifiche.

(131) Sulla base degli elementi di cui sopra e in assenza di collaborazione da parte del governo della RPC, la Commissione ha concluso che Sinosure è un ente pubblico in quanto le sono conferiti poteri per esercitare funzioni pubbliche. Le stesse conclusioni sono state raggiunte in precedenti inchieste antisovvenzioni riguardanti industrie incentivante nella RPC, come spiegato al considerando 55.

(132) Poiché Sinosure è un ente pubblico cui sono conferiti poteri pubblici e che attua leggi e piani governativi, la prestazione dell'assicurazione dei crediti all'esportazione a favore dei produttori di pneumatici si configura come contributo finanziario sotto forma di potenziale trasferimento diretto di fondi dalla pubblica amministrazione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), del regolamento di base.

3.5.3. *Vantaggio*

(133) Sulla base delle informazioni fornite nella domanda e delle risultanze di inchieste recenti, la Commissione ha concluso che si configura un vantaggio ai sensi dell'articolo 3, punto 2), e dell'articolo 6, lettera c), del regolamento di base in quanto Sinosure, in base al mandato, garantisce una copertura assicurativa dei crediti all'esportazione a condizioni più favorevoli di quelle che il beneficiario potrebbe ottenere normalmente sul mercato o una copertura assicurativa che altrimenti non sarebbe affatto disponibile sul mercato. Specificità

(134) Le sovvenzioni sono condizionate all'andamento delle esportazioni, ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, lettera a), del regolamento di base, e pertanto sono specifiche.

3.5.4. *Calcolo dell'importo della sovvenzione*

(135) È emerso che una delle società inserite nel campione ha beneficiato del regime, ossia Hankook Group. La Commissione ha calcolato il vantaggio per tale produttore. La Commissione non ha riscontrato elementi di prova che dimostrino che Giti Group abbia tratto alcun vantaggio dal regime di sovvenzione in questione.

(136) Dal momento che Sinosure detiene circa il 90 % del mercato nazionale per l'assicurazione delle esportazioni nella RPC, la Commissione non ha potuto determinare un premio assicurativo nazionale basato sul mercato. Così, in linea con precedenti inchieste antisovvenzioni, la Commissione ha utilizzato il parametro di riferimento esterno più adeguato, per il quale erano facilmente disponibili informazioni, ossia i tassi di premio applicati dalla Export-Import Bank ("Ex-Im Bank") degli Stati Uniti d'America nei confronti di istituti non finanziari per le esportazioni verso paesi OCSE.

(137) I rimborsi dei premi per l'assicurazione delle esportazioni attribuiti durante il periodo dell'inchiesta di riesame sono stati trattati come sussidi. In mancanza di prove di costi aggiuntivi sostenuti dalle società per cui sarebbe stato necessario un adeguamento, il vantaggio è stato calcolato come l'intero importo del rimborso ricevuto durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

([50]) Comunicazione del ministero della Scienza e della tecnologia, del ministero delle Finanze, dell'amministrazione tributaria dello Stato e dell'amministrazione generale delle dogane sulla pubblicazione dell'edizione 2006 del repertorio dei prodotti cinesi ad alta tecnologia per l'esportazione (disponibile all'indirizzo: http://policy.mofcom.gov.cn/claw/clawContent.shtml?id=4139).

(138) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook Group ha osservato che nel calcolo il vantaggio totale di tutte le esportazioni non dovrebbe essere attribuito solo alle esportazioni del prodotto in esame nell'Unione. La Commissione ha corretto l'errore, senza che questo abbia inciso in modo significativo sull'importo delle sovvenzioni riscontrate, e ha attribuito il vantaggio al fatturato totale di tutte le esportazioni.

(139) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda il regime in questione durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i produttori esportatori inseriti nel campione ammonta a:

Assicurazione e finanziamenti agevolati: assicurazione dei crediti all'esportazione

Società/gruppo	Aliquota di sovvenzione
Hankook Group	0,02 %

3.6. Fornitura di fattori produttivi per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato

(140) Nessuno dei produttori di gomma naturale, gomma sintetica, nerofumo e fili di nylon che avevano fornito fattori produttivi alle società inserite nel campione ha risposto ai questionari specifici che la Commissione aveva chiesto al governo della RPC di inoltrare loro.

(141) Poiché la Commissione non ha ricevuto informazioni sul governo societario dei produttori statali che hanno fornito fattori produttivi alle società inserite nel campione, né informazioni specifiche sulle singole società in merito alla fissazione dei prezzi dei fattori produttivi forniti dai fornitori di fattori produttivi alle società inserite nel campione, la Commissione ha dovuto basarsi sui dati disponibili per le sue conclusioni relative alla fornitura di gomma naturale, gomma sintetica, nerofumo e fili di nylon per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, conformemente all'articolo 28, paragrafo 1, del regolamento di base.

3.6.1. *Fornitura di energia elettrica per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato*

(142) Tutte le società inserite nel campione hanno acquistato energia elettrica sulla base di un contratto con fornitori di energia. I prezzi di acquisto dell'energia elettrica dalla rete seguivano i prezzi stabiliti ufficialmente a livello provinciale per i grandi clienti industriali. Come stabilito in inchieste precedenti ([51]), nonostante l'attuazione della riforma relativa alla liberalizzazione del prezzo di mercato dell'energia, il mercato degli acquisti di energia elettrica è ancora fortemente regolamentato.

(143) Nell'ambito dell'inchiesta di riesame la Commissione ha stabilito che le società inserite nel campione hanno beneficiato di riduzioni o rimborsi di parte dei costi sostenuti per l'energia elettrica.

3.6.1.1. Base giuridica

(144) La base giuridica è la seguente:

— Circolare della commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme e dell'amministrazione dell'energia elettrica nazionale sulla promozione attiva delle transazioni energetiche orientate al mercato e sull'ulteriore miglioramento del meccanismo di scambio, Fa Gua Yun Xing [2018] n. 1027, emessa il 16 luglio 2018;

— diversi pareri del comitato centrale del partito comunista cinese e del Consiglio di Stato sull'ulteriore approfondimento della riforma del sistema energetico [Zhong Fa (2015) n. 9];

([51]) Cfr. considerando da 560 a 572 del regolamento di esecuzione (UE) 2021/2287 della Commissione, del 17 dicembre 2021, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2170 della Commissione che istituisce dazi antidumping definitivi sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese (GU L 458 del 22.12.2021, pag. 344). Cfr. considerando da 524 a 530 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/72 della Commissione, del 18 gennaio 2022, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di cavi di fibre ottiche originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2011 che istituisce dazi antidumping definitivi sulle importazioni di cavi di fibre ottiche originari della Repubblica popolare cinese (GU L 12 del 19.1.2022, pag. 34).

— comunicazione sulla completa liberalizzazione del piano di generazione e consumo di energia elettrica per gli utenti commerciali (commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme [2019] n. 1105);

— norme per la commercializzazione dell'energia elettrica per le transazioni a medio e lungo termine nella provincia di Jiangsu;

— provvedimenti provvisori sul progetto pilota per fornire direttamente elettricità agli utenti principali e alle imprese di produzione di energia elettrica del Jiangsu, emanati dalla Commissione economica e delle tecnologie dell'informazione del Jiangsu, 13 maggio 2014;

— bando d'asta in internet per l'elettricità nella provincia di Jiangsu per marzo-aprile 2017;

— comunicazione sull'elaborazione del programma pilota per lo scambio diretto di energia elettrica a Chongqing, Yu Fu Office [2016] n. 167;

— comunicazione sull'ulteriore approfondimento della riforma orientata al mercato dei prezzi dell'energia elettrica in rete per la produzione di energia elettrica da carbone, elaborata dalla commissione nazionale per lo sviluppo e la riforma dei prezzi [2021] n. 1439.

3.6.1.2. Risultanze dell'inchiesta di riesame

(145) La Commissione ha riscontrato che le società inserite nel campione hanno acquistato energia elettrica beneficiando di riduzioni o rimborsi/adeguamenti di una parte dei costi da esse sostenuti per l'energia elettrica poiché hanno partecipato al programma pilota per le transazioni energetiche orientate al mercato.

(146) Poiché il governo della RPC non ha collaborato, la Commissione si è basata sulle informazioni raccolte nel corso dell'inchiesta iniziale. La Commissione ha rilevato altresì che alcune società oggetto dell'inchiesta sono autorizzate ad acquistare energia elettrica direttamente dai produttori sottoscrivendo contratti di acquisto diretto, anziché acquistare dalla rete. Tali contratti prevedono la fornitura di una certa quantità di elettricità ad un certo prezzo, che è inferiore ai prezzi ufficiali fissati a livello provinciale per i grandi utenti industriali.

(147) Come accertato in precedenti indagini ([52]), attualmente la possibilità di stipulare tali contratti diretti non è aperta a tutti i grandi consumatori industriali. A livello nazionale i pareri del comitato centrale del partito comunista cinese e del Consiglio di Stato sull'ulteriore approfondimento della riforma del sistema energetico precisano, ad esempio, che "le imprese che non si conformano alla politica industriale nazionale e i cui prodotti e processi vengono soppressi non dovrebbero prendere parte a transazioni dirette" ([53]). Gli stessi pareri prevedono anche che "*dopo aver determinato i requisiti di accesso, dovremmo anche aggiornare i repertori delle imprese locali produttrici di energia elettrica e dei rivenditori locali di elettricità rispondenti ai requisiti pubblicizzati ogni anno dai governi e attuare una regolamentazione dinamica del repertorio degli utilizzatori. Le imprese produttrici di energia elettrica, i rivenditori di elettricità e gli utilizzatori inclusi nel repertorio possono registrarsi volontariamente presso gli istituti di commercio al fine di diventare operatori del mercato*". Pertanto, al fine di partecipare al sistema di scambio diretto, una società dovrebbe soddisfare determinati requisiti ed essere inclusa nel repertorio degli utilizzatori.

(148) In pratica, lo scambio diretto di energia elettrica viene eseguito dalle province. Le società devono richiedere l'approvazione delle autorità provinciali per partecipare al regime pilota per l'acquisto diretto di energia elettrica, oltre a dover soddisfare determinati criteri. Per alcune società non esistono vere e proprie procedure di offerta o negoziazioni basate sul mercato, poiché i quantitativi acquistati nell'ambito di contratti diretti non si basano sull'offerta e sulla domanda reali. Infatti i produttori e gli utilizzatori di energia elettrica non sono liberi di vendere o acquistare direttamente tutta la loro energia elettrica. Nei loro confronti sono previste restrizioni sotto forma di contingenti quantitativi che vengono assegnati loro dall'amministrazione locale. Inoltre, anche se i prezzi dovrebbero essere negoziati direttamente tra i produttori e gli utilizzatori di energia o attraverso società di servizi intermediarie, le fatture indirizzate alle società sono in realtà emesse dall'operatore statale della rete elettrica. Infine, tutti i contratti di acquisto diretti sottoscritti devono essere inviati all'amministrazione locale per essere registrati.

([52]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/2287 della Commissione, del 17 dicembre 2021, che istituisce dazi compensativi definitivi sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2021/2170 della Commissione che istituisce dazi antidumping definitivi sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese (C/2021/9713) (GU L 458 del 22.12.2021, pag. 344).

([53]) Diversi pareri del comitato centrale del partito comunista cinese e del Consiglio di Stato sull'ulteriore approfondimento della riforma del sistema energetico (Zhong Fa [2015] n. 9), sezione III, paragrafo 4.

(149) Nel 2018 il governo della RPC ha pubblicato la circolare della commissione nazionale per lo sviluppo e le riforme e dell'amministrazione dell'energia elettrica nazionale sulla promozione attiva delle transazioni energetiche orientate al mercato e sull'ulteriore miglioramento del meccanismo di scambio. Nonostante miri ad accrescere il numero di transazioni dirette sul mercato dell'energia elettrica, la circolare fa specifico riferimento ad alcune industrie, tra cui quelle ad alta tecnologia come l'industria degli pneumatici, che hanno ricevuto sostegno e ottenuto vantaggi dalla liberalizzazione del mercato dell'energia elettrica. In particolare, la sezione III. "Apertura all'ingresso di utilizzatori rispondenti ai requisiti", punto 2), precisa di "sostenere i settori emergenti ad alto valore aggiunto, quali le industrie ad alta tecnologia, di internet, dei big data e quelle di alto livello nella fabbricazione di prodotti, nonché le imprese con caratteristiche e vantaggi distinti e ad alto contenuto tecnologico, nella partecipazione alle transazioni, senza restrizioni in termini di livelli di tensione e consumo energetico".

(150) Inoltre la comunicazione sul piano di completa liberalizzazione della produzione di energia elettrica e di consumo energetico per gli utilizzatori commerciali, volto a liberalizzare ulteriormente il mercato dell'elettricità, prevede che "gli utilizzatori commerciali di energia elettrica che non si conformano alle politiche industriali nazionali non partecipano in via provvisoria alle transazioni orientate al mercato, mentre gli utilizzatori di energia elettrica i cui prodotti e processi rientrano nelle categorie eliminate e limitate del repertorio di riferimento per l'adeguamento strutturale dell'industria applicano rigorosamente l'attuale politica dei prezzi differenziati per l'elettricità".

(151) La normativa prevede quindi un'applicazione selettiva delle transazioni dirette sul mercato dell'energia elettrica limitata ad alcuni settori, come quelli che si conformano alle politiche industriali nazionali, con un'attenzione particolare alle industrie ad alta tecnologia. Di conseguenza tali industrie pagano prezzi più bassi per l'elettricità.

(152) La Commissione ha quindi ritenuto che la tariffa ridotta per l'energia elettrica e i rimborsi/gli adeguamenti derivanti dallo scambio diretto di energia elettrica si configurino come sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base. Costituiscono infatti un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC (ossia il gestore della rete elettrica) rinuncia, conferendo in tal modo un vantaggio alle società interessate. Il vantaggio per i beneficiari è pari al risparmio sui costi energetici, attraverso prezzi ridotti dell'elettricità o tramite rimborsi/adeguamenti, poiché l'energia elettrica è stata erogata a un prezzo inferiore a quello normale di rete corrisposto da altri grandi utilizzatori industriali che non potevano beneficiare della fornitura diretta o che non partecipavano al progetto pilota di fornitura diretta.

(153) La sovvenzione è specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, perché la legislazione stessa limita l'applicazione di tale regime alle imprese con determinati obiettivi di politica industriale stabiliti dallo Stato e i cui prodotti o processi sono ritenuti ammissibili.

(154) Pertanto la Commissione ha concluso che il regime di sovvenzione era in atto durante il periodo dell'inchiesta di riesame e che è specifico ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), e dell'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento di base.

3.6.1.3. Calcolo dell'importo della sovvenzione

(155) L'importo della sovvenzione compensabile è stato calcolato in base al vantaggio conferito ai beneficiari nel corso del periodo dell'inchiesta di riesame. Tale vantaggio è stato calcolato come la differenza tra il prezzo complessivo dell'energia elettrica dovuto in base alla tariffa normale di rete e il prezzo complessivo dell'energia elettrica dovuto con la tariffa ridotta.

(156) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook ha sostenuto che nel calcolo relativo a una società del gruppo, CHKT, la Commissione non ha utilizzato la versione riveduta del fascicolo presentato dalla società alla risposta al questionario. La società ha inizialmente calcolato i diritti applicabili agli importi pagati per l'energia elettrica sulla base delle tariffe escludendo i diritti dovuti allo Stato, mentre le tariffe di rete includono tali diritti. Pertanto, prima della visita di verifica, la società ha presentato la versione riveduta dei prezzi dell'energia elettrica pagati da CHKT. CHKT ha sostenuto che la Commissione dovrebbe calcolare il vantaggio sulla base delle tariffe rivedute. La Commissione ha esaminato tale argomentazione e l'ha ritenuta fondata. Essa ha pertanto corretto l'errore e calcolato il vantaggio sulla base delle tariffe pagate da CHKT, compresi di diritti dovuti allo Stato.

(157) Hankook ha inoltre sostenuto che la Commissione ha applicato erroneamente il metodo dell'"azzeramento" e non ha tenuto conto delle transazioni su base mensile in cui il vantaggio non è stato riscontrato. La Commissione ha ricordato che il vantaggio è stato calcolato tenendo conto di ciascuna transazione e ha poi confrontato i valori individuati con le tariffe di rete per verificare se alla società fosse stato fornito il servizio per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato. Il confronto è stato effettuato tra servizi identici o tra i servizi più simili, ad esempio tra la stessa tariffa (fascia di punta massima, fascia di punta, fascia normale, fascia fuori punta), lo stesso periodo e la stessa zona. Pertanto, quando in alcuni casi il vantaggio non è stato riscontrato, tali transazioni non sono state prese in considerazione per il vantaggio totale. La Commissione non ha riscontrato alcun motivo per cui il metodo di compensazione della società dovesse essere giustificato e applicato al calcolo dell'importo della sovvenzione; l'argomentazione non è stata pertanto presa in considerazione.

(158) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda il regime in questione durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i produttori esportatori inseriti nel campione ammonta a:

Fornitura di energia elettrica per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato

Società/gruppo	Aliquota di sovvenzione
Giti Group	0,20 %
Hankook Group	0,03 %

3.6.2. *Diritti d'uso di terreni*

3.6.2.1. Introduzione

(159) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha accertato che l'industria degli pneumatici nella RPC ha beneficiato della messa a disposizione di terreni e più specificamente della concessione di diritti d'uso del suolo per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.

3.6.2.2. Base giuridica

(160) In Cina le disposizioni sui diritti d'uso di terreni rientrano nella legge fondiaria della Repubblica popolare cinese. Fanno inoltre parte della base giuridica anche i seguenti documenti:

1) legge in materia di proprietà della Repubblica popolare cinese (ordinanza n. 62 del presidente della Repubblica popolare cinese) ([54]);

2) legge sull'amministrazione fondiaria della Repubblica popolare cinese (ordinanza n. 28 del presidente della Repubblica popolare cinese) ([55]);

3) legge della Repubblica popolare cinese sulla gestione del patrimonio immobiliare urbano (ordinanza n. 29 del presidente della Repubblica popolare cinese) ([56]);

4) regolamento provvisorio della Repubblica popolare cinese sull'assegnazione e sul trasferimento dei diritti d'uso dei terreni di proprietà dello Stato nelle aree urbane (decreto n. 55 del Consiglio di Stato della Repubblica popolare cinese) ([57]);

5) regolamento di esecuzione della legge fondiaria della Repubblica popolare cinese (ordinanza n. 653 del Consiglio di Stato della Repubblica popolare cinese [2014]) ([58]);

6) disposizioni sull'assegnazione dei diritti d'uso dei terreni edificabili di proprietà dello Stato mediante gara d'appalto, asta e offerta (avviso n. 39 del Consiglio di Stato della Repubblica popolare cinese) ([59]); e

([54]) Cfr. la legge in materia di proprietà della RPC del 16 marzo 2007, disponibile al seguente indirizzo: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/ content_1471118.htm.
([55]) Cfr. il regolamento di esecuzione della legge fondiaria della RPC del 27 dicembre 1998, modificato, disponibile al seguente indirizzo: https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451,.
([56]) Cfr. https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html.
([57]) Cfr. https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html.
([58]) Cfr. https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html.
([59]) https://law.pkulaw.com/chinalaw/58891db210496a5fbdfb.html?keyword=%E5%9B%BD%E6%9C%89%E5%BB%BA%E8%AE%BE%E7%94%A8%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E6%9D%83.

7) avviso del Consiglio di Stato su importanti aspetti riguardanti il rafforzamento del controllo fondiario (Guo Fa (2006) n. 31) ([60]).

3.6.2.3. Risultanze dell'inchiesta di riesame

(161) A norma dell'articolo 10 delle disposizioni sull'assegnazione dei diritti d'uso dei terreni edificabili di proprietà dello Stato mediante gara d'appalto, asta e offerta, le autorità locali fissano i prezzi dei terreni in base al sistema di valutazione dei terreni urbani, aggiornato solo ogni tre anni, e alla politica industriale del governo.

(162) Nel corso di inchieste precedenti ([61]) la Commissione ha accertato che i prezzi corrisposti per i diritti d'uso dei terreni nella RPC non erano rappresentativi dei prezzi di mercato determinati dal libero gioco della domanda e dell'offerta, poiché il sistema di aste è stato giudicato poco chiaro, non trasparente e non funzionante nella pratica ed è stato constatato che i prezzi erano fissati arbitrariamente dalle autorità. Come indicato al considerando precedente, le autorità stabiliscono i prezzi in base al sistema di valutazione dei terreni urbani, secondo il quale nel fissare il prezzo dei terreni industriali tali autorità devono tener conto di vari parametri, compresa la politica industriale.

(163) Nel contesto di un accesso agevolato ai terreni industriali per le società appartenenti a taluni settori, la Commissione ha rilevato che il prezzo fissato dalle autorità locali deve tenere conto della politica industriale del governo, come indicato sopra. Nell'ambito di tale politica industriale, l'industria degli pneumatici figura tra le industrie incentivate. Inoltre, a norma della decisione n. 40 del Consiglio di Stato, le autorità pubbliche devono tenere conto del repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale e delle politiche industriali al momento del conferimento di terreni. L'articolo XVIII della decisione n. 40 chiarisce che le industrie "soggette a restrizioni" non avranno accesso ai diritti d'uso di terreni. Ne consegue che la sovvenzione è specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettere a) e c), del regolamento di base, in quanto la concessione agevolata di terreni è limitata alle società appartenenti a determinati settori, nel caso in esame l'industria degli pneumatici, e le pratiche della pubblica amministrazione in tale ambito sono poco chiare e non trasparenti.

(164) L'inchiesta di riesame non ha fatto emergere variazioni significative in relazione ai produttori inseriti nel campione. Solo un produttore esportatore di Giti Group ha acquistato una nuova parcella di terreno entro la fine del periodo dell'inchiesta di riesame.

(165) Le risultanze della presente inchiesta confermano che la situazione riguardo alla concessione e all'acquisizione di terreni nella RPC non è trasparente e le autorità hanno fissato arbitrariamente i prezzi.

3.6.2.4. Calcolo dell'importo della sovvenzione

(166) Come rilevato in inchieste precedenti ([62]) e in conformità dell'articolo 6, lettera d), punto ii), del regolamento di base, sono stati usati come parametro di riferimento esterno i prezzi dei terreni relativi al territorio doganale separato di Taiwan, Penghu, Kinmen e Matsu ("Taiwan") ([63]). Il vantaggio conferito ai beneficiari è calcolato prendendo in considerazione la differenza tra l'importo effettivamente pagato da ciascuno dei produttori esportatori inseriti nel campione (ossia il prezzo effettivamente pagato come indicato nel contratto e, se del caso, il prezzo indicato nel contratto ridotto dell'importo dei rimborsi/sussidi delle amministrazioni locali) per i diritti d'uso dei terreni e l'importo che di norma avrebbe dovuto essere pagato sulla base del parametro di riferimento di Taiwan.

(167) La Commissione ha ritenuto che Taiwan fosse un riferimento esterno appropriato per i motivi seguenti:

(a) il livello comparabile dello sviluppo economico, del PIL e della struttura economica di Taiwan e della maggioranza delle province e delle città della RPC ove hanno sede i produttori esportatori inseriti nel campione;

(b) la vicinanza fisica della RPC e di Taiwan;

(c) l'elevato grado di infrastruttura industriale sia a Taiwan sia in molte province della RPC;

(d) le forti relazioni economiche e gli scambi transfrontalieri tra Taiwan e la RPC;

(e) l'elevata densità di popolazione in molte delle province della RPC e a Taiwan;

([60]) Cfr. https://www.gov.cn/zwgk/2006-09/05/content_378186.htm.
([61]) Cfr. considerando 55, lettera c).
([62]) Cfr. considerando 55(54)(), lettera c).
([63]) Decisione confermata dal Tribunale nella causa T-444/11 Gold East Paper (Jiangsu) Co. Ltd e Gold Huasheng Paper (Suzhou Industrial Park) Co. Ltd/Consiglio dell'Unione europea, sentenza dell'11 settembre 2014, ECLI:EU:T:2014:773.

(f) le analogie tra il tipo di terreni e di negoziazioni utilizzati per la costruzione del pertinente parametro di riferimento a Taiwan e quelli della RPC; e

(g) le caratteristiche comuni di Taiwan e della RPC sotto l'aspetto demografico, linguistico e culturale.

(168) Secondo il metodo applicato in inchieste precedenti ([64]) ([65]), la Commissione ha utilizzato il prezzo medio del terreno al metro quadro fissato a Taiwan, rettificato per tenere conto dell'inflazione e dell'andamento del PIL a partire dalla data dei rispettivi contratti relativi ai diritti d'uso dei terreni. Le informazioni relative ai prezzi dei terreni industriali nel 2015 sono state ricavate dal sito internet dell'ufficio industriale del ministero degli Affari economici di Taiwan ([66]). I prezzi relativi agli anni precedenti sono stati adeguati tenendo conto dei tassi d'inflazione e dell'andamento del PIL pro capite ai prezzi correnti in USD per Taiwan, pubblicati dall'FMI per il 2015.

(169) In seguito alla divulgazione delle informazioni due produttori esportatori hanno sostenuto che Taiwan non è un paese appropriato per determinare il valore di riferimento in quanto, tra l'altro, non ha lo stesso livello di sviluppo economico; vi sono invece altri paesi con lo stesso livello di infrastrutture industriali. Hankook Group ha sostenuto che la Commissione dovrebbe pertanto ricorrere alla Thailandia come paese appropriato per determinare il valore di riferimento, come è avvenuto per il Regno Unito. Giti ha sostenuto che il valore di riferimento di Taiwan non è appropriato in quanto non riflette nemmeno le condizioni di mercato nella RPC e i prezzi dei terreni non sono stati in alcun modo adeguati per tenere conto delle condizioni di mercato nella Cina continentale.

(170) La Commissione ha ritenuto che la scelta di Taiwan come valore di riferimento esterno appropriato si basasse sull'esame di diversi fattori elencati al considerando 168 del regolamento e nella recente inchiesta ([67]) che ne giustificavano la scelta come valore di riferimento valido, anche tenendo conto del confronto tra le zone industriali di Taiwan e le province industriali pertinenti della Cina. A parere della Commissione, tuttavia, anche se vi fossero alcune differenze nelle condizioni di mercato tra i diritti di uso dei terreni nella Cina continentale e la vendita di terreni a Taiwan, tali differenze non sarebbero di natura tale da inficiare la scelta di Taiwan come valore di riferimento valido. Nel corso dell'inchiesta la Commissione non ha potuto individuare altri valori di riferimento o metodi di adeguamento, tali da riflettere in maniera appropriata queste differenze nelle condizioni di mercato. La Commissione ha inoltre tratto conclusioni in merito al valore di riferimento sulla base della propria valutazione e del risultato dell'inchiesta e non sulla base delle risultanze di altri paesi terzi nelle proprie procedure. Su tale base è stato necessario respingere questa argomentazione.

(171) Giti ha sostenuto che la parcella di cui ha acquisito i diritti durante il periodo dell'inchiesta di riesame non dovrebbe essere presa in considerazione nel calcolo del vantaggio in quanto non è utilizzata ai fini della produzione del prodotto in esame. La società stessa ammette che lo scopo dell'acquisto del terreno è la costruzione della nuova fabbrica e, in ultima analisi, il trasferimento della produzione in tale sito. Il semplice fatto che la produzione non vi abbia luogo al momento non è rilevante per l'importo della sovvenzione ricevuta dalla società. La società ha ricevuto il vantaggio e pertanto anche questa parcella è stata inclusa nel calcolo dell'importo della sovvenzione durante il periodo dell'inchiesta di riesame. L'argomentazione non è stata presa in considerazione.

(172) In conformità dell'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento di base, l'importo della sovvenzione è stato attribuito al periodo dell'inchiesta di riesame tenendo conto della normale durata dei diritti d'uso dei terreni industriali, ossia 50 anni. Tale importo è quindi stato ripartito in base al fatturato totale rispettivo delle società durante il periodo dell'inchiesta di riesame, in quanto la sovvenzione non è condizionata all'andamento delle esportazioni e non è stata accordata con riferimento alle quantità fabbricate, prodotte, esportate o trasportate.

([64]) Cfr. considerando 55(), lettera c); cfr. in particolare l'inchiesta sui prodotti in fibra di vetro.
([65]) Cfr. regolamento sui prodotti in fibra di vetro, nota 6, considerando 506 e 507.
([66]) https://lvr.land.moi.gov.tw, ultima consultazione il 31 maggio 2024.
([67]) Regolamento di esecuzione (UE) 2024/2754 della Commissione, del 29 ottobre 2024, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di veicoli elettrici a batteria nuovi, concepiti per il trasporto di persone, originari della Repubblica popolare cinese (GU L, 2024/2754, 29.10.2024), considerando 451-464.

(173) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda la sovvenzione in questione durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i produttori esportatori inseriti nel campione ammonta a:

Concessione di diritti d'uso dei terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato

Società/gruppo	Aliquota di sovvenzione
Giti Group	2,44 %
Hankook Group	0,96 %

3.7. **Regimi di esenzione e di riduzione delle imposte dirette**

3.7.1. *Osservazioni generali*

(174) In base alla legge della Repubblica popolare cinese sull'imposta sul reddito delle imprese ("legge EIT"), le imprese di nuova e alta tecnologia cui lo Stato deve fornire un sostegno chiave beneficiano di un tasso di imposta sul reddito ridotto, pari al 15 %, invece del tasso ordinario del 25 %.

(175) Nell'inchiesta iniziale, la Commissione ha stabilito che i produttori di pneumatici ricevevano sovvenzioni compensabili sotto forma di un trattamento preferenziale a norma di politiche e regimi relativi all'imposta sul reddito e ad altre imposte dirette.

(176) Per quanto riguarda tre programmi specifici (ossia i privilegi legati all'imposta sul reddito delle imprese (EIT) per i prodotti delle risorse derivanti da un utilizzo sinergico, il credito EIT per le spese di ricerca e sviluppo e le esenzioni dall'imposta sull'uso di terreni), la Commissione, in assenza di collaborazione da parte del governo della RPC, ha basato le proprie risultanze in merito alla base giuridica, all'ammissibilità, alla natura della sovvenzione e alla sua specificità sulle risultanze di inchieste precedenti ([68]) e sulle risposte al questionario verificate fornite dai produttori esportatori inseriti nel campione. La Commissione ha potuto calcolare di conseguenza i tassi di sovvenzione individuali per i produttori esportatori inseriti nel campione.

(177) È risultato che i regimi relativi all'imposta sul reddito e ad altre imposte dirette configuravano sovvenzioni ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base, sotto forma di una rinuncia ad entrate della pubblica amministrazione che conferisce un vantaggio alle società beneficiarie.

3.7.2. *Base giuridica*

(178) Le basi giuridiche del programma in questione sono l'articolo 28 e l'articolo 30, paragrafo 1, della legge EIT e l'articolo 93 delle disposizioni di esecuzione della legge EIT, nonché:

— la circolare del ministero della Scienza e della tecnologia, del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato sulla revisione e sulla pubblicazione delle misure amministrative per il riconoscimento delle imprese ad alta tecnologia, GKFH [2016] n. 32;

— la notifica del ministero della Scienza e della tecnologia, del ministero delle Finanze e dell'amministrazione tributaria dello Stato in merito alla revisione, alla stampa e alla pubblicazione degli orientamenti per la gestione del riconoscimento delle imprese a nuova e alta tecnologia, GKFH [2016] n. 195;

— gli orientamenti per l'ultima edizione degli ambiti fondamentali per lo sviluppo prioritario dell'industrializzazione ad alta tecnologia (2011), pubblicati dalla NDRC, dal ministero della Scienza e della tecnologia, dal ministero del Commercio e dall'Ufficio nazionale per la proprietà intellettuale;

— la comunicazione del ministero delle Finanze, dell'amministrazione tributaria dello Stato e del ministero della Scienza e della tecnologia sul miglioramento delle politiche di deduzione, al lordo delle imposte, delle spese di R&S delle imprese (Cai Shui [2015] n. 119); e

— la comunicazione dell'amministrazione tributaria dello Stato su questioni concernenti le politiche di detrazione, al lordo delle imposte, delle spese di R&S delle imprese.

([68]) Cfr. considerando 55, lettera c).

3.7.3. *Risultanze dell'inchiesta di riesame*

(179) Della riduzione fiscale possono beneficiare solo le società che fanno parte di determinati ambiti ad alto contenuto tecnologico sostenuti dallo Stato, come anche le attuali priorità su tali ambiti, elencati negli orientamenti per l'ultima edizione degli ambiti fondamentali per lo sviluppo prioritario dell'industrializzazione ad alta tecnologia. Tali orientamenti fanno chiaramente riferimento alle tecnologie di produzione e alle materie prime chiave per gli pneumatici in quanto ambito prioritario.

(180) Le società che beneficiano della misura in questione devono presentare la dichiarazione dei redditi e i relativi allegati. L'importo effettivo del vantaggio è incluso nella dichiarazione dei redditi.

(181) La Commissione ha ritenuto che il credito fiscale in questione si configuri come sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base, perché attribuisce un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia, conferendo in tal modo un vantaggio alle società interessate. Il vantaggio per i beneficiari è pari al risparmio fiscale. La sovvenzione è specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, perché la legislazione stessa limita l'applicazione di tale regime alle imprese che operano in determinati settori prioritari ad alto contenuto tecnologico stabiliti dallo Stato, quali ad esempio alcune tecnologie chiave nell'ambito del settore degli pneumatici.

3.7.4. *Calcolo dell'importo della sovvenzione*

(182) L'importo della sovvenzione compensabile è stato calcolato in base al vantaggio conferito ai beneficiari nel corso del periodo dell'inchiesta di riesame. Tale vantaggio è stato calcolato come la differenza tra l'importo totale dell'imposta dovuta in base all'aliquota fiscale normale e l'importo totale dell'imposta dovuta con l'aliquota ridotta.

(183) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda la sovvenzione in questione durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i produttori esportatori inseriti nel campione ammonta a:

Regimi di esenzione e di riduzione delle imposte dirette

Società/gruppo	Aliquota di sovvenzione
Giti Group	0,14 %
Hankook Group	0,43 %

3.8. **Regimi riguardanti le imposte indirette e i dazi sulle importazioni**

3.8.1. *Esenzioni IVA e sgravi dei dazi doganali in caso di utilizzo di apparecchiature e tecnologie importate*

(184) Come stabilito nell'inchiesta iniziale, il programma in questione prevede l'esenzione dall'IVA e dai dazi all'importazione per le importazioni di beni strumentali utilizzati nella produzione. Sono state individuate esenzioni dall'IVA e dai dazi all'importazione durante il periodo dell'inchiesta di riesame per le società inserite nel campione, fra le quali esenzioni per apparecchiature importate negli anni precedenti, ma per le quali il vantaggio ottenuto è stato ammortizzato sulla loro durata di vita ed è stato in parte imputato al periodo dell'inchiesta di riesame. Pur non avendo riscontrato elementi di prova che dimostrassero che le esenzioni fiscali fossero direttamente applicabili durante il periodo dell'inchiesta di riesame, la Commissione ha stabilito che le società inserite nel campione beneficiavano ancora di alcuni vantaggi limitati derivanti dalle esenzioni applicabili negli anni precedenti nell'ambito del programma in questione.

(185) Come stabilito nell'inchiesta iniziale, il programma assicura un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), perché le imprese a partecipazione estera e le altre imprese nazionali ammissibili sono esonerate dal pagamento dell'IVA e/o di dazi altrimenti dovuti. Esso conferisce quindi un vantaggio alle società beneficiarie ai sensi dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base.

(186) Il programma è specifico ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base. La legislazione secondo la quale opera l'autorità concedente ne limita l'accesso alle sole imprese che investono in determinate categorie commerciali esaustivamente definite dalla legge e appartenenti alla categoria dei progetti incentivati o alla categoria B del *repertorio dei settori per gli investimenti esteri e il trasferimento di tecnologia* o compresi nel *repertorio dei settori, dei prodotti e delle tecnologie chiave il cui sviluppo è incentivato dallo Stato*. Non esistono inoltre criteri oggettivi che limitino l'ammissibilità al programma in questione né elementi di prova risolutivi per dedurre che la spettanza sia automatica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di base.

(187) L'importo della sovvenzione compensabile è stato calcolato in termini di vantaggio conferito ai beneficiari durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Il vantaggio conferito ai beneficiari corrisponde all'importo dell'IVA e dei dazi non applicati sulle apparecchiature importate. Per garantire che l'importo compensabile riguardasse unicamente il periodo dell'inchiesta di riesame, il vantaggio ottenuto è stato ammortizzato sull'arco del periodo di utilizzo utile dell'apparecchiatura conformemente alle normali procedure contabili aziendali.

(188) Tutte le società inserite nel campione hanno beneficiato di sgravi nell'ambito di questo regime. L'importo della sovvenzione determinato per questo regime specifico è stato stabilito al livello dello 0,005 % per Hankook Group e dello 0,02 % per GITI Group.

3.8.2. *Sistema di restituzione del dazio all'importazione per l'acquisto di gomma naturale*

(189) La Commissione ha stabilito nell'inchiesta iniziale che tutte le società inserite nel campione erano state classificate tra le cosiddette "imprese che operano in regime di traffico di perfezionamento". Durante l'inchiesta di riesame la Commissione ha constatato che tale regime ha continuato ad applicarsi durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(190) A norma dell'articolo 3 delle disposizioni delle autorità doganali della Repubblica popolare cinese in materia di vigilanza dello scambio di merci in regime di traffico di perfezionamento ([69]), "*l'espressione 'traffico di perfezionamento' si riferisce ad attività commerciali in base a cui l'azienda operativa importa in tutto o in parte le materie prime o ausiliarie, parti e componenti, elementi costitutivi e materiali di imballaggio, riesportando i prodotti finiti dopo la trasformazione o l'assemblaggio, ivi compresa la trasformazione di materiali ricevuti o importati*". Inoltre l'articolo 5 afferma che "*qualora vengano riscosse imposte durante l'importazione, ai sensi delle disposizioni pertinenti, le autorità doganali riducono le imposte riscosse in base alla quantità verificata dei prodotti effettivamente trasformati e riesportati dopo l'esportazione dei prodotti finiti*".

3.8.2.1. Base giuridica

(191) Le basi giuridiche del programma in questione sono:

— la legge doganale della Repubblica popolare cinese, decreto n. 81 del Presidente della Repubblica popolare cinese, 4 novembre 2017;

— le disposizioni delle autorità doganali della Repubblica popolare cinese in materia di vigilanza dello scambio di merci in regime di traffico di perfezionamento, ordinanza n. 235 dell'amministrazione generale delle dogane, 20 dicembre 2017;

— le disposizioni delle autorità doganali della Repubblica popolare cinese in materia di amministrazione del consumo unitario in regime di traffico di perfezionamento, ordinanza n. 218 dell'amministrazione generale delle dogane, 13 marzo 2014;

— le disposizioni amministrative preliminari in materia di gestione della solvibilità delle imprese, ordinanza n. 225 dell'amministrazione generale delle dogane, 4 settembre 2014;

— le disposizioni delle autorità doganali della Repubblica popolare cinese in materia di amministrazione del credito delle imprese iscritte e registrate presso le dogane, ordinanza n. 251 dell'amministrazione generale delle dogane, 6 settembre 2021.

([69]) Ordinanza n. 235 dell'amministrazione generale delle dogane, 20 dicembre 2017.

3.8.2.2. Risultanze dell'inchiesta di riesame

(192) Nel corso dell'inchiesta di riesame la Commissione ha rilevato che tutte le società inserite nel campione si erano registrate presso le autorità doganali per il regime di traffico di perfezionamento e che tutte avevano beneficiato di esenzioni dalle "*imposte riscosse durante l'importazione*" (ossia dai dazi all'importazione) sulle importazioni di gomma naturale utilizzata nella produzione di pneumatici esportati.

(193) Tale situazione corrisponde a un sistema di restituzione del dazio quale descritto nell'allegato I, lettera i), del regolamento di base. Ai sensi della lettera i) dell'allegato I, i sistemi di restituzione del dazio su sostituzione possono costituire una sovvenzione all'esportazione nella misura in cui comportano la restituzione di un importo superiore agli oneri sull'importazione inizialmente riscossi sui fattori produttivi importati per i quali si richiede la restituzione del dazio.

(194) Al fine di determinare se esistesse tale remissione eccessiva, a norma dell'allegato III, punto II, del regolamento di base, la Commissione ha richiesto informazioni aggiuntive al governo della RPC sul regime di traffico di perfezionamento in generale e, più specificamente, sull'esistenza e sull'applicazione efficace delle relative procedure di monitoraggio e di verifica. Il governo della RPC non ha fornito alcuna informazione al riguardo. La Commissione ha pertanto determinato l'esistenza della sovvenzione sulla base delle risultanze dell'inchiesta iniziale e delle informazioni fornite dai produttori esportatori inseriti nel campione nell'ambito dell'inchiesta di riesame.

(195) Come stabilito nell'inchiesta iniziale, il governo della RPC ha predisposto un quadro legislativo volto a monitorare il sistema del traffico di perfezionamento. Tuttavia la Commissione ha altresì osservato che alcune caratteristiche integrate nel sistema potrebbero comportare restituzioni in eccedenza:

(a) il sistema si basa prevalentemente su autodichiarazioni delle società;

(b) contrariamente alla prassi generalmente accettata, le autorità doganali rinunciano inizialmente ai dazi sulle importazioni, riservandosi il diritto di rivendicarli solo successivamente;

(c) l'intensità dei controlli effettuati sulle società si basa sull'attribuzione di un punteggio all'affidabilità creditizia, che di per sé è fondato principalmente sull'autodichiarazione e prevede punti extra per l'appartenenza a un settore incentivato;

(d) le dichiarazioni doganali si basano su tassi di consumo standard fissati dagli esportatori.

(196) Inoltre, durante le visite di verifica presso i produttori esportatori inseriti nel campione, è risultato che tale quadro non è stato applicato efficacemente nella pratica. Ad esempio, la Commissione ha constatato che l'esportatore ha dichiarato nel sistema doganale elettronico i dati sulle importazioni di gomma naturale e sulle quantità di pneumatici esportati, compreso il prodotto in esame. Il consumo di gomma è dichiarato sulla base del consumo standard e poi confrontato con il consumo effettivo. La maggior parte dei produttori inseriti nel campione ha utilizzato gli stessi tassi di consumo nell'ambito del regime di traffico di perfezionamento e nell'ambito della propria produzione, tranne uno. Durante la visita di verifica la Commissione ha riscontrato che Giti Fujian ha dichiarato un consumo di gomma che non era stata effettivamente utilizzata per la produzione durante il periodo dell'inchiesta di riesame. La Commissione ha pertanto calcolato l'utilizzo degli specifici tipi di gomma e ha stabilito che il consumo effettivo differisce da quello comunicato nel sistema doganale elettronico. Va osservato che la differenza è stata riscontrata nonostante le verifiche in loco effettuate dalle autorità doganali presso le sedi della società inserita nel campione durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Tali risultanze sono state comunicate al governo della RPC affinché potesse effettuare un ulteriore esame delle operazioni in questione.

(197) Di conseguenza uno degli esportatori del Giti Group non ha versato tutti i dazi all'importazione dovuti.

3.8.2.3. Conclusioni

(198) La Commissione ha concluso che il sistema attuato dal governo della RPC per monitorare il regime di traffico di perfezionamento non è stato applicato efficacemente per quanto concerne la gomma naturale. In aggiunta, la Commissione ha stabilito che il regime di traffico di perfezionamento per la gomma naturale utilizzato nella produzione di pneumatici esportati ha causato remissioni in eccesso che costituiscono una sovvenzione compensabile ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto ii), del regolamento di base, in quanto comportano la restituzione di un importo superiore agli oneri sull'importazione inizialmente riscossi sui fattori produttivi importati per i quali si richiede la restituzione del dazio.

(199) Tali remissioni in eccesso sono inoltre specifiche, dal momento che sono condizionate all'andamento delle esportazioni ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, lettera a), del regolamento di base.

3.8.2.4. Calcolo dell'importo della sovvenzione

(200) Il vantaggio è stato calcolato come la differenza tra l'importo dei dazi all'importazione dovuti durante il periodo dell'inchiesta e l'importo effettivo dei dazi all'importazione versati durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(201) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda questo tipo di sovvenzioni durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i produttori esportatori inseriti nel campione è stato il seguente:

Restituzione del dazio all'importazione per la gomma naturale

Società/gruppo	Importo della sovvenzione
Giti Group	0,57 %

3.8.3. *Totale di tutti i regimi di esenzione o di riduzione delle imposte indirette*

(202) L'importo totale della sovvenzione determinato per tutti i regimi riguardanti le imposte indirette e i dazi sulle importazioni durante il periodo dell'inchiesta di riesame per i produttori esportatori inseriti nel campione è stato il seguente:

Esenzioni e riduzioni delle imposte indirette

Società/gruppo	Importo della sovvenzione
Giti Group	0,59 %
Hankook Group	0,01 %

3.9. **Regimi di concessione di sussidi**

(203) Nell'inchiesta iniziale, la Commissione ha constatato che alcune delle società inserite nel campione beneficiavano di una serie di sussidi relativi alla tutela dell'ambiente e alla riduzione delle emissioni e di sussidi relativi a R&S, adeguamento tecnologico e innovazione.

(204) Analogamente a quanto rilevato nell'inchiesta iniziale, entrambi gli esportatori inseriti nel campione hanno beneficiato di diversi sussidi ad hoc.

3.9.1. *Base giuridica*

(205) L'ampia maggioranza dei programmi comunicati dai produttori esportatori inseriti nel campione si basava sulle comunicazioni pubblicate dalle autorità locali. Inoltre è stato stabilito che tali programmi riflettono le politiche generali definite, tra l'altro, negli atti seguenti:

— il 13° piano quinquennale e 14° piano quinquennale;

— Made in China 2025;

— il piano di sviluppo industriale verde (2016-2020);

— la legge della Repubblica popolare cinese sulla conservazione dell'energia, versione riveduta e adottata il 28 ottobre 2007 e relative modifiche;

— la legge della Repubblica popolare cinese per la promozione di una produzione più pulita, decreto n. 54 del Presidente della Repubblica popolare cinese;

— le disposizioni per la gestione dei fondi per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento atmosferico (costruzione finanziaria) [2018], n. 578;

— i punti chiave per la conservazione e l'utilizzazione globale dell'energia nell'industria nel 2015, pubblicati dal ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione il 3 aprile 2015;

— le disposizioni per la gestione del fondo speciale per la protezione dell'ambiente della provincia di Shandong [2021];

— la comunicazione sulla pubblicazione del piano di attuazione per il raggiungimento del picco del carbonio nei settori industriali e nelle industrie chiave nella provincia di Jiangsu [2023]; e

— le disposizioni per la gestione dei fondi per la prevenzione e il controllo dell'inquinamento atmosferico (C.J. [2018] n. 578).

3.9.2. *Conclusioni*

(206) In assenza di collaborazione da parte del governo della RPC, la Commissione ha elaborato le proprie conclusioni relative ai programmi di sovvenzioni sulla base dei dati disponibili, comprese le informazioni contenute nella domanda di riesame in previsione della scadenza e le informazioni fornite dai produttori esportatori inseriti nel campione. La Commissione ha concluso che durante il periodo dell'inchiesta di riesame i produttori esportatori hanno continuato a beneficiare di programmi analoghi a quelli riscontrati nell'ambito dell'inchiesta iniziale.

(207) Nella domanda il richiedente ha affermato che gli esportatori di pneumatici della RPC beneficiano di tali programmi. Ad esempio, nel maggio 2022 il ministero delle Finanze ha pubblicato il sostegno di bilancio per il lavoro sul picco del carbonio, volto a "conseguire l'obiettivo della neutralità in termini di emissioni di carbonio, nonché rafforzare le politiche di sostegno finanziario e il 14° piano quinquennale nazionale". Tale documento mira dunque ad attuare politiche finanziarie del governo volte ad "aiutare le regioni e le industrie ad accelerare la trasformazione verde e a basse emissioni di carbonio". L'industria degli pneumatici e l'intera economia cinese beneficiano quindi delle politiche ambientali. Al fine di promuovere un'industria più verde, il ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione ha pubblicato il piano di sviluppo industriale verde per il periodo 2016-2020, che si concentra su tecnologie inquinanti chiave che vengono utilizzate per la fabbricazione degli pneumatici, vale a dire tecnologie petrolchimiche, della gomma, dell'acciaio e dei materiali tessili ([70]).

(208) Il richiedente ha inoltre affermato che il 14° piano quinquennale fornisce sostegno per le "*spese di R&S e incentivi fiscali per le imprese ad alta tecnologia*". Il 14° piano quinquennale include nelle disposizioni in materia di R&S i progetti di natura scientifica e tecnologica ([71]).

(209) Tali programmi sono considerati sovvenzioni ai sensi dell'articolo 3, punto 1), lettera a), punto i), e dell'articolo 3, punto 2), del regolamento di base, in quanto comportano un trasferimento di fondi sotto forma di sussidi dal governo della RPC ai fabbricanti del prodotto in esame.

(210) La Commissione ha inoltre stabilito che tali sovvenzioni sono specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base in quanto solo le società che operano nel campo delle tecnologie o degli ambiti chiave di cui agli orientamenti, alle disposizioni amministrative e ai cataloghi pubblicati periodicamente sono ammissibili a beneficiarne. Il settore degli pneumatici e/o il settore (petrol)chimico sono elencati tra i settori ammissibili.

3.9.3. *Calcolo dell'importo della sovvenzione*

(211) Il vantaggio è stato calcolato come l'importo ricevuto durante il periodo dell'inchiesta di riesame o attribuito a tale periodo se l'importo è stato ammortizzato nel corso della vita utile dell'attività immobilizzata alla quale era collegato il sussidio, analogamente a quanto avvenuto nell'ambito dell'inchiesta iniziale.

([70]) Punto 222 della domanda.
([71]) Punto 233 della domanda.

(212) L'importo della sovvenzione determinato per quanto riguarda questo tipo di sovvenzione durante il periodo dell'inchiesta per i produttori esportatori inseriti nel campione è stato il seguente:

Sussidi per il risparmio, la conservazione e la riduzione delle emissioni di energia

Società/gruppo	Importo della sovvenzione
Giti Group	0,59 %
Hankook Group	0,16 %

3.10. **Conclusioni relative alle sovvenzioni**

(213) La Commissione ha calcolato l'importo delle sovvenzioni compensabili in conformità alle disposizioni del regolamento di base per le società inserite nel campione esaminando ciascuna sovvenzione o programma di sovvenzioni, e ha sommato tali cifre per calcolare l'importo totale delle sovvenzioni per ogni produttore esportatore durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Per determinare la sovvenzione complessiva riportata in appresso, la Commissione ha innanzitutto calcolato la percentuale di sovvenzionamento, ossia l'importo della sovvenzione come percentuale del fatturato totale della società. Tale percentuale è stata poi utilizzata per calcolare la sovvenzione destinata alle esportazioni del prodotto in esame nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Successivamente è stato calcolato l'importo della sovvenzione per tonnellata di prodotto in esame esportato nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta, e i relativi margini sono stati calcolati come percentuale del valore costo, assicurazione e nolo ("CIF") delle stesse esportazioni per tonnellata.

(214) I tassi di sovvenzione espressi in percentuale del prezzo CIF franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, erano mediamente pari al [4-8] % a livello nazionale. Si è pertanto concluso che i regimi di sovvenzione oggetto dell'inchiesta erano in vigore durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

3.11. **Rischio di persistenza delle sovvenzioni**

(215) Dopo aver constatato l'esistenza di sovvenzioni durante il periodo dell'inchiesta di riesame, la Commissione ha esaminato, a norma dell'articolo 18, paragrafo 2, del regolamento di base, il rischio della persistenza delle sovvenzioni in caso di abrogazione delle misure.

(216) In tale contesto, la Commissione ha esaminato gli elementi seguenti: la capacità produttiva e la capacità inutilizzata nella RPC, la relazione tra i prezzi all'esportazione verso paesi terzi e il livello dei prezzi nell'Unione e l'attrattiva del mercato dell'Unione.

3.11.1. *Capacità produttiva e capacità inutilizzata nella RPC*

(217) La Commissione ha valutato la possibilità che le importazioni sovvenzionate dalla PRC nell'Unione riprendano in volumi significativi in caso di scadenza delle misure. In assenza di collaborazione da parte del governo della RPC, la Commissione ha stabilito la capacità produttiva e la capacità inutilizzata nella RPC sulla base di informazioni pubblicamente disponibili e delle informazioni fornite nella domanda di riesame in previsione della scadenza.

(218) Nella domanda, la CRIA ha indicato una produzione di 122,39 milioni di pneumatici nella RPC nel 2021, per una capacità produttiva stimata di 141,76 milioni di pneumatici nello stesso anno, il che denota un aumento di 2,72 milioni di pneumatici prodotti rispetto all'anno precedente. I tassi di utilizzo degli impianti ricavati da tali dati si attesterebbero intorno all'86 %. Nel 2022 erano già stati aggiunti almeno 1,5 milioni di unità di capacità produttiva supplementare di pneumatici, come riferito dalla CRIA. La capacità produttiva totale di pneumatici ammonta pertanto a circa 143,25 milioni di unità per il 2022. Assumendo gli stessi tassi di utilizzo degli impianti del 2021, la produzione ammonterebbe a circa 123,67 milioni di pneumatici. La capacità inutilizzata disponibile in Cina nel 2022 ammontava pertanto a quasi 20 milioni di unità, un volume quasi equivalente al consumo totale sul mercato dell'UE (pari a circa 20 milioni di unità, come indicato nel considerando 232).

(219) I produttori cinesi di pneumatici, in linea con le politiche industriali del governo della RPC e del PCC sopra descritte, hanno continuato a incrementare la loro capacità produttiva, già sovrasviluppata, rispetto al periodo dell'inchiesta iniziale (in cui la capacità produttiva era pari a 110 milioni). L'inchiesta antidumping brasiliana del 2021 aveva già evidenziato l'esistenza di una notevole capacità produttiva nella RPC, fornendo elementi di prova che dimostravano che importanti produttori cinesi di pneumatici avevano realizzato svariati investimenti volti a incrementarla ([72]). Analogamente, l'inchiesta antidumping sudafricana del 2022 ha accertato il considerevole eccesso di capacità produttiva dei produttori cinesi di pneumatici (almeno il 30 % di capacità inutilizzata), che potrebbe determinare un aumento delle esportazioni del prodotto oggetto dell'inchiesta ([73]).

3.11.2. *Attrattiva del mercato dell'Unione*

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

(221) La Commissione ha esaminato il livello dei prezzi indicato dai produttori esportatori inseriti nel campione e ha constatato che per transazioni comparabili (ossia fatture commerciali stabilite sulla base dell'Incoterm FOB) il prezzo unitario degli pneumatici per autocarri esportati in paesi terzi equivaleva a circa l'80 % del loro prezzo unitario nell'UE. L'attrattiva del mercato dell'Unione è stata inoltre dimostrata dal fatto che, nonostante le misure in vigore, i volumi delle esportazioni cinesi verso l'Unione si sono mantenuti a circa il 30 % del volume delle importazioni rilevato durante l'inchiesta iniziale.

(222) Le statistiche evidenziano che il mercato dell'Unione, il secondo mercato più grande dopo gli Stati Uniti, è attraente per le esportazioni cinesi in termini di prezzi. Nel 2023 il livello dei prezzi delle esportazioni cinesi nell'Unione superava anche del 20 % i prezzi medi delle esportazioni cinesi verso altre destinazioni, come Stati Uniti, Messico, Emirati arabi uniti, Indonesia, Malaysia, Arabia Saudita, Nigeria, Algeria, Egitto e Kenya.

(223) Sulla base di quanto sopra, la Commissione ha concluso che il mercato dell'Unione costituiva un mercato attraente per i produttori esportatori cinesi di pneumatici per autocarri, in termini sia di prezzi che di dimensioni.

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

(224) È improbabile che la capacità inutilizzata dei produttori esportatori cinesi venga utilizzata per aumentare le esportazioni verso paesi terzi diversi dall'UE. La Commissione ha constatato che misure di difesa commerciale sulle importazioni del prodotto in esame dalla RPC sono in vigore in Armenia, Botswana, Brasile, Egitto, Eswatini, Kazakhstan, Repubblica del Kirghizistan, Lesotho, Namibia, Federazione russa, Sud Africa, Turchia, Regno Unito e Stati Uniti d'America ([74]). Di conseguenza i mercati di questi paesi terzi, che sono importanti consumatori di pneumatici per autocarri, sono meno attraenti per i produttori esportatori cinesi.

3.11.4. *Conclusioni*

(225) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ha concluso che le sovvenzioni persistevano. Dall'inchiesta è emerso che durante il periodo dell'inchiesta di riesame le importazioni dalla RPC hanno continuato ad entrare nel mercato dell'Unione in volumi elevati (rispetto alle dimensioni del mercato) a prezzi sovvenzionati.

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

([73]) 20220912111726_Report-700.pdf (itac.org.za).

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

(226) Inoltre durante il periodo dell'inchiesta di riesame la Commissione ha constatato che la capacità inutilizzata in eccesso nella RPC era significativa rispetto al consumo dell'Unione. L'attrattiva del mercato dell'Unione in termini di dimensioni e prezzi di vendita ha altresì evidenziato il rischio che, in caso di scadenza delle misure compensative, le esportazioni cinesi siano indirizzate verso il mercato dell'Unione.

(227) La Commissione ha di conseguenza ritenuto probabile che, in caso di scadenza delle misure compensative, i produttori esportatori cinesi aumentino le loro esportazioni di pneumatici a prezzi sovvenzionati nel mercato dell'Unione.

4. **PREGIUDIZIO**

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

(228) Durante il periodo in esame il prodotto simile era fabbricato da più di 400 produttori dell'Unione. Essi costituiscono l'"industria dell'Unione" ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento di base.

(229) La produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame ammontava a circa 18 milioni di pneumatici. La Commissione ha stabilito il dato relativo alla produzione totale dell'Unione sulla base delle informazioni fornite dalla European Tyre & Rubber Manufacturers Association ("ETRMA"), dal richiedente e dalle statistiche di Eurostat. Come indicato al considerando 26, cinque produttori dell'Unione inseriti nel campione definitivo rappresentano oltre il 25 % della produzione e delle vendite dell'Unione del prodotto simile. Gli indicatori microeconomici sono stati pertanto esaminati sulla base dei dati ricavati dalle risposte di tali cinque produttori dell'Unione.

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

4.2. **Consumo dell'Unione**

(231) La Commissione ha calcolato il consumo dell'Unione sulla base delle informazioni fornite da ETRMA ed Eurostat.

(232) Il consumo dell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 1

Consumo dell'Unione (in unità)

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

Fonte: ETRMA, Eurostat Comext.

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

4.3. **Importazioni dal paese interessato**

4.3.1. *Volume e quota di mercato delle importazioni dal paese interessato*

(234) La Commissione ha stabilito il volume delle importazioni in base ai dati di Eurostat. La quota di mercato delle importazioni è stata calcolata in base al consumo dell'Unione riportato nella tabella 1.

(235) Le importazioni nell'Unione dal paese interessato hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 2

Volume delle importazioni (in unità) e quota di mercato

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

Fonte: ETRMA, Eurostat Comext.

(236) La Commissione ha stabilito il volume delle importazioni in base ai dati di Eurostat. La quota di mercato delle importazioni in base al consumo dell'Unione è riportata nella tabella 2.

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

4.3.2. *Prezzi delle importazioni dal paese interessato e undercutting dei prezzi*

(238) La Commissione ha stabilito i prezzi delle importazioni in base ai dati di Eurostat.

(239) La media ponderata dei prezzi delle importazioni nell'Unione dal paese interessato ha registrato il seguente andamento:

Tabella 3

Prezzi delle importazioni (EUR/unità)

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

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

(240) Nel corso del periodo in esame i prezzi medi delle importazioni cinesi (tutti i livelli) nell'Unione sono aumentati del 61 %.

(241) Poiché i produttori esportatori inseriti nel campione esportavano prevalentemente pneumatici di livello 1 e 2, la Commissione non disponeva di informazioni dettagliate sulle esportazioni cinesi nel livello 3, dove è stato arrecato il maggiore pregiudizio durante l'inchiesta iniziale, causando successivamente un effetto a cascata inversa negli altri due livelli.

(242) Per questo motivo la Commissione ha stimato l'undercutting dei prezzi per la totalità delle importazioni sulla base delle statistiche sulle importazioni.

(243) La Commissione ha quindi effettuato un confronto tra:

— la media ponderata dei prezzi unitari di vendita praticati dai produttori dell'Unione inseriti nel campione ad acquirenti indipendenti sul mercato dell'Unione, adeguati al livello franco fabbrica; e

— il prezzo medio allo sbarco delle importazioni cinesi sulla base delle statistiche sulle importazioni, compresi dazi antidumping e compensativi, dazi doganali e costi di importazione.

(244) Dal confronto è emerso che per le restanti importazioni il prezzo medio allo sbarco delle importazioni cinesi (270 EUR/unità) era inferiore al prezzo medio di vendita dell'industria dell'Unione (281 EUR/unità) e solo leggermente superiore al costo medio di produzione dell'industria dell'Unione (260 EUR/unità). Il prezzo allo sbarco stabilito senza dazi antidumping e compensativi ammonterebbe a 251 EUR/unità e sarebbe non solo notevolmente inferiore al prezzo medio di vendita dell'industria dell'Unione, ma anche inferiore al costo di produzione dell'industria dell'Unione.

(245) La Commissione ha pertanto concluso che, nel complesso, i prezzi delle importazioni cinesi erano inferiori al prezzo medio di vendita dell'industria dell'Unione.

(246) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook Group ha sostenuto che la Commissione aveva erroneamente modificato la propria metodologia di calcolo dell'undercutting rispetto all'inchiesta iniziale. Hankook Group ha sostenuto che, invece di stimare l'undercutting dei prezzi per la totalità delle importazioni sulla base delle statistiche sulle importazioni, la Commissione avrebbe dovuto effettuare un'analisi per tipo o per livello. Nella versione sensibile della sua comunicazione Hankook Group ha inoltre presentato dati sui propri volumi e prezzi all'esportazione e ha affermato che, utilizzando tali dati, la Commissione avrebbe potuto dedurre i prezzi all'importazione per tutti i livelli ed effettuare un'analisi dell'undercutting per livello.

(247) La Commissione ha espresso disaccordo con tali argomentazioni. In primo luogo, a causa della mancata collaborazione dei produttori esportatori cinesi che operano nel livello 3 e come indicato al considerando 241, la Commissione non disponeva di informazioni dettagliate sulle esportazioni cinesi, in particolare nel livello 3, e non è stata in grado di effettuare un'analisi dell'undercutting per livello. Vi è stato quindi un cambiamento nei dati di base a disposizione della Commissione. In secondo luogo, i dati presentati da Hankook Group sui propri volumi e prezzi all'esportazione non erano sufficienti per effettuare un'ulteriore analisi dell'undercutting. Anche in base a tali dati, resta il fatto che vi sono altri operatori dei livelli 1, 2 e 3 per i quali non sono disponibili informazioni dettagliate e, contrariamente a quanto sostiene Hankook Group, tali dati non sono sufficienti per fornire ulteriori informazioni sull'undercutting per ciascun livello o per inficiare i risultati dell'analisi dell'undercutting effettuata dalla Commissione. L'argomentazione è pertanto respinta.

4.4. **Importazioni originarie di paesi terzi diversi dalla Cina**

(248) Le importazioni di pneumatici da paesi terzi diversi dalla Cina provenivano principalmente da Thailandia, Turchia e Vietnam.

(249) Il volume delle importazioni nell'Unione, la quota di mercato e le tendenze dei prezzi delle importazioni di pneumatici da altri paesi terzi hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 4

Importazioni da paesi terzi

Paese		2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Thailandia	Volume (unità)	960 744	984 929	1 533 961	1 816 634
	Indice	*100*	*103*	*160*	*189*
	Quota di mercato	5,3 %	4,5 %	6,8 %	8,9 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	157	175	200	163
	Indice	*100*	*111*	*128*	*104*
Turchia	Volume (unità)	1 105 850	1 487 639	1 773 851	1 696 256
	Indice	*100*	*135*	*160*	*153*
	Quota di mercato	6,1 %	6,9 %	7,9 %	8,3 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	178	176	213	239
	Indice	*100*	*99*	*120*	*134*
Vietnam	Volume (unità)	477 928	541 921	957 806	964 077
	Indice	*100*	*113*	*200*	*202*
	Quota di mercato	2,6 %	2,5 %	4,2 %	4,7 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	155	178	207	193
	Indice	*100*	*115*	*134*	*125*
Altri paesi terzi	Volume (unità)	2 287 192	2 898 840	2 849 801	2 340 028
	Indice	*100*	*127*	*125*	*102*
	Quota di mercato	12,5 %	13,4 %	12,6 %	11,5 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	185	195	222	245
	Indice	*100*	*105*	*120*	*132*
Totale di tutti i paesi terzi escluso il paese interessato	Volume (unità)	4 831 594	5 913 076	7 115 419	6 816 995
	Indice	*100*	*122*	*147*	*141*
	Quota di mercato	26,5 %	27,3 %	31,5 %	33,5 %
	Prezzo medio (EUR/unità)	175	185	213	214
	Indice	*100*	*106*	*122*	*122*

Fonte: Eurostat Comext.

(250) Durante il periodo in esame le importazioni da altri paesi terzi sono aumentate di circa 2 milioni di unità, ossia del 41 %. Tale evoluzione è stata più rapida della progressione del consumo dell'Unione e ha comportato un aumento della quota di mercato dal 26,5 % al 33,5 %.

(251) Il maggiore aumento ha riguardato le importazioni dalla Thailandia (856 000 unità), dalla Turchia (590 000 unità) e dal Vietnam (486 000 unità). Per gli altri paesi terzi l'aumento è stato solo modesto (53 000 unità).

(252) Il livello dei prezzi delle importazioni da altri paesi terzi, in particolare dalla Thailandia e dal Vietnam, era nettamente inferiore ai prezzi di vendita dell'industria dell'Unione.

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

4.5.1. *Osservazioni generali*

(253) L'analisi della situazione economica dell'industria dell'Unione ha compreso una valutazione di tutti gli indicatori economici pertinenti in rapporto con la situazione dell'industria dell'Unione nel periodo in esame.

(254) Come indicato ai considerando da 15 a 17, per l'analisi della situazione economica dell'industria dell'Unione si è fatto ricorso al campionamento.

(255) Ai fini della determinazione del pregiudizio la Commissione ha distinto tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici. La Commissione ha valutato gli indicatori macroeconomici sulla base dei dati contenuti nella domanda di riesame, nelle statistiche Eurostat e nelle comunicazioni di ETRMA. I dati riguardavano tutti i produttori dell'Unione. La Commissione ha valutato gli indicatori microeconomici sulla base dei dati contenuti nelle risposte al questionario fornite dai produttori dell'Unione inseriti nel campione. I dati riguardavano i produttori dell'Unione inseriti nel campione. Entrambe le serie di dati sono risultate rappresentative della situazione economica dell'industria dell'Unione.

(256) 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.

(257) 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.

(258) Nell'inchiesta iniziale l'analisi della situazione economica dell'industria dell'Unione è stata condotta su base aggregata e, per determinati indicatori microeconomici anche per livello, data la segmentazione del mercato dell'Unione. Nella presente inchiesta la Commissione ha innanzitutto analizzato la situazione economica dell'industria dell'Unione su base aggregata.

(259) La Commissione ha anche effettuato l'analisi di alcuni indicatori per livello. Come indicato nei considerando da 301 a 308, tale analisi conferma che le tendenze relative al prodotto in esame considerato nel suo insieme corrispondono in generale a quelle per i livelli considerati separatamente.

(260) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha ponderato i risultati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione in funzione della rispettiva quota del totale delle vendite nell'UE dei produttori dell'Unione, in modo da garantire che le PMI fossero rappresentate in base alla rispettiva quota delle vendite totali nell'Unione in tutti i microindicatori. Poiché le PMI operano soltanto nel segmento di livello 3, tale adeguamento ha avuto come conseguenza diretta l'incremento della quota di vendite del livello 3 all'interno della serie di dati provenienti dai produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(261) Nella presente inchiesta la Commissione ha ritenuto che la ponderazione iniziale non fosse necessaria per effettuare una valutazione obiettiva della situazione dell'industria dell'Unione nel contesto del riesame in previsione della scadenza. In effetti, dall'inchiesta è emerso che il quadro di pregiudizio delle PMI operanti solo nel livello 3 era persino peggiore di quello del livello 3 nel suo complesso. La Commissione ha inoltre constatato che, anche senza ponderare i dati dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio in tutti i livelli (cfr. considerando da 301 a 308). Quindi per logica qualsiasi ponderazione aumenterebbe solo le tendenze negative attualmente osservate nel quadro generale del pregiudizio.

4.5.2. *Indicatori macroeconomici*

4.5.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

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

Tabella 5

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

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

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

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

4.5.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

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

Tabella 6

Volume delle vendite e quota di mercato

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

Fonte: ETRMA, Eurostat Comext.

(265) Nel contesto di un mercato in crescita, tra il 2020 e il 2021 i volumi delle vendite dell'industria dell'Unione sono aumentati. Nel 2022 i volumi delle vendite dell'industria dell'Unione sono diminuiti nonostante la crescita del mercato e hanno subito un ulteriore calo nel periodo dell'inchiesta di riesame. Nel periodo dell'inchiesta di riesame i volumi delle vendite dell'industria dell'Unione erano tornati allo stesso livello del 2020. Poiché le vendite dell'industria dell'Unione sono state inferiori alla crescita del mercato nel 2022 e sono peggiorate più rapidamente del mercato nel periodo dell'inchiesta di riesame, la quota di mercato è scesa dal 69 % al 61 % durante il periodo in esame.

(266) Nelle sue osservazioni sull'apertura, Hankook Group ha affermato che le vendite dell'industria dell'Unione e la relativa quota di mercato sono rimaste sostanzialmente stabili nel periodo in esame e che il lieve calo osservabile dal 2022 al periodo dell'inchiesta di riesame era attribuibile al calo dei consumi.

(267) Le risultanze dell'inchiesta non avallano tale argomentazione. Benché nel periodo dell'inchiesta di riesame le vendite dell'industria dell'Unione fossero allo stesso livello del 2020, dal 2022 al periodo dell'inchiesta di riesame si è registrato un notevole calo (13 %). Anche la quota di mercato dell'industria dell'Unione è scesa dal 69 % al 61 % durante il periodo in esame.

(268) Tale argomentazione è stata pertanto respinta.

4.5.2.3. Crescita

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

4.5.2.4. Occupazione e produttività

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

Tabella 7

Occupazione e produttività

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Numero di dipendenti	21 148	21 614	20 291	18 425
Indice	*100*	*102*	*96*	*87*
Produttività (in unità/dipendente)	866	1 004	1 004	979
Indice	*100*	*116*	*116*	*113*

Fonte: ETRMA e informazioni fornite dal richiedente.

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

4.5.2.5. Entità delle sovvenzioni e ripresa dagli effetti di precedenti sovvenzioni

(272) Durante il periodo dell'inchiesta di riesame i margini di sovvenzione individuali riscontrati per i produttori esportatori che hanno collaborato erano ancora considerevoli (cfr. considerando 214).

(273) Nonostante la persistenza delle sovvenzioni cinesi, dall'analisi degli indicatori di pregiudizio emerge tuttavia che le misure in vigore hanno avuto un effetto positivo sull'industria dell'Unione all'inizio del periodo in esame. Tale tendenza positiva si è però invertita nel 2022, quando la situazione dell'industria dell'Unione è nuovamente peggiorata.

4.5.3. *Indicatori microeconomici*

4.5.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

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

Tabella 8

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

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

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

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

(276) Tale situazione favorevole è cambiata nel 2022, dopodiché l'industria dell'Unione non è stata in grado di trasferire gli aumenti dei costi ai suoi prezzi di vendita. Sebbene i prezzi di vendita siano aumentati di 18 punti percentuali tra il 2021 e il periodo dell'inchiesta di riesame, tali aumenti di prezzo non erano in linea con l'aumento del costo di produzione.

(277) Nel periodo in esame il costo di produzione è aumentato complessivamente del 40 %. L'aumento più significativo si è verificato tra il 2021 e il 2022, quando il costo di produzione è salito del 30 %.

(278) I principali indicatori di pregiudizio sono stati analizzati anche per i tre livelli.

(279) Nel livello 1 il prezzo di vendita medio unitario è aumentato di 55 EUR, mentre nello stesso periodo i costi unitari sono aumentati di 75 EUR. Nel periodo in esame il prezzo di vendita medio è aumentato del 24 %, mentre il costo di produzione è aumentato del 39 %.

Tabella 9

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

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

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

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

Tabella 10

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

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

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

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

Tabella 11

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

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

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

4.5.3.2. Costo del lavoro

(282) 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

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

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

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

4.5.3.3. Scorte

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

Tabella 13

Scorte

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

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

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

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

(286) 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

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

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

(287) 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.

(288) La redditività complessiva è dapprima migliorata dal 2020 al 2021, quando la domanda di pneumatici è aumentata a seguito della ripresa dei trasporti stradali dalla crisi COVID-19 e quando le importazioni complessive non erano ancora aumentate nella stessa misura riscontrata in seguito. Come spiegato nel considerando 275, nel 2021 l'industria dell'Unione è stata in grado di aumentare i suoi prezzi di vendita in misura superiore all'aumento del costo di produzione, il che ha contribuito a un aumento dei margini di profitto dal 7,9 % al 13,4 %.

(289) La situazione è cambiata nel 2022, quando l'industria dell'Unione non è stata in grado di aumentare i suoi prezzi in linea con gli aumenti dei costi. Di conseguenza la redditività dell'industria dell'Unione è scesa a livelli bassi (1,8 % nel 2022 e 1,3 % nel periodo dell'inchiesta di riesame).

(290) Il flusso di cassa netto rappresenta la capacità dei produttori dell'Unione di autofinanziare le proprie attività. L'andamento del flusso di cassa netto è stato in calo per tutto il periodo in esame. I principali fattori di influenza sono due. Da un lato, la redditività complessiva dell'industria dell'Unione ha contribuito positivamente al flusso di cassa all'inizio del periodo in esame. Tale contributo si è praticamente esaurito dopo il calo della redditività nel 2022. Dall'altro, l'aumento dei volumi di produzione e dei livelli delle scorte finali ha assorbito il capitale circolante, con un conseguente impatto negativo sul flusso di cassa già dal 2021. Nel complesso, durante il periodo in esame il flusso di cassa è sceso da +96 milioni di EUR a -95 milioni di EUR.

(291) Nel periodo in esame gli investimenti sono aumentati da 50 milioni di EUR a 66 milioni di EUR, ossia del 32 %. Nel complesso, il loro livello è rimasto inferiore al 10 % del fatturato totale durante l'intero periodo in esame.

(292) L'utile sul capitale investito è il profitto espresso in percentuale del valore contabile netto degli investimenti. Tale percentuale è dapprima aumentata da – 2,1 % al 3,9 % tra il 2020 e il 2021, in linea con il miglioramento della redditività. Successivamente, quando la redditività complessiva dell'industria dell'Unione è peggiorata, l'utile sul capitale investito è sceso a – 15,2 % nel 2022 e a – 16,3 % nel periodo dell'inchiesta di riesame.

(293) L'industria dell'Unione è frammentata tra grandi gruppi di società multinazionali e oltre 400 PMI in tutta l'Unione ed è eterogenea in relazione alla loro capacità di ottenere capitali.

(294) Si è proceduto a un'analisi separata della redditività nei tre livelli basata sullo stesso metodo precedentemente descritto.

(295) L'andamento della redditività nel livello 1 durante il periodo in esame è stato simile alla fluttuazione della redditività dell'industria dell'Unione nel suo complesso. È dapprima migliorato dal 2020 al 2021 per poi scendere a livelli bassi (1,9 % nel 2022 e 1,3 % nel periodo dell'inchiesta di riesame).

(296) Nel livello 1 il flusso di cassa netto è sceso da +85 milioni di EUR a -56 milioni di EUR durante il periodo in esame. L'utile sul capitale investito è dapprima aumentato dall'1,1 % al 7,6 % per poi scendere al – 14,0 % nel periodo dell'inchiesta di riesame.

Tabella 15

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

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

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

(297) L'andamento della redditività nel livello 2 durante il periodo in esame è dapprima migliorato dal 2020 al 2021, per poi scendere al 3,5 % nel 2022 e ancora al 2,5 % nel periodo dell'inchiesta di riesame.

(298) Nel livello 2 il flusso di cassa netto è sceso da +5,5 milioni di EUR a –34,5 milioni di EUR durante il periodo in esame. L'utile sul capitale investito è passato dal 15,8 % nel 2020 a – 28,0 % nel periodo dell'inchiesta di riesame.

Tabella 16

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

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	4,6 %	9,3 %	3,5 %	2,5 %
Indice	*100*	*203*	*76*	*55*
Flusso di cassa (in EUR)	5 482 431	- 2 889 233	- 13 209 945	- 34 464 853
Indice	*100*	*- 53*	*- 241*	*- 629*
Investimenti (in EUR)	9 439 555	9 080 411	9 167 506	11 950 064

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Indice	*100*	*96*	*97*	*127*
Utile sul capitale investito (in %)	– 15,8 %	– 14,3 %	– 22,5%	– 28,0 %
Indice	*- 100*	*- 91*	*- 143*	*- 178*

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

(299) Il livello 3 non è stato redditizio durante l'intero periodo in esame. Nel periodo in esame la situazione è peggiorata e la redditività negativa pari a – 1,6 % nel 2020 è scesa a – 3,5 % nel periodo dell'inchiesta di riesame. La situazione è stata persino peggiore per le PMI operanti nel livello 3, la cui redditività nel periodo in esame è fluttuata tra il 4,6 % e il – 7,0 %. Il lieve "miglioramento" registrato tra il 2022 e il periodo dell'inchiesta di riesame ha dimostrato il limitato successo degli sforzi compiuti dall'industria per adeguarsi alla difficile situazione.

(300) Nel livello 3 il flusso di cassa netto è sceso da +5,3 milioni di EUR a –4,2 milioni di EUR durante il periodo in esame. L'utile sul capitale investito è stato negativo durante l'intero periodo in esame, scendendo da – 5,9 % a – 20,0 % durante il periodo in esame.

Tabella 17

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

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	– 1,6 %	– 1,5 %	– 6,1 %	– 3,5 %
Indice	*- 100*	*- 92*	*- 374*	*- 212*
Flusso di cassa (in EUR)	5 289 563	- 3 296 875	- 341 574	- 4 223 093
Indice	*100*	*- 62*	*- 6*	*- 80*
Investimenti (in EUR)	2 222 510	971 223	1 392 137	1 275 067
Indice	*100*	*44*	*63*	*57*
Utile sul capitale investito (in %)	– 5,9 %	– 10,8 %	– 35,4 %	– 20,0 %
Indice	*100*	*17*	*- 401*	*- 139*

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

4.6. **Conclusioni sul pregiudizio**

(301) L'inchiesta ha riscontrato che l'industria dell'Unione nel suo complesso ha evidenziato una ripresa dagli effetti di precedenti sovvenzioni nel corso del 2021. Tra il 2022 e il periodo dell'inchiesta di riesame tale ripresa ha subito un'inversione di tendenza.

(302) Ciò risulta particolarmente evidente dalla minore redditività dell'industria dell'Unione, dalla perdita di quota di mercato e dall'incapacità di aumentare i prezzi in linea con l'aumento dei costi. Sono peggiorati anche gli indicatori connessi alla redditività, quali il flusso di cassa e l'utile sul capitale investito. Tale tendenza si è osservata in particolare tra i produttori di livello 3, particolarmente esposti alla pressione sui prezzi esercitata dalle importazioni a basso prezzo, che a sua volta incide negativamente sui livelli superiori attraverso l'effetto a cascata inverso descritto nell'inchiesta iniziale ([75]).

(303) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che nel periodo dell'inchiesta di riesame l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio notevole ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 5, del regolamento di base.

5. **NESSO DI CAUSALITÀ**

(304) Durante il periodo in esame l'industria dell'Unione ha perso la propria quota di mercato a vantaggio delle importazioni da altri paesi, in particolare Thailandia, Vietnam, Turchia e anche Cina.

(305) Il deterioramento della quota di mercato dell'industria dell'Unione è stato in parte imputabile all'aumento delle importazioni cinesi a seguito del parziale annullamento dei dazi antidumping e, soprattutto, all'aumento delle importazioni a basso prezzo da altri paesi. Le importazioni a prezzi inferiori hanno reso difficile per l'industria dell'Unione aumentare i prezzi e mantenere la propria quota di mercato a fronte dell'aumento dei costi.

(306) In seguito alla guerra di aggressione russa contro l'Ucraina, i prezzi dei fattori produttivi e dell'energia sono aumentati notevolmente, con un conseguente rapido aumento dei costi di produzione. Nel contempo i volumi delle importazioni sono aumentati e dal 2022 l'industria dell'Unione non è stata in grado di trasferire gli aumenti dei costi ai suoi prezzi di vendita. Sebbene i prezzi di vendita siano aumentati del 18 % tra il 2021 e il periodo dell'inchiesta di riesame, tali incrementi di prezzo non sono stati sufficienti a compensare l'aumento del costo di produzione.

(307) La Commissione osserva inoltre che la situazione pregiudizievole constatata per l'industria dell'Unione si verifica in un momento caratterizzato da altri fattori, quali i notevoli aumenti dei costi e l'aumento sostanziale delle importazioni a basso prezzo da altri paesi, in particolare Thailandia, Vietnam e Turchia. Come illustrato ai considerando da 248 a 252, le importazioni dalla Thailandia e dal Vietnam sono aumentate notevolmente, con livelli di prezzo nettamente inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione.

(308) Per questo motivo la Commissione ha concluso che le importazioni sovvenzionate dalla Cina hanno contribuito al pregiudizio notevole subito dall'industria dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame; tuttavia altri fattori, in particolare l'aumento dei costi e le importazioni da altri paesi, sono stati in grado di mettere in discussione il nesso effettivo tra le importazioni sovvenzionate e gli effetti sull'industria dell'Unione. La Commissione ha pertanto deciso di valutare il rischio di reiterazione del pregiudizio causato dalle importazioni sovvenzionate dalla Cina in caso di scadenza delle misure.

(309) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook ha sostenuto che il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione non è causato dalle importazioni cinesi. Hankook ha sostenuto che i prezzi delle importazioni cinesi non sono inferiori a quelli dell'industria dell'Unione né nel livello 3 né nel livello 1. A sostegno della sua argomentazione Hankook ha presentato dati sensibili sui propri prezzi e volumi all'esportazione.

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

(310) La Commissione esprime disaccordo con tale argomentazione. Come indicato al considerando 247, i dati forniti da Hankook non sono sufficienti per effettuare un'ulteriore analisi dell'undercutting, in quanto non contengono informazioni sufficienti su altri operatori attivi nei livelli 1, 2 e 3. Di conseguenza tali dati non hanno potuto inficiare nessuno dei risultati dell'analisi dell'undercutting effettuata dalla Commissione. La Commissione ritiene pertanto che la premessa di tale argomentazione, ossia l'assenza di undercutting nel livello 1 o nel livello 3, sia errata; l'argomentazione è pertanto respinta.

(311) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook ha inoltre sostenuto che il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione non è causato dalle importazioni cinesi, ma dagli pneumatici importati da altri paesi terzi.

(312) Come indicato nel considerando 308, la Commissione ha concluso che le importazioni oggetto di dumping dalla Cina hanno contribuito al pregiudizio notevole subito dall'industria dell'Unione, ma anche altri fattori, in particolare l'aumento dei costi e le importazioni da altri paesi, sono stati in grado di mettere in discussione il nesso effettivo tra le importazioni oggetto di dumping e gli effetti sull'industria dell'Unione. La Commissione ritiene pertanto che tale argomentazione non infici la conclusione di cui sopra e debba essere respinta.

6. RISCHIO DI REITERAZIONE DEL PREGIUDIZIO

(313) A norma dell'articolo 18, paragrafo 2, del regolamento di base, la Commissione ha valutato l'eventuale rischio di reiterazione del pregiudizio originariamente causato dalle importazioni sovvenzionate dalla Cina in caso di scadenza delle misure.

(314) A tale proposito la Commissione ha esaminato gli elementi seguenti: capacità produttiva e capacità inutilizzata in Cina, attrattiva del mercato dell'Unione e prezzi all'esportazione nei mercati di paesi terzi e rapporto tra i prezzi nell'Unione e in Cina, possibile capacità di assorbimento dei mercati di paesi terzi, probabili livelli dei prezzi delle importazioni dalla Cina in assenza di misure antisovvenzioni e relativa incidenza sull'industria dell'Unione, compresi l'undercutting e il livello pregiudizievole, e aumento delle importazioni cinesi a seguito dell'annullamento temporaneo dei dazi antidumping.

6.1. Capacità produttiva e capacità inutilizzata nella RPC

(315) Come indicato ai considerando da 217 a 219, la Cina dispone di una capacità produttiva e di una capacità inutilizzata tali da consentire un rapido aumento delle esportazioni nel mercato dell'Unione in caso di scadenza delle misure antisovvenzioni. Come stabilito al considerando 218, la capacità inutilizzata disponibile in Cina nel 2022 ammontava a quasi 20 milioni di unità, quasi equivalenti al consumo totale sul mercato dell'UE.

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

(316) Come indicato ai considerando da 220 a 223, il mercato dell'Unione, che è il secondo mercato al mondo dopo gli Stati Uniti, è un mercato attraente in termini sia di prezzi che di dimensioni. Nel 2023 il livello dei prezzi delle esportazioni cinesi nell'Unione era notevolmente superiore ai prezzi medi delle esportazioni cinesi verso altre destinazioni principali, tra cui gli Stati Uniti. Inoltre, nonostante le misure antisovvenzioni in vigore, le importazioni cinesi nell'Unione sono rimaste pari a circa il 30 % del volume delle importazioni durante l'inchiesta iniziale.

6.3. Possibile capacità di assorbimento dei mercati di paesi terzi

(317) Come indicato al considerando 224, misure di difesa commerciale sulle esportazioni del prodotto simile dalla RPC sono in vigore nella maggior parte dei mercati di paesi terzi che sono importanti consumatori di pneumatici per autocarri. Ciò rende questi mercati meno attraenti per i produttori esportatori cinesi. Si tratta di un ulteriore elemento a sostegno della risultanza secondo cui, in caso di abrogazione delle misure, l'attuale capacità produttiva della RPC finirebbe con ogni probabilità sul mercato dell'Unione.

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

(318) Come risulta dalla tabella 3, i prezzi all'importazione nell'Unione dalla Cina nel periodo dell'inchiesta di riesame erano pari a 218 EUR/unità, dunque notevolmente inferiori al prezzo di vendita medio dell'industria dell'Unione di 283 EUR/unità riportato nella tabella 8, nonché inferiori al costo di produzione di 260 EUR/unità.

(319) È pertanto probabile che in assenza dei dazi antisovvenzioni le importazioni cinesi sarebbero effettuate a prezzi notevolmente inferiori a quelli dell'Unione.

6.5. **Aumento delle importazioni cinesi a seguito dell'annullamento parziale dei dazi antisovvenzioni**

(320) Come illustrato nella tabella 2 e nel considerando 237, l'aumento delle importazioni cinesi è stato particolarmente significativo nel 2022, quando le misure iniziali sono state parzialmente annullate dal Tribunale dell'Unione europea.

(321) Ne consegue che i produttori esportatori cinesi rimangono interessati al mercato dell'Unione e che le importazioni probabilmente aumenterebbero nuovamente in caso di abrogazione delle misure.

(322) Nelle sue osservazioni sull'apertura, Hankook Group ha sostenuto che l'andamento delle importazioni indica che non esiste alcuna minaccia di persistenza o reiterazione del pregiudizio. Secondo Hankook Group, l'attuale quota di mercato delle importazioni cinesi non potrebbe avere un impatto significativo sul futuro dell'industria dell'Unione. Hankook Group ha inoltre affermato che l'aumento della capacità produttiva cinese non era destinato al mercato dell'Unione, bensì ad altri mercati.

(323) La Commissione ha espresso disaccordo con tale valutazione. Anche se, in certa misura, i dazi attuali proteggono in qualche modo l'industria dell'Unione dalle importazioni sovvenzionate dalla RPC, le importazioni cinesi sono state comunque in grado di aumentare la loro quota di mercato durante il periodo in esame. Dati i livelli dei prezzi cinesi in assenza di dazi e la capacità inutilizzata disponibile in Cina, è probabile che la quota di mercato delle importazioni cinesi aumenterebbe notevolmente in caso di scadenza delle misure. Inoltre l'affermazione secondo cui durante il periodo in esame la maggiore capacità cinese è stata indirizzata principalmente verso altri mercati non è stata suffragata da elementi di prova. Anche se fosse corretta, la Commissione ritiene che il mercato dell'Unione rimanga attraente per le importazioni cinesi.

(324) Tali argomentazioni sono state pertanto respinte.

(325) In seguito alla divulgazione finale delle informazioni Hankook ha sostenuto che non esistono elementi di prova sufficienti del rischio di reiterazione del pregiudizio. In particolare Hankook ha sostenuto che l'aumento delle importazioni nel 2022 non può essere collegato all'annullamento parziale delle misure nel 2022 e non è indicativo del comportamento dei produttori esportatori cinesi. Hankook ha inoltre sostenuto che non si è verificato alcun undercutting nel livello 3, che i produttori cinesi aumenterebbero i loro profitti piuttosto che abbassare i loro prezzi in caso di scadenza delle misure e che, dato che il mercato dell'Unione rappresentava solo il 4 % del volume totale delle esportazioni cinesi, tale mercato non può essere considerato attraente.

(326) La Commissione ha espresso disaccordo con tali argomentazioni. In primo luogo, l'annullamento parziale delle misure da parte del Tribunale ha inviato un segnale al mercato sulla possibilità di una revoca parziale e di un successivo rimborso dei dazi, rendendo le importazioni potenzialmente più attraenti. In secondo luogo, come spiegato ai considerando 247 e 310, la premessa secondo cui non si è verificato alcun undercutting nel livello 3 non è corretta. In terzo luogo, Hankook non ha presentato alcun elemento di prova a sostegno della sua affermazione secondo cui i produttori cinesi aumenterebbero i loro profitti piuttosto che abbassare i loro prezzi in caso di scadenza delle misure. Infine l'attuale livello delle esportazioni cinesi nell'Unione, in un momento in cui i dazi sono in vigore, non può inficiare il fatto che il mercato dell'Unione rimanga attraente per i motivi elencati ai considerando da 220 a 223 e al considerando 316. L'argomentazione è pertanto respinta.

6.6. **Conclusioni sul rischio di reiterazione del pregiudizio**

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

7. **INTERESSE DELL'UNIONE**

(328) A norma dell'articolo 31 del regolamento di base, la Commissione ha valutato se il mantenimento delle misure antisovvenzioni in vigore sarebbe contrario all'interesse generale dell'Unione. La determinazione dell'interesse dell'Unione è stata basata su una valutazione di tutti i diversi interessi coinvolti, compresi quelli dell'industria dell'Unione, degli importatori e degli utilizzatori finali.

7.1. **Interesse dell'industria dell'Unione**

(329) All'inchiesta hanno collaborato produttori dell'Unione che rappresentano oltre il 25 % del volume di produzione dell'Unione.

(330) Dall'inchiesta è emerso che l'industria dell'Unione si trovava in una situazione vulnerabile in cui non era in grado di trasferire completamente gli aumenti dei costi ai suoi prezzi di vendita e i suoi margini di profitto erano diminuiti.

(331) La Commissione conclude che, dato che l'industria dell'Unione sta già subendo un pregiudizio e in caso di scadenza delle misure sussiste un forte rischio di aumento delle importazioni sovvenzionate dalla Cina a livelli di prezzo pregiudizievoli, ciò comporterebbe una maggiore pressione sui prezzi nel mercato dell'Unione e aggraverebbe ulteriormente il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

(332) Il mantenimento delle misure è quindi chiaramente nell'interesse dell'industria dell'Unione.

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

(333) Nessun importatore o utilizzatore ha collaborato all'inchiesta.

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

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

7.3. **Altri interessi**

(336) Dall'inchiesta iniziale è emerso che le misure che tutelano i produttori di pneumatici di alta gamma dell'industria dell'Unione che fabbricano nuovi pneumatici di alta qualità progettati per un ciclo di vita lungo e che possono essere ricostruiti, nonché i ricostruttori attivi nel mercato di livello 3, sono nell'interesse della politica dell'Unione volta a conseguire la riduzione dei rifiuti e la gestione sostenibile delle materie prime. Inoltre, dato che nel settore della ricostruzione operano principalmente PMI, l'imposizione delle misure sarebbe altresì conforme all'importante obiettivo della Commissione di sostenere le PMI ([76]).

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

(337) Nell'inchiesta iniziale i fornitori di battistrada avevano presentato osservazioni a sostegno dell'istituzione di misure antisovvenzioni, asserendo che tali misure sono cruciali per la sopravvivenza dell'industria della ricostruzione e che senza le attività di ricostruzione la loro attività sarebbe duramente colpita. La Commissione ha quindi concluso che le misure sarebbero nell'interesse dei fornitori di battistrada.

(338) In assenza di nuovi elementi di prova, la Commissione ha pertanto concluso che, come nell'inchiesta iniziale, le misure sarebbero nell'interesse dei fornitori di battistrada.

7.4. **Conclusioni sull'interesse dell'Unione**

(339) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che non esistevano motivi validi a norma dell'articolo 31 del regolamento di base per ritenere che non sarebbe nell'interesse dell'Unione mantenere le misure in vigore sulle importazioni di pneumatici originari della Repubblica popolare cinese.

8. **MISURE ANTISOVVENZIONI**

(340) Sulla base delle conclusioni raggiunte dalla Commissione in merito alla persistenza delle sovvenzioni, alla reiterazione del pregiudizio e all'interesse dell'Unione, è opportuno mantenere in vigore le misure antisovvenzioni sugli pneumatici originari della Cina.

(341) 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 antisovvenzioni individuali. L'applicazione del dazio compensativo individuale è possibile solo su presentazione di una fattura commerciale valida alle autorità doganali degli Stati membri. La fattura deve essere conforme alle prescrizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento. Fino alla presentazione di tale fattura, le importazioni dovrebbero essere soggette al dazio compensativo applicabile a "tutte le altre società".

(342) Sebbene la presentazione della fattura sia necessaria per consentire alle autorità doganali degli Stati membri di applicare alle importazioni le aliquote del dazio compensativo 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 rispetta 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.

(343) 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 23, paragrafo 3, del regolamento di base. In tali circostanze, e purché siano soddisfatte le necessarie condizioni, può essere avviata un'inchiesta antielusione. Con tale inchiesta può, tra l'altro, essere esaminata la necessità di sopprimere le aliquote del dazio individuali e istituire di conseguenza un dazio su scala nazionale.

(344) Le aliquote individuali del dazio compensativo specificate nel presente regolamento si applicano esclusivamente alle importazioni del prodotto oggetto del riesame originario della Repubblica popolare cinese e fabbricato dalle persone giuridiche menzionate. Le importazioni del prodotto oggetto del riesame fabbricato da qualsiasi altra società non specificamente menzionata nel dispositivo del presente regolamento, compresi i soggetti collegati a quelli espressamente menzionati, dovrebbero essere soggette all'aliquota del dazio applicabile a "tutte le altre società". Esse non dovrebbero essere assoggettate a nessuna delle aliquote del dazio compensativo individuali.

(345) Una società può chiedere l'applicazione di tali aliquote individuali del dazio compensativo in caso di successiva modifica della propria denominazione. La richiesta deve essere presentata alla Commissione ([77]). La richiesta deve contenere tutte le informazioni pertinenti atte a dimostrare che la modifica non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio ad essa applicabile. Se la modifica della denominazione non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio ad essa applicabile, un avviso relativo alla modifica della denominazione sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

(346) Tutte le parti interessate sono state informate dei fatti e delle considerazioni principali in base ai quali si intendeva raccomandare il mantenimento delle misure in vigore. Esse hanno inoltre usufruito di un termine per presentare le loro osservazioni in risposta a tale divulgazione delle informazioni.

(347) A norma dell'articolo 109 del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio ([78]), 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.

(348) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato istituito dall'articolo 25, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio ([79]),

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di determinati pneumatici, nuovi o ricostruiti, di gomma, del tipo utilizzato per autobus o autocarri, con un indice di carico superiore a 121, attualmente classificati con i codici NC 4011 20 90 ed ex 4012 12 00 (codice TARIC 4012 12 00 10) e originari della Repubblica popolare cinese.

2. I dazi compensativi definitivi applicabili in EUR per unità del prodotto descritto al paragrafo 1 e fabbricato dalle società sottoelencate sono i seguenti:

Società	Dazio compensativo	Codice addizionale TARIC
Xingyuan Tire Group Ltd, Co.; Guangrao Xinhongyuan Tyre Co., Ltd	57,28	C331
GITI Radial Tire (Anhui) Company Ltd.; GITI Tire (Fujian) Company Ltd.; GITI Tire (Hualin) Company Ltd.; GITI Tire (Yinchuan) Company Ltd.	11,07	C332
Chongqing Hankook Tire Co., Ltd; Jiangsu Hankook Tire Co., Ltd	3,75	C334
Aeolus Tyre Co., Ltd, Aeolus Tyre (Taiyuan) Co., Ltd; Qingdao Yellow Sea Rubber Co., Ltd; Pirelli Tyre Co., Ltd	39,77	C877

([77]) Commissione europea, direzione generale del Commercio, Direzione G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgio.
([78]) 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 (rifusione) (GU L, 2024/2509, 26.9.2024).
([79]) Regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea (GU L 176 del 30.6.2016, pag. 55).

Società	Dazio compensativo	Codice addizionale TARIC
Altre società che hanno collaborato sia all'inchiesta antisovvenzioni sia all'inchiesta antidumping, elencate nell'allegato I	27,69	Cfr. allegato I.
Altre società che hanno collaborato all'inchiesta antidumping ma non all'inchiesta antisovvenzioni, elencate nell'allegato II	57,28	Cfr. allegato II
Altre società soggette al regolamento di esecuzione (UE) 2023/738 che hanno collaborato sia all'inchiesta antisovvenzioni sia all'inchiesta antidumping, elencate nell'allegato III	27,69	Cfr. allegato III
Zhongce Rubber Group Co., Ltd.	57,28	C379
Weifang Yuelong Rubber Co., Ltd	57,28	C875
Hefei Wanli Tire Co., Ltd	57,28	C876
Tutte le altre società	57,28	C999

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

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

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

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 15 gennaio 2025

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

Produttori esportatori cinesi che hanno collaborato non inseriti nel campione che hanno collaborato sia all'inchiesta antisovvenzioni iniziale sia all'inchiesta antidumping iniziale:

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

ALLEGATO II

Altre società che hanno collaborato all'inchiesta antidumping iniziale ma non all'inchiesta antisovvenzioni iniziale:

Nome della società	Codice addizionale TARIC
Briway Tire Co., Ltd	C337
Goodyear Dalian Tire Co., Ltd	C339
Shandong Hawk International Rubber Industry Co., Ltd	C356
Sichuan Kalevei Technology Co., Ltd	C373

ALLEGATO III

Altre società che hanno collaborato soggette al regolamento di esecuzione (UE) 2023/738:

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