



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 18 ottobre 2010  
(OR. en)**

**14336/10**

**Fascicolo interistituzionale:  
2010/0270 (NLE)**

**ANTIDUMPING 63  
COMER 162**

**ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI**

---

Oggetto:                   REGOLAMENTO DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva dei dazi provvisori istituiti sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese

---

**REGOLAMENTO (UE) N. .../2010  
DI ESECUZIONE DEL CONSIGLIO**

**del**

**che istituisce un dazio antidumping definitivo  
e dispone la riscossione definitiva dei dazi provvisori  
istituiti sulle importazioni di determinate ruote di alluminio  
originarie della Repubblica popolare cinese**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea<sup>1</sup> ("il regolamento di base"), in particolare l'articolo 9 e l'articolo 14, paragrafo 3,

vista la proposta presentata dalla Commissione europea dopo aver sentito il comitato consultivo,

---

<sup>1</sup> GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51.

considerando quanto segue:

## **1. MISURE PROVVISORIE**

- (1) Con il regolamento (UE) n. 404/2010<sup>1</sup> ("il regolamento provvisorio") la Commissione ha istituito un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese (RPC).
- (2) Il procedimento è stato aperto in seguito a una denuncia presentata il 30 giugno 2009 dall'Associazione dei fabbricanti europei di ruote (EUWA) ("il denunziante") a nome di produttori che rappresentano una parte considerevole, in questo caso oltre il 50%, della produzione totale dell'Unione di determinate ruote di alluminio. La denuncia conteneva sufficienti elementi di prova di pratiche di dumping relative al prodotto citato e del grave pregiudizio derivante, tali da giustificare l'apertura di un procedimento.

## **2. FASE SUCCESSIVA DEL PROCEDIMENTO**

- (3) In seguito alla divulgazione dei principali fatti e considerazioni in base ai quali è stata decisa l'istituzione delle misure antidumping provvisorie ("divulgazione delle conclusioni provvisorie"), diverse parti interessate hanno presentato osservazioni scritte in merito alle conclusioni provvisorie. Le parti che ne hanno fatto richiesta hanno avuto la possibilità di essere sentite.
- (4) La Commissione ha continuato a ricercare tutte le informazioni da essa ritenute necessarie per giungere a conclusioni definitive.

---

<sup>1</sup> GU L 117 dell'11.5.2010, pag. 64.

- (5) Si ricorda che, come indicato al considerando (18) del regolamento provvisorio, l'inchiesta relativa al dumping e al pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° luglio 2008 e il 30 giugno 2009 ("il periodo dell'inchiesta" o "PI"). L'analisi delle tendenze utili per la valutazione del pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° gennaio 2006 e la fine del PI ("il periodo considerato").
- (6) Tutte le parti sono state informate dei fatti e delle considerazioni principali in base ai quali si intendeva raccomandare l'imposizione di un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della RPC e la riscossione definitiva degli importi depositati a titolo di dazi provvisori. È stato inoltre fissato un termine entro il quale le parti potevano presentare le proprie osservazioni dopo aver ricevuto le informazioni in questione.
- (7) Tutte le osservazioni orali e scritte trasmesse dalle parti interessate sono state esaminate e prese in considerazione se ritenute pertinenti.

#### **2.1. Ambito dell'inchiesta. Inclusione delle importazioni dalla Turchia**

- (8) Una parte, rappresentante gli interessi dei produttori esportatori, ha sostenuto che l'inchiesta doveva essere estesa alle importazioni del prodotto in esame dalla Turchia.
- (9) Quanto alla non inclusione nella denuncia delle importazioni dalla Turchia, va notato che al momento dell'apertura dell'inchiesta non esistevano prove sufficienti di dumping, pregiudizio e nesso di causalità, tali da giustificare l'apertura di un procedimento antidumping per queste importazioni.

- (10) I denunzianti hanno invece fornito informazioni da cui risulta che le importazioni dalla Turchia del prodotto in esame non avvenivano in dumping (si veda la versione non riservata della denuncia, pagina 13, punto 5, e l'allegato, punto 5.1.a).

### **3. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE**

- (11) A seguito delle misure provvisorie, alcune parti hanno ribadito i loro argomenti circa le differenze tra le ruote destinate a essere montate in origine (OEM - Original Equipment Manufacturer) e le ruote prodotte per essere commercializzate come parti di ricambio (AM, Aftermarket), sostenendo che i due prodotti, in quanto costituiscono due distinti segmenti di mercato, devono essere considerati come prodotti diversi. Le ruote del segmento OEM dovrebbero essere escluse dall'ambito dell'inchiesta perché le ruote OEM e le ruote AM sono prodotte con processi diversi, presentano caratteristiche tecniche e fisiche diverse, hanno canali di distribuzione diversi e anche usi diversi.
- (12) Si ricorda che, come è precisato al considerando (21) del regolamento provvisorio, le ruote AM e le ruote OEM possono essere prodotte con tutti i processi di produzione, con qualsiasi diametro e peso e con qualsiasi tipo di finitura. Le ruote AM e le ruote OEM presentano le stesse caratteristiche fisiche e tecniche e sono intercambiabili.
- (13) Alcune parti hanno sostenuto che i consumatori finali delle ruote OEM e delle ruote AM sono diversi: i costruttori di automobili per le prime e i possessori di automobili per le seconde. C'è un equivoco: anche se le ruote OEM sono destinate ai costruttori di automobili, l'uso delle ruote OEM e delle ruote AM è lo stesso, sono montate su automobili o veicoli simili. Di conseguenza, hanno lo stesso utilizzatore finale: il guidatore del veicolo.

- (14) L'argomento più spesso avanzato è che le ruote OEM e AM rispondono a requisiti diversi e quindi non sarebbero necessarie misure nei confronti delle ruote OEM perché non sono intercambiabili con le ruote AM (sono acquistate per soddisfare le necessità di mercati di prodotti diversi e differiscono per concezione, requisiti di qualità, investimento, processo di produzione, prezzo e penetrazione delle importazioni).
- (15) È stato anche sostenuto che le ruote OEM sono prodotte secondo le specifiche dei costruttori di automobili, mentre le ruote AM sono progettate e prodotte secondo specifiche stabilite dai fabbricanti di ruote senza tener conto delle caratteristiche di un modello particolare di automobile. Anche se le ruote AM non sono nominalmente prodotte secondo specifiche fornite dai costruttori di automobili, sono montate su vari modelli di automobili. In realtà, saranno montate esattamente sugli stessi modelli di automobili per i quali erano state originariamente prodotte le ruote OEM. Il fatto che le specifiche provengono da fonti diverse non può in sé essere considerato come la prova di differenze nelle caratteristiche fisiche e tecniche.
- (16) I produttori e i costruttori di automobili dell'Unione hanno fornito altre informazioni che confermano che le ruote AM e OEM sono fabbricate con gli stessi processi di produzione (colata, fluoformatura, forgiatura e assemblaggio di due o tre parti), con qualsiasi diametro e peso. Gli inserti, l'uso di certi tipi di finitura e il trattamento termico sono applicabili allo stesso modo alle ruote OEM e AM.

- (17) Alcune parti hanno sostenuto che le differenze tecniche tra le ruote OEM e le ruote AM sono dovute al fatto che le prime sono prodotte a partire da alluminio primario, mentre per le seconde è spesso utilizzato alluminio ricavato da rottame. La Commissione ha analizzato attentamente queste osservazioni. Altre informazioni sono state comunicate da costruttori di automobili e produttori dell'UE. I produttori dell'UE di ruote OEM e AM, in particolare, hanno dichiarato che i due tipi di ruote sono prodotti sia con alluminio primario, sia, in misura limitata, con alluminio ricavato da rottame. Le informazioni complementari raccolte nel corso dell'inchiesta hanno confermato che il principale criterio applicato per distinguere il tipo e la qualità dell'alluminio utilizzato è la percentuale di silicio (7% o 11%). Entrambe le leghe sono utilizzate per produrre ruote OEM e ruote AM.
- (18) Le differenze nei requisiti di prova, in sé, non permettono di concludere che le ruote OEM e le ruote AM sono prodotti diversi. Va notato che non esistono requisiti generali omogenei per le ruote in alluminio. Le norme variano secondo i produttori e i paesi. In definitiva, è impossibile fissare una distinzione tra ruote AM e ruote OEM sulla base di norme o requisiti. Secondo le informazioni di cui si dispone, le ruote OEM e le ruote AM sono tutte sottoposte a varie prove (raggi X, test chimici, di tenuta, di resistenza alle sollecitazioni, di resistenza alla corrosione, di equilibratura delle ruote, di impatto, di resistenza radiale, di torsione, spray salino, test CASS). Le differenze nelle prove e nelle norme sembrano inoltre rispecchiare una distinzione tra Stati membri più che tra ruote OEM e ruote AM.

- (19) Secondo le informazioni di cui si dispone, i requisiti di qualità imposti dall'industria automobilistica portano a un'elevata standardizzazione dei prodotti, che sono facilmente intercambiabili qualunque sia il produttore. Nel segmento AM, i requisiti di qualità possono anche essere fissati dai clienti e le ruote devono anche essere conformi a prescrizioni nazionali e internazionali. Di conseguenza, in entrambi i segmenti può succedere che a certe ruote si applichino requisiti o specifiche più vincolanti, sicché può darsi il caso di ruote AM che rispondono a norme più severe delle ruote OEM.
- (20) Il fatto che le ruote AM non siano abitualmente montate su automobili nuove e che i costruttori di automobili utilizzino ruote prodotte con il loro marchio da determinati fabbricanti è da ricondurre a una decisione in fatto di approvvigionamento che non ha alcuna incidenza sull'intercambiabilità delle ruote AM e OEM. Una ruota AM, ossia una ruota con il marchio commerciale di un fabbricante di ruote, può fisicamente essere montata su un'automobile nuova.
- (21) Queste conclusioni sono confermate dal fatto che i costruttori di automobili acquistano e vendono anche ruote AM. Alcune sono vendute con il marchio del costruttore di automobili (Original Equipment Supplier, OES), altre col marchio del fabbricante di ruote.



- (22) Numerosi commenti hanno riguardato i requisiti imposti dai costruttori di automobili ai fornitori di ruote (prova di un sistema di gestione della qualità certificato ISO pienamente funzionante, valutazione della qualità basata sull'esperienza di progetti e forniture precedenti, controlli della qualità sul campo, valutazione dei rischi del prodotto e del progetto). Tuttavia, le ruote in alluminio hanno le stesse caratteristiche fisiche, tecniche e chimiche e gli stessi usi quali che siano i requisiti imposti non pertinenti a tali caratteristiche.
- (23) Occorre infine ricordare che molti fabbricanti di ruote producono per i due segmenti e che le ruote OEM e le ruote AM sono prodotte sulle stesse linee di produzione. I produttori che operano su un segmento possono entrare nell'altro.
- (24) Infine, alcune parti hanno sostenuto che le ruote OEM e le ruote AM devono essere considerate due prodotti diversi perché sono classificate in sottovoci diverse della nomenclatura doganale.
- (25) Il procedimento antidumping in corso riguarda le ruote in alluminio attualmente classificate con i codici NC ex 8708 70 10 ed ex 8708 70 50. Il codice NC 8708 70 10 comprende le ruote, le loro parti e accessori destinati all'industria del montaggio. Questo significa che l'applicazione dell'aliquota di dazio inferiore prevista è subordinata al cosiddetto controllo dell'uso finale. I due codici NC corrispondono a diverse aliquote del dazio e permettono di applicare un dazio inferiore alle ruote destinate all'industria del montaggio. Questo non incide in alcun modo sulla definizione del prodotto in esame.

- (26) In risposta alle osservazioni delle parti, occorre in primo luogo precisare che la definizione del prodotto in esame in un procedimento antidumping non si riferisce alla classificazione del prodotto in diverse voci doganali. Un prodotto oggetto di un procedimento antidumping può quindi corrispondere a più codici NC, situazione piuttosto frequente.
- (27) In secondo luogo, le ruote che corrispondono ai due codici NC sono le stesse, la sola differenza è nei canali di commercializzazione in cui sono immesse dopo essere state importate.
- (28) In terzo luogo, va anche notato che il volume delle importazione sotto il codice NC relativo all'industria del montaggio è inferiore a quello delle importazioni di ruote OEM dichiarato dai costruttori di automobili che hanno cooperato, il che sembra indicare che ruote OEM sono state sdoganate sotto i due codici NC. Dato che i costruttori di automobili sembrano quindi importare sotto i due codici NC, sarebbe estremamente difficile differenziare i prodotti sulla base dell'uso finale.
- (29) Di conseguenza, gli argomenti avanzati dalle parti interessate sono respinti e le conclusioni del regolamento provvisorie sono confermate. Le ruote OEM e le ruote AM sono considerate allo stesso titolo come il prodotto in esame.

### 3.1. Ruote di motocicli e di rimorchi

- (30) Il prodotto oggetto della presente inchiesta è costituito, secondo la definizione data nell'avviso di apertura pubblicato il 13 agosto 2009 e nella denuncia all'origine del procedimento, da "ruote di alluminio per veicoli a motore di cui alle voci NC da 8701 a 8705, con o senza i loro accessori, munite o non munite di pneumatici, che rientrano nei codici NC ex 8708 70 10 e ex 8708 70 50 (codici TARIC 8708 70 10 10 e 8708 70 50 10)".
- (31) Le parti hanno posto la questione dell'estensione dell'inchiesta alle ruote per motocicli e rimorchi. La definizione riportata sopra esclude implicitamente le ruote di alluminio destinate ai motocicli della voce 8711 e ai rimorchi della voce 8716 che, di norma, sono rispettivamente classificate alle voci 8711 e 8716.
- (32) Per quanto riguarda le ruote per rimorchi, si è sostenuto nel corso dell'inchiesta che, oltre ai codici NC indicati nell'avviso d'apertura, un altro codice, comprendente tra l'altro le ruote di rimorchi (codice NC 8716 90 90), potrebbe essere utilizzato per eludere le misure applicabili alle importazioni nell'Unione del prodotto in esame (anche se attualmente non sembra che questa avvenga).
- (33) È stato proposto di estendere la presente inchiesta alle ruote di alluminio del codice NC 8716 90 90.

- (34) I servizi della Commissione hanno informato tutte le parti interessate, con una nota inclusa nel dossier consultabile da tutte le parti interessate, della possibile estensione del procedimento a un altro codice NC.
- (35) Tuttavia, come già indicato, le ruote di alluminio effettivamente destinate ai rimorchi e quindi classificate sotto il codice NC 8716 90 90 non erano menzionate nell'avviso d'apertura. Non è perciò da escludere che operatori che producono e/o vendono questo tipo di ruote non si siano manifestati durante l'inchiesta ritenendo queste importazioni non incluse e che quindi non siano stati al corrente della nota in questione. In queste circostanze, non è opportuno includere tali ruote nel procedimento. Inoltre, poiché il rischio di elusione delle misure attraverso il ricorso al citato codice NC sembra particolarmente elevato, occorre introdurre un codice TARIC che permetterà di monitorare con precisione l'andamento delle importazioni delle ruote importate sotto questo codice. Ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento di base, una disposizione in questo senso è inserita nel dispositivo del presente regolamento.

#### **4. TRATTAMENTO RISERVATO ALLE SOCIETÀ OPERANTI IN CONDIZIONI DI ECONOMIA DI MERCATO (TEM), TRATTAMENTO INDIVIDUALE (TI) E PAESE DI RIFERIMENTO**

##### **4.1. Trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato (TEM)**

- (36) Tutti i produttori esportatori facenti parte del campione hanno contestato le conclusioni provvisorie esposte nei considerando da (26) a (53) del regolamento provvisorio.

*Criterio 1*

- (37) In primo luogo occorre sottolineare che nella RPC l'alluminio primario rappresenta più del 50% del costo di produzione di una ruota in alluminio. Tre delle quattro società del campione hanno sostenuto che la decisione di rifiutare lo status di società operante in condizioni di economia di mercato deve essere presa individualmente per ogni società, mentre nel presente caso, affermando che lo Stato interferisce nelle decisioni relative all'acquisto della principale materia prima (l'alluminio), come indicato ai considerando da (30) a (37) del regolamento provvisorio, la Commissione ha rifiutato il TEM in modo generale, per l'intero paese. Questo argomento non può essere accettato. Infatti, la Commissione ha analizzato individualmente la situazione di ogni produttore del campione. È vero che è giunta alla stessa conclusione per tutti e quattro, ma questo è dovuto al fatto che lo Stato interferisce nel processo decisionale di ciascuno di essi, come è spiegato ai considerando da (30) a (37) del regolamento provvisorio. La Commissione non sarebbe giunta alla stessa conclusione per una società operante nella RPC che avesse dimostrato di acquistare la grande maggioranza della lega d'alluminio che consuma ai prezzi del London Metal Exchange (LME) secondo le stesse modalità di qualsiasi società del settore stabilita altrove nel mondo. In tal caso, sarebbe stato possibile, se gli altri criteri fossero stati rispettati, concedere a questa società, benché stabilita nella RPC, il TEM.
- (38) In considerazione di quanto sopra, si confermano le conclusioni riportate nei citati considerando e nel considerando (48) del regolamento provvisorio.

(39) Per quanto concerne l'interferenza dello Stato in altre decisioni commerciali, nessuno dei tre gruppi di cui al considerando (38) del regolamento provvisorio ha fornito prove supplementari che permetterebbero di trarre conclusioni diverse. In particolare, è stato sostenuto che secondo la sentenza pronunciata dal tribunale nella causa *Zhejiang Xinan/Consiglio*<sup>1</sup>, "la nozione di «significative interferenze statali» non può essere assimilata a qualsivoglia influenza sulle attività di un'impresa o a qualsivoglia partecipazione nel suo processo decisionale, ma deve essere intesa come un'azione dei poteri pubblici tale da rendere le sue decisioni incompatibili con le condizioni di un'economia di mercato." Riferendosi a questa sentenza, gli esportatori affermano che le istituzioni europee devono applicarla e analizzare in modo dettagliato se le misure adottate dallo Stato nella gestione della società sono incompatibili con le condizioni di un'economia di mercato. Occorre precisare a questo proposito che questa sentenza è stata impugnata in appello e avrà effetto soltanto alla data della decisione sull'appello. Di conseguenza, le istituzioni possono legittimamente sostenere che l'interferenza dello Stato constatata in questo caso permette di concludere che il criterio 1 non è rispettato. In considerazione di quanto sopra, si confermano le conclusioni esposte nel considerando (38) del regolamento provvisorio.

---

<sup>1</sup> Causa T-498/04, *Zhejiang Xinan Chemical Industrial Group Co. Ltd.*, punto 85.

*Criterion 2*

- (40) Nessuno dei due gruppi che, secondo le conclusioni raggiunte nella fase provvisoria, non rispondevano ai requisiti del criterio 2 ha contestato queste conclusioni provvisorie. È quindi confermato, come indicato ai considerando (39) e (49) del regolamento provvisorio, che la contabilità di due dei gruppi del campione non è stata predisposta e riveduta conformemente alle norme contabili internazionali.

*Criterion 3*

- (41) Il gruppo Baoding Lizhong ha sostenuto che l'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base prevede esplicitamente che le distorsioni siano dovute al precedente sistema a economia non di mercato. Avendo il gruppo sempre operato come gruppo privato, le distorsioni non potrebbero derivare dal "precedente" sistema a economia non di mercato in quanto il gruppo non sarebbe mai stato di proprietà dello Stato. Questo argomento non può essere accettato. Come è stato stabilito in questo caso, i costi di produzione e la situazione finanziaria delle società possono subire importanti distorsioni prodotte dal precedente sistema a economia non di mercato indipendentemente dal fatto che la società abbia o no operato come società di Stato.

- (42) Il gruppo Baoding Lizhong, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd e CITIC Dicastal hanno inoltre ripetuto gli argomenti già avanzati prima dell'adozione del regolamento provvisorio e hanno insistito sul fatto che i vantaggi goduti dalle società sono insignificanti. L'inchiesta ha però rivelato, come è spiegato al considerando (50) del regolamento provvisorio, che le distorsioni della situazione finanziaria dei gruppi sono state rilevanti.
- (43) YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd ha inoltre sostenuto che le esenzioni fiscali concesse alle società straniere non costituiscono una sovvenzione specifica e che, secondo la giurisprudenza dell'OMC in materia di misure compensative, l'onere della prova del carattere specifico incombe alle autorità che svolgono l'inchiesta<sup>1</sup>. Nelle sue osservazioni, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd fa anche riferimento all'articolo 4, paragrafo 5, del regolamento di base antisovvenzioni<sup>2</sup>, secondo cui "la determinazione della specificità (...) dev'essere chiaramente suffragata da elementi di prova diretti", come pure all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), dello stesso regolamento (se la sovvenzione è subordinata a criteri o condizioni oggettivi non esiste specificità) e all'articolo 10 dell'accordo sulle sovvenzioni e le misure compensative, che definisce un dazio compensativo come "un dazio imposto per compensare una sovvenzione concessa, direttamente o indirettamente, per la fabbricazione, la produzione o l'esportazione di una merce". Infine, YHI Manufacturing (Shanghai) Co. Ltd suggerisce che, "se i servizi della Commissione intendono compensare le sovvenzioni concesse dal governo cinese, il modo adatto per farlo è aprire un'inchiesta antisovvenzioni".

---

<sup>1</sup> Comunità europea – Misure compensative relative ai microcircuiti elettronici DRAM originari dalla Corea – Panel Report del 17 giugno 2005, paragrafo 7.186.

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 597/2009 del Consiglio, dell'11 giugno 2009, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri della Comunità europea (GU L 188 del 18.7.2009).



- (44) Questa interpretazione della legislazione antidumping non è corretta perché i criteri del regolamento di base antisovvenzioni non possono essere applicati nel quadro di un'analisi TEM. Il regolamento di base antidumping prevede che si accerti se i costi di produzione e la situazione finanziaria delle imprese non sono soggetti a distorsioni significative derivanti dal precedente sistema a economia non di mercato e, come si è detto sopra, le azioni che implicano un intervento dello Stato diretto a influire sulle condizioni in cui operano le imprese per mezzo di misure tipiche di un'economia non di mercato devono essere considerate un'interferenza dello Stato ereditata dal precedente sistema a economia non di mercato.
- (45) In considerazione di quanto precede, si confermano le conclusioni dei considerando (40)-(44) e (50)-(52) del regolamento provvisorio.

*Altre considerazioni*

- (46) Gli esportatori hanno ribadito l'argomento, già discusso ai considerando (46) e (47) del regolamento provvisorio, secondo cui, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, la conformità dei produttori ai criteri per la concessione del TEM deve essere accertata entro tre mesi a partire dall'apertura dell'inchiesta, termine che in questo caso è stato superato. A sostegno di questo argomento gli esportatori hanno citato la sentenza pronunciata dal tribunale nella causa T-299/05<sup>1</sup>. In particolare hanno sostenuto che, al momento della comunicazione delle conclusioni relative al TEM, la Commissione aveva ricevuto tutte le risposte ai questionari antidumping inviati agli esportatori e ai questionari inviati alle società stabilite nel paese di riferimento; pertanto, essendo in possesso dei dati contenuti in tali risposte, i suoi servizi disponevano di tutte le informazioni necessarie per calcolare il margine di dumping secondo il metodo ordinario e secondo il metodo del paese di riferimento. Gli esportatori traggono la conclusione che la Commissione era di conseguenza in grado di conoscere gli effetti che la sua decisione sul TEM avrebbe avuto sul calcolo del margine di dumping. In considerazione di ciò, gli esportatori escludono che la decisione sul TEM sia stata presa in funzione dei suoi effetti sul dumping.

---

<sup>1</sup> Shanghai Excell M&E Enterprise Co. Ltd e Shanghai Adeptech Precision Co. Ltd contro Consiglio.

- (47) Questo argomento non può essere accettato. In primo luogo, contrariamente a quanto affermato, al momento della comunicazione delle conclusioni sul TEM la Commissione non disponeva di tutte le informazioni necessarie per calcolare il dumping. Infatti, nel caso in questione, le informazioni comunicate nelle risposte ai questionari antidumping e nei questionari inviati alle imprese stabilite nel paese di riferimento non erano né complete né esatte e quindi la Commissione non era a quel momento in grado di calcolare i margini di dumping. La Commissione ha infatti dovuto procedere a visite di verifica per raccogliere le informazioni e i dati necessari per calcolare con precisione i margini di dumping. Queste visite hanno avuto inizio soltanto più di due settimane dopo la comunicazione delle conclusioni relative al TEM. Di conseguenza, non disponendo dei dati raccolti durante le visite di verifica, la Commissione si trovava nell'impossibilità materiale di calcolare il dumping prima della comunicazione delle conclusioni sul TEM e di prendere la sua decisione in funzione dei suoi effetti sul dumping.
- (48) In secondo luogo, gli esportatori non hanno fornito alcuna prova del fatto che la decisione relativa al TEM sarebbe stata diversa se fosse stata adottata entro il termine dei tre mesi.

#### **4.2. Conclusione**

- (49) La decisione, enunciata al considerando (53) del regolamento provvisorio, di non concedere il TEM a tutte le società che lo avevano chiesto, è confermata.

### 4.3. Trattamento individuale (TI)

- (50) I due gruppi del campione ai quali il TI è stato rifiutato in via provvisoria perché si è ritenuto che l'interferenza dello Stato era tale da permettere l'elusione delle misure nel caso in cui ai singoli esportatori fossero concesse aliquote diverse hanno contestato le conclusioni provvisorie enunciate al considerando (55) del regolamento provvisorio. Baoding Lizhong afferma che non vi è interferenza dello Stato e sostiene che secondo l'articolo 9, paragrafo 5, lettere c) ed e), non basta che vi sia un'interferenza dello Stato per rifiutare il TI e che l'articolo 9, paragrafo 5, autorizza esplicitamente la concessione del TI anche in caso di interferenza dello Stato, a condizione che la società conservi sufficiente indipendenza dallo Stato e che l'interferenza dello Stato non sia tale da consentire un'elusione, il che potrebbe avvenire soltanto nel caso in cui funzionari di Stato occupassero una maggioranza di posti chiave e potessero influire sulle decisioni della società.
- (51) Il secondo gruppo ha fatto presente che la maggioranza delle sue azioni è detenuta da privati e che il rischio di elusione era inesistente perché il gruppo vende esclusivamente a costruttori di automobili sul mercato OEM e per ogni modello di ruota il contratto stipulato con il produttore indica specificamente l'impianto di produzione che è sottoposto a un controllo prima e durante l'esecuzione del contratto.
- (52) Sulla base di quanto sostenuto da Baoding Lizhong, il rischio di elusione è stato riesaminato. In effetti, l'interferenza dello Stato non è tale da permettere un'elusione. Di conseguenza, a Baoding Lizhong è stato concesso il trattamento individuale.

- (53) Per quanto riguarda CITIC Dicastal, si tratta di un'impresa di Stato direttamente controllata dallo Stato (la maggioranza delle azioni è detenuta dallo Stato). L'interferenza dello Stato è tale da permettere l'elusione delle misure qualora ottenesse un'aliquota di dazio individuale. In altri termini, la produzione di altre società controllate dallo Stato potrebbe essere riorientata attraverso CITIC Dicastal. Quanto all'altro argomento avanzato dalla società, il fatto che essa rifornisca esclusivamente costruttori di automobili sul mercato OEM non impedisce che possa rifornire altri clienti in futuro. Si può quindi concludere che a CITIC Dicastal deve essere rifiutato il TI.

#### **4.4. Paese di riferimento**

- (54) Alcune parti interessate hanno contestato la scelta della Turchia come paese di riferimento. I loro argomenti non possono essere accettati: in primo luogo, perché sono giunti alla Commissione ben oltre il termine legale fissato per la presentazione delle osservazioni sulla scelta del paese di riferimento (24 agosto 2009); in secondo luogo, perché non possono essere presi in considerazione nel merito.

(55) Gli argomenti possono essere così riassunti:

- 1) Una delle società che hanno cooperato in Turchia (Hayes Lemmerz) è collegata a un produttore dell'UE e le due società che hanno cooperato sono membri dell'EUWA (l'associazione dei produttori europei che ha presentato la denuncia). Questo argomento non può essere accettato. Il fatto che una delle società del paese di riferimento sia collegata a una società dell'UE e che le due società siano membri della stessa associazione di produttori all'origine della denuncia non può essere considerato un criterio che giustifica l'esclusione della Turchia come paese di riferimento, dato che i criteri di cui tenere conto nell'analisi dell'appropriatezza di un paese di riferimento devono basarsi esclusivamente su fatti come il grado di concorrenza sul mercato interno del paese di riferimento e l'assenza di differenze significative nel processo di produzione dei produttori del paese di riferimento e dell'esportatore che opera in condizioni di economia non di mercato.
- 2) È stato anche sostenuto che il processo di produzione in Cina non è comparabile a quello della Turchia, perché le imprese cinesi hanno accesso a materie prime di minor costo. Questo argomento non può essere ritenuto valido. Da una parte, l'accesso ad un alluminio di costo inferiore è dovuto a una distorsione dei prezzi causata dall'interferenza dello Stato. Come si è già detto, la RPC gode di una situazione unica al mondo perché può disporre di materie prime ai prezzi più bassi; nessun altro paese si trova in una situazione comparabile. D'altra parte, l'inchiesta ha dimostrato che il processo di produzione è praticamente identico in Cina e in Turchia.

- 3) Infine, è stato sostenuto che la concorrenza è insufficiente sul mercato interno perché la produzione nazionale è principalmente destinata all'esportazione ed esistono barriere all'entrata delle importazioni provenienti da paesi non membri dell'UE. Questi argomenti non possono essere considerati validi. Infatti, il mercato dell'UE è vasto più di sei volte il mercato turco e non ci sono barriere all'entrata. È dunque ragionevole, per la Turchia, esportare una parte consistente della sua produzione verso l'UE. Inoltre, sul mercato interno turco la concorrenza è sufficiente, perché ci sono almeno cinque produttori nazionali e non esistono barriere alle importazioni dall'UE.
- (56) In considerazione di quanto sopra, si conferma la conclusione provvisoria secondo cui la scelta della Turchia come paese di riferimento è appropriata e ragionevole, come indicato al considerando (63) del regolamento provvisorio.

#### **4.5. DUMPING**

##### **4.5.1. Calcolo**

- (57) Due produttori esportatori hanno contestato le conclusioni provvisorie enunciate ai considerando (57)-(77) del regolamento provvisorio. Hanno sostenuto che ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento di base antidumping, i calcoli del dumping devono basarsi su "tutte le esportazioni verso la Comunità"; essi considerano, in altri termini, che la totalità delle transazioni debba essere presa in considerazione nel calcolo dei margini di dumping. Hanno anche sostenuto che, in particolare per una delle società oggetto dell'inchiesta, nel calcolo dei margini di dumping non era stato tenuto conto delle transazioni effettuate ai prezzi più elevati.

- (58) Per quanto riguarda l'argomento riguardante il numero di transazioni di cui tener conto, va precisato che l'articolo 2, paragrafo 11, del regolamento di base antidumping dispone che il calcolo del margine di dumping deve basarsi su "tutte le transazioni di esportazione nella Comunità", ma fatte "salve le disposizioni pertinenti relative all'equo confronto". Questo significa che, se è impossibile stabilire una corrispondenza ragionevole per la totalità dei prodotti, non è possibile tenere conto della totalità delle transazioni di esportazione. Questo è considerato ragionevole, purché i calcoli siano basati su una percentuale sufficientemente elevata del totale delle transazioni. In questo caso, è stato tenuto conto dell'85% circa delle transazioni.
- (59) Per quanto riguarda l'affermazione secondo cui non è stato tenuto conto delle transazioni realizzate ai prezzi più elevati, si è proceduto a un nuovo calcolo del dumping per prenderle in considerazione. Altri tipi di prodotti sono stati aggiunti a quelli utilizzati per il calcolo provvisorio, il che ha permesso di includere nei calcoli tutte le transazioni possibili e di ottenere che il prezzo unitario medio ponderato di tutte le transazioni di esportazione di una società esportatrice sia il più possibile vicino al prezzo unitario medio ponderato delle transazioni di esportazione (di questa società) utilizzato per calcolare il margine di dumping. In questo modo, è stato preso in considerazione il valore di tutte le transazioni di esportazione, anche di quelle effettuate ai prezzi più elevati. I valori normali di questi tipi di prodotti supplementari sono stati calcolati secondo il metodo indicato al considerando (70) del regolamento provvisorio. In base a questo nuovo calcolo i margini di dumping, in particolare per YHI, sono risultati inferiori.



- (60) Il metodo utilizzato per determinare il valore normale, il prezzo all'esportazione e il confronto è quello descritto ai considerando (64)-(75) del regolamento provvisorio. I soli cambiamenti per il nuovo calcolo consistono nell'aumento del numero di transazioni prese in considerazione e nel fatto che si è ritenuto che il prezzo medio delle transazioni di esportazione utilizzate per calcolare il dumping di una data società non debba differire sostanzialmente dal prezzo medio di tutte le esportazioni della società.
- (61) È stato sostenuto che l'analisi della Commissione non tiene conto dell'evoluzione dei tassi di cambio, in particolare dell'apprezzamento del dollaro USA rispetto all'EUR, del corso dell'alluminio primario e dei costi del trasporto internazionale. Questa obiezione è priva di fondamento perché i servizi della Commissione, come d'uso, hanno incluso tutti i tipi di costi verificabili nella loro analisi del mercato del prodotto in esame durante il PI.
- (62) Il produttore cinese YHI ha affermato che nel calcolo del suo margine di dumping il computo degli aggiustamenti era inesatto. La Commissione ha accettato questa obiezione e ha effettuato un nuovo calcolo, che ha dato come risultato un margine di dumping del 23,81%, ossia 2,14% in meno di quanto calcolato in precedenza.

#### 4.5.2. Margini di dumping definitivi

| Società                               | Margine di dumping definitivo |
|---------------------------------------|-------------------------------|
| YHI Manufacturing (Shanghai) Co., Ltd | 23,81%                        |
| Zhejiang Wanfeng Auto Wheel Co. Ltd   | 60,29%                        |
| Baoding Lizhong                       | 67,66%                        |
| Altre società che hanno collaborato   | 44,23%                        |
| Tutte le altre società                | 67,66%                        |

#### 5. PREGIUDIZIO

- (63) La Commissione ha ricevuto osservazioni sulle conclusioni provvisorie relative al pregiudizio. Alcune ripetono le osservazioni alle quali è già stato risposto nel regolamento provvisorio.
- (64) Gli argomenti già trattati nel regolamento provvisorio non sono riesaminati nel presente regolamento.

## 5.1. Importazioni dalla RPC

- (65) Le parti hanno sostenuto che il metodo utilizzato per calcolare le importazioni non è stato sufficientemente spiegato, ma non hanno dato ragione delle loro critiche.
- (66) Si ricorda che nella fase provvisoria il metodo utilizzato si è basato sulle informazioni contenute nella denuncia, confrontate con quelle provenienti da altre fonti (dati comunicati dai produttori, dagli utilizzatori e dagli esportatori che hanno cooperato). Questi dati sono stati rianalizzati tenendo conto delle osservazioni formulate dalle parti; le conclusioni provvisorie sono confermate.
- (67) Si ricorda che tre note che forniscono informazioni dettagliate sui metodi di calcolo della produzione, delle importazioni e delle vendite sono state incluse nel fascicolo consultabile dalle parti interessate il giorno della pubblicazione del regolamento provvisorio.
- (68) Dato che i codici NC cui si riferisce la presente inchiesta comprendono anche altri prodotti oltre al prodotto in esame, la maggior parte dei commenti ha riguardato il metodo seguito dalla Commissione per escludere i prodotti non in esame dai volumi indicati.
- (69) Il codice NC 8708 70 50 copre le ruote di alluminio e le loro parti e i loro accessori di alluminio. I dati corrispondenti, espressi in tonnellate, sono stati estratti da Comext senza correzioni in questa fase, sulla base dell'ipotesi, come suggerito nella denuncia, che le parti e gli accessori abbiano un'importanza limitata.

- (70) Il codice NC 8708 70 10 comprende tra l'altro le ruote di alluminio e le loro parti e i loro accessori di alluminio. I dati corrispondenti, espressi in tonnellate, estratti da Comext sono stati debitamente corretti secondo il metodo descritto nella denuncia.
- (71) Nella maggioranza dei commenti formulati dalle parti questo modo di procedere è stato criticato, ma non sono state proposte soluzioni più adatte o più affidabili. Le critiche hanno riguardato soprattutto il fatto che le parti, non essendo a conoscenza del metodo che la Commissione intendeva applicare, non hanno potuto formulare le loro osservazioni. Si ricorda che la versione non riservata della denuncia, in cui è indicato dettagliatamente il metodo di esclusione, era disponibile nel fascicolo non riservato fin dall'inizio del procedimento. La Commissione ha confrontato i dati che figurano nella denuncia e non ha rilevato nulla che possa infirmare la validità del metodo adottato. Inoltre, poiché le parti non hanno proposto un altro metodo di esclusione, le loro osservazioni sono state ritenute infondate.
- (72) Una seconda serie di osservazioni ha riguardato il metodo di conversione in unità dei volumi inizialmente espressi in tonnellate per i due codici NC. Anche in questo caso la Commissione ha seguito il metodo proposto nella denuncia, che ha poi trovato conferma nelle risposte al questionario fornite dagli esportatori cinesi. Secondo questo metodo, il peso unitario medio delle ruote importate dalla Cina è di circa 9 kg. Il peso unitario dei prodotti importati da altri paesi terzi è stato stimato di circa 10 kg in base ai dati contenuti nella denuncia, confrontati con le informazioni fornite da varie parti nel corso della presente inchiesta.

- (73) Nelle osservazioni presentate a seguito del regolamento provvisorio, le parti hanno sostenuto che andrebbe utilizzato un peso medio di 10 kg e non di 9 kg, perché questo sarebbe il peso medio delle ruote OEM importate. Come è precisato nel regolamento provvisorio, il peso medio di 9 kg è stato determinato sulla base dei dati comunicati dai produttori esportatori del campione. Si considera quindi che questo è il metodo di conversione più idoneo in quanto corrisponde al peso medio delle ruote importate dalla Cina. In ogni caso, una conversione basata su un peso di 10 kg per le ruote OEM ha dimostrato che le conclusioni finali non verrebbero modificate.
- (74) Le conclusioni dei considerando da (86) a (88) del regolamento provvisorio sono pertanto confermate.

#### **5.1.1. Volume e prezzi delle importazioni dalla RPC**

- (75) Le conclusioni tratte, tra l'altro, dai dati Eurostat citati ai considerando (86) e (89) del regolamento provvisorio sono state confermate dalle risposte dei produttori esportatori al questionario. Poiché i dati provengono da varie fonti, le tendenze possono differire leggermente secondo il segmento o la società. In ogni caso, hanno confermato il basso livello dei prezzi che, associato a elevati livelli di undercutting e a un forte aumento del volume delle importazioni dalla RPC, sottolinea l'esattezza della conclusione generale tratta in questo caso.

- (76) I dati e le tendenze sono stati anche verificati per i segmenti OEM e AM considerati separatamente. Al considerando (89), il regolamento provvisorio afferma erroneamente che i prezzi per gli anni dal 2006 al 2008 hanno dovuto essere basati sui dati Eurostat perché i questionari compilati dagli esportatori non hanno fornito dati significativi. Questa affermazione avrebbe dovuto far riferimento a una distinzione tra transazioni OEM e AM. Questa distinzione può essere stabilita soltanto sulla base degli elenchi transazione per transazione forniti dagli esportatori.
- (77) Per quanto concerne i prezzi unitari per il segmento AM, i dati indicano una certa stabilità seguita da un leggero aumento alla fine del periodo. I prezzi unitari erano compresi tra 25 e 34 EUR nel 2006, 24 e 32 EUR nel 2007, 25 e 29 EUR nel 2008 e 26 e 36 EUR nel PI. Per ragioni di riservatezza, questi valori sono stati aumentati o diminuiti del 15% al massimo.

| Forcella di prezzo per le importazioni<br>AM dalla Cina (in base al campione di<br>esportatori) | +/- 15% | +/- 15% |
|---|---------|---------|
| 2006  | 25      | 34      |
| 2007  | 24      | 32      |
| 2008  | 25      | 29      |
| PI  | 26      | 36      |

- (78) I prezzi unitari delle ruote OEM importate dalla RPC sono diminuiti di oltre il 15% nel periodo considerato. Come è spiegato più avanti nella sezione relativa al calcolo del livello di eliminazione del pregiudizio, ragioni di riservatezza non consentono di fornire dati più dettagliati.
- (79) Una parte ha sostenuto che i prezzi delle importazioni cinesi sono aumentati tra il 2008 e il PI, quando per la maggior parte degli indicatori di pregiudizio si è registrato un calo rilevante. In effetti, c'è stato un aumento nominale dei prezzi dei prodotti importati dalla Cina (ma solo dell'1,6%)<sup>1</sup>. Occorre però sottolineare che i prezzi sono diminuiti dell'8% sull'intero periodo considerato.
- (80) Nel complesso, il basso livello dei prezzi è stato confermato per i due segmenti, il che, unitamente a un elevato undercutting e a un forte aumento delle importazioni dalla RPC, conferma le conclusioni tratte in questo caso.

## **5.2. Analisi del pregiudizio distinta per i segmenti OEM e AM**

- (81) Secondo una delle principali osservazioni ricevute dopo l'istituzione delle misure provvisorie, sarebbe stato necessario procedere a un'analisi distinta di tutti gli indicatori di pregiudizio per i segmenti OEM e AM.

---

<sup>1</sup> Il considerando (90) del regolamento contiene un errore materiale: anziché 0,50%, deve leggersi 0,50 EUR e 1,6%.

- (82) Al proposito, una delle parti ha fatto riferimento al regolamento (CE) n. 1888/2006 della Commissione<sup>1</sup> e al regolamento (CE) n. 682/2007 del Consiglio<sup>2</sup> riguardante le importazioni di granturco dolce originario della Thailandia, affermando che in quel caso era stata effettuata un'analisi per segmento. Questa parte ha anche sostenuto che, non seguendo il metodo applicato per il caso "granturco dolce", la Commissione violava le regole dell'OMC.
- (83) Nel procedimento relativo al granturco dolce si faceva riferimento alle disposizioni dell'OMC, secondo cui "se le autorità incaricate delle inchieste prendono in esame una parte dell'industria nazionale, in linea di principio esse dovrebbero esaminare in modo simile tutte le altre parti di tale industria nonché l'industria nel suo complesso".<sup>3</sup> Questo caso dimostra chiaramente che la linea seguita nel presente procedimento è conforme alla pratica dell'istituzione e all'accordo antidumping dell'OMC<sup>4</sup>. L'analisi per segmento è possibile, ma deve essere accompagnata da un'analisi dell'industria nel suo insieme.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 1888/2006 della Commissione, del 19 dicembre 2006, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di determinati prodotti di granturco dolce in granella, preparato o conservato, originari della Thailandia (GU L 364 del 20.12.2006, pag. 68).

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 682/2007 del Consiglio, del 18 giugno 2007, che istituisce un dazio antidumping definitivo e dispone la riscossione definitiva del dazio provvisorio istituito sulle importazioni di determinati prodotti di granturco dolce in granella preparato o conservato originari della Thailandia (GU L 159 del 20.6.2007, pag. 14).

<sup>3</sup> WT/DS184/AB/R del 23.8.2001, Stati Uniti - Misure antidumping su alcuni prodotti in acciaio laminati a caldo originari del Giappone.

<sup>4</sup> Considerando (50) e (51) del regolamento (CE) n. 1888/2006.



(84) Si ricorda che alla fase provvisoria del presente procedimento i due segmenti sono stati considerati congiuntamente, ma alcuni indicatori sono stati analizzati separatamente per le ruote OEM e AM (undercutting, consumo, quote di mercato). Tenendo conto dei commenti formulati dalle parti, la Commissione ha svolto un'ulteriore analisi e alcuni altri indicatori sono stati analizzati al livello dei segmenti (v. oltre). Come indicato di seguito, questa analisi conferma che le tendenze per il prodotto in esame considerato nel suo insieme corrispondono in generale a quelle per i segmenti OEM e AM considerati separatamente.

### 5.2.1. Consumo

(85) La tabella seguente mostra l'evoluzione del consumo di ruote di alluminio nell'Unione per i segmenti OEM e AM considerati separatamente. Informazioni più dettagliate sulla ripartizione delle importazioni tra i segmenti OEM e AM sono state fornite sopra nella sezione riguardante le importazioni. I dati relativi a questa ripartizione si basano su diverse fonti d'informazione comunicate dai produttori dell'UE, dagli utilizzatori e dai produttori esportatori del paese interessato che hanno cooperato.

| Unità (in migliaia) | 2006   | 2007   | 2008   | PI     |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|
| Consumo totale UE   | 58 607 | 62 442 | 58 313 | 49 508 |
| Indice 2006 = 100   | 100    | 107    | 99     | 84     |
| Consumo OEM         | 43 573 | 44 009 | 42 076 | 34 915 |
| Indice 2006 = 100   | 100    | 101    | 97     | 80     |
| Consumo AM          | 15 033 | 18 432 | 16 237 | 14 592 |
| Indice 2006 = 100   | 100    | 123    | 108    | 97     |

- (86) Il consumo totale dell'Unione è sceso del 16% nel periodo considerato, passando da 58,6 a 49,5 milioni di unità. La stessa tendenza si osserva per i due segmenti. Il consumo di ruote OEM è diminuito del 20%, passando da 43,5 a 34,9 milioni di unità, quello di ruote AM del 3%, da 15 a 14,5 milioni di unità.

### **5.2.2. Importazioni dalla RPC e quote di mercato nei segmenti OEM e AM**

- (87) Molti commenti si sono riferiti alle conclusioni della Commissione riguardanti la dimensione dei segmenti OEM e AM sul mercato UE delle ruote di alluminio, in particolare la quota di mercato delle importazioni. Le parti hanno sostenuto che la Commissione ha commesso un errore nel calcolo della quota di mercato delle importazioni OEM. A seguito di queste osservazioni, è stata riesaminata la quota di mercato delle ruote OEM e AM importate. Si ricorda che nel regolamento provvisorio erano specificate le quote di mercato delle importazioni di ruote OEM e AM dalla RPC, determinate in base dei dati disponibili nella fase provvisoria, forniti dai produttori UE, dagli esportatori e dai costruttori di automobili. Su questa base, è stato stabilito che la quota di mercato delle importazioni OEM rappresenterebbe il 3% (calcolo prudenziale), ma potrebbe raggiungere il 6%.

- (88) Tenendo conto delle critiche formulate dalle parti interessate, tutti i dati sono stati riverificati. Questa verifica ha confermato le conclusioni provvisorie. Tutte le misure d'inchiesta e tutte le fonti d'informazione utilizzate per determinare la quota di mercato delle importazioni non soltanto dal paese interessato, ma anche da altri paesi terzi nei due segmenti sono state ampiamente illustrate in una nota che figura nel fascicolo consultabile dalle parti interessate. Risulta da questa nota che per ottenere le informazioni necessarie sono state utilizzate diverse fonti.
- (89) In risposta alle osservazioni delle parti secondo le quali la quota di mercato del 3% è poco significativa, occorre sottolineare che anche una quota di mercato del 3% non può essere considerata insignificante su un mercato sensibile ai prezzi come il mercato in questione, in particolare tenendo conto della depressione dei prezzi descritta oltre al considerando (116). Inoltre, i volumi e la quota di mercato delle importazioni dalla RPC sono notevolmente aumentati.

|  |       |       |       |       |
|--|-------|-------|-------|-------|
| Volume delle importazioni (in migliaia di unità) OEM | 2006  | 2007  | 2008  | PI    |
| RPC  | 455   | 476   | 508   | 1 183 |
| Indice 2006 = 100                                    | 100   | 105   | 112   | 260   |
| Quota di mercato (%)                                 | 1%    | 1%    | 1%    | 3%    |
| Volume delle importazioni (in migliaia di unità) AM  | 2006  | 2007  | 2008  | PI    |
| RPC  | 3 247 | 4 667 | 5 301 | 4 954 |
| Indice 2006 = 100                                    | 100   | 144   | 163   | 153   |
| Quota di mercato (%)                                 | 22%   | 25%   | 33%   | 34%   |

### 5.3. Undercutting

- (90) Si ricorda che nella fase provvisoria l'undercutting è stato calcolato per il prodotto in esame considerato nel suo insieme e per i due segmenti separatamente. Questa ripartizione tra i segmenti è stata basata sugli elenchi transazione per transazione comunicati dai produttori UE e dagli esportatori inclusi nei campioni, identificando le vendite ai costruttori di automobili.
- (91) I livelli di undercutting indicati ai considerando (95) e (98) del regolamento provvisorio sono stati ricalcolati per tenere conto dei cambiamenti più rilevanti nei calcoli del dumping (v. sopra). Sono stati anche precisati in funzione della tariffa doganale applicata. Nella fase provvisoria è stata applicata un'aliquota di dazio doganale uniforme del 4,5%. Questo approccio è stato mantenuto nella fase definitiva per calcolare l'undercutting generale (per i due segmenti), perché non tutte le importazioni OEM sono state dichiarate sotto il codice NC corrispondente all'aliquota inferiore del 3%.
- (92) Alcune parti hanno ribadito l'opinione secondo cui il livello di undercutting deve essere calcolato facendo riferimento alla sola componente "valore aggiunto" del prezzo (escludendo il costo dell'alluminio). Come indicato al considerando (96) del regolamento provvisorio, utilizzando questo metodo si otterrebbe un livello di undercutting più elevato. Pertanto, Poiché il livello di undercutting stabilito con riferimento al prezzo pieno (in percentuale) risultava già elevato, tale metodo non è stato esaminato ulteriormente.

- (93) L'undercutting calcolato per il prodotto in esame nel suo insieme va dal 20 al 38%. In entrambi i segmenti l'undercutting rimane sostanziale (tra il 15% e il 29% per le vendite OEM e tra il 49% e il 63% per le vendite AM).

## **6. SITUAZIONE DELL'INDUSTRIA DELL'UNIONE**

### **6.1. Definizione dell'industria dell'Unione ed indicatori macro e microeconomici del pregiudizio**

- (94) Una parte ha sostenuto che la Commissione ha applicato una definizione non corretta dell'industria e della produzione dell'Unione e che la valutazione del pregiudizio deve basarsi su dati relativi ai soli denunzianti e alle società che hanno appoggiato la denuncia e non sulla produzione totale dell'Unione.
- (95) L'industria dell'Unione è stata definita ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base. La valutazione della situazione della produzione complessiva dell'Unione è in linea con le disposizioni del regolamento di base. L'argomento secondo cui la valutazione del pregiudizio si è basata su una definizione scorretta dell'industria dell'Unione va pertanto respinto. Di conseguenza, devono essere respinti tutti gli argomenti riguardanti l'evoluzione delle tendenze degli indicatori di pregiudizio che basano la loro analisi su dati relativi ai produttori che hanno cooperato inclusi nel campione.
- (96) Un altro commento d'ordine più generale è stato che le versioni non riservate dei questionari e dei mini-questionari per i produttori presentavano carenze. La Commissione ha esaminato questi commenti in modo dettagliato e ha chiesto versioni non riservate migliorate, ove necessario. Queste versioni migliorate sono state incluse nel fascicolo consultabile dalle parti interessate, che così possono tutelare pienamente i loro diritti.

- (97) Alcune parti hanno sostenuto che certi produttori UE avrebbero dovuto essere esclusi perché non hanno fornito informazioni complete sulle loro attività e che questa esclusione avrebbe modificato la situazione dell'industria dell'Unione. Queste affermazioni non sono però suffragate dai fatti perché i produttori UE in questione hanno in realtà comunicato tutte le informazioni necessarie. Sono quindi state respinte.
- (98) Un importatore ha sostenuto che avrebbe dovuto essere considerato come un produttore UE per il fatto che ha delocalizzato il processo di produzione nel paese interessato, ma svolge molte altre attività nell'UE (ad esempio, la progettazione). Questa società ha delocalizzato il processo di fabbricazione, ma ha mantenuto nell'UE alcune attività, come il collaudo delle ruote. Dato però che il processo di fabbricazione ha luogo nel paese interessato, questo importatore non può essere considerato un produttore dell'UE nel procedimento antidumping. In considerazione di ciò, l'obiezione ha dovuto essere respinta.
- (99) Alcune parti hanno analizzato gli indicatori di pregiudizio per società. Questo approccio deve essere respinto, perché l'analisi del pregiudizio è condotta per l'industria dell'UE nel suo insieme.

## 6.2. Indicatori macroeconomici

### 6.2.1. Vendite e quote di mercato

(100) Dopo la pubblicazione del regolamento provvisorio, le parti hanno richiesto dati distinti per i segmenti OEM e AM. La tabella seguente riporta i dati delle vendite e delle quote di mercato per i segmenti OEM ed AM:

|   | 2006   | 2007   | 2008   | PI     |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Volume delle vendite OEM dell'industria dell'Unione nel suo insieme in migliaia di unità  | 36 820 | 36 240 | 34 932 | 28 719 |
| Indice 2006 = 100   | 100    | 98     | 95     | 78     |
| Volume delle vendite AM dell'industria dell'Unione nel suo insieme (in migliaia di unità) | 8 626  | 10 443 | 7 962  | 7 075  |
| Indice 2006 = 100   | 100    | 121    | 92     | 82     |
| Quota di mercato OEM (%) (quota dei produttori UE sul totale del consumo OEM)             | 84,5%  | 82,3%  | 83%    | 82,3%  |
| Indice 2006 = 100   | 100    | 97     | 98     | 97     |
| Quota di mercato AM (%) (quota dei produttori UE sul totale del consumo AM)               | 57,4%  | 56,7%  | 49%    | 48,5%  |
| Indice 2006 = 100   | 100    | 99     | 85     | 84     |

- (101) Diverse fonti d'informazione sono state utilizzate per ripartire le vendite tra i due segmenti, in particolare i dati comunicati dai produttori UE nel corso dell'inchiesta, i dati contenuti nella denuncia e i dati raccolti nella fase di preapertura.
- (102) Dalla tabella risulta una tendenza al ribasso delle vendite e delle quote di mercato per entrambi i segmenti, OEM e AM.

### **6.2.2. Contratti**

- (103) Come indicato al considerando (112) del regolamento provvisorio, la Commissione ha continuato ad esaminare i contratti aggiudicati durante il PI, ma eseguiti successivamente. I dati già disponibili sono stati completati dalle nuove informazioni ricevute dai produttori di ruote e dai produttori di automobili dell'UE. Queste informazioni hanno confermato gli ordini di grandezza degli acquisti e le tendenze per quanto riguarda le quote di mercato dei fornitori europei e cinesi. I dati sono confermati dagli argomenti addotti dai produttori di automobili, secondo cui la quota delle importazioni dalla RPC è aumentata per effetto dell'aumento della competitività, della qualità e della capacità dei processi di produzione.



### 6.3. Indicatori microeconomici

#### 6.3.1. Costi di produzione

- (104) Una parte ha sostenuto che i dati sulla redditività indicati al considerando (117) del regolamento provvisorio non corrispondevano a quelli sulle vendite e sui costi di produzione dei considerando (89) e (122) dello stesso regolamento. Questa divergenza è dovuta ad un errore materiale nel calcolo dei costi di produzione, che ha portato a utilizzare una serie di dati erronei. L'errore è stato corretto e i dati relativi ai costi di produzione sono riportati nella tabella seguente.

| In EUR                               | 2006 | 2007 | 2008 | PI   |
|--------------------------------------|------|------|------|------|
| Costo medio di produzione (unitario) | 48,1 | 49,4 | 48,7 | 49,1 |

- (105) La correzione non ha influito sulla tendenza stabilita nella fase provvisoria. Il costo medio di produzione è rimasto stabile nel periodo considerato.

### 6.3.2. Redditività

- (106) In risposta alla richiesta delle parti di disporre di dati suddivisi secondo i segmenti OEM e AM, la redditività è stata calcolata separatamente per i due segmenti. Le tendenze e gli ordini di grandezza sono stati confermati.

| In %               | 2006 | 2007 | 2008 | PI   |
|--------------------|------|------|------|------|
| Redditività totale | 3,2  | 0,7  | -1,5 | -5,4 |
| Redditività OEM    | 3,1  | 0,4  | -1,4 | -5,7 |
| Redditività AM     | 5,2  | 5,7  | -3,3 | -2,4 |

- (107) Come risulta da questa tabella, la redditività è diminuita in entrambi i segmenti. Nel periodo considerato è scesa di 8,8 punti percentuali nel segmento OEM e di 7,6 punti nel segmento AM. Di conseguenza, gli ordini di grandezza e le tendenze per i segmenti OEM e AM considerati separatamente coincidono con quelli determinati per il prodotto in esame nel suo insieme (calo di 8,7 punti percentuali).

### 6.3.3. Utile sul capitale investito

- (108) Le parti hanno rilevato possibili inesattezze nel calcolo dell'utile sul capitale investito. I dati indicati tengono conto di tutti gli elementi che costituiscono l'utile sul capitale investito, compreso il deprezzamento. Le obiezioni sono quindi state respinte.

#### **6.4. Conclusioni relative al pregiudizio**

- (109) Si confermano pertanto le conclusioni di cui ai considerando da (80) a (123) del regolamento provvisorio. L'industria dell'Unione ha subito un grave pregiudizio che si è soprattutto tradotto in un calo di redditività. Alcuni indicatori di pregiudizio sono stati analizzati separatamente per i segmenti OEM e AM. Le tendenze e gli ordini di grandezza constatati nell'evoluzione di questi indicatori corrispondono a quelli stabiliti per il prodotto in esame nel suo insieme.

### **7. NESSO DI CAUSALITÀ**

#### **7.1. Incidenza delle importazioni dalla RPC**

- (110) Alcune parti hanno sostenuto che il calo della produzione e delle vendite dell'industria dell'Unione è stato dovuto a una diminuzione del consumo (che avrebbe anche determinato una diminuzione delle capacità). Nel regolamento provvisorio non si è negata la contrazione del consumo sul mercato dell'Unione. Anche se è possibile che fattori diversi dalle importazioni in dumping dalla RPC (crisi economica e importazioni dalla Turchia) abbiano contribuito al pregiudizio subito dall'industria dell'UE, l'influenza di questi altri fattori non è tale da inficiare il nesso di causalità, come determinato ai considerando da (136) a (152) del regolamento provvisorio. In ogni caso, esiste un legame evidente tra il forte aumento dei volumi delle importazioni dalla Cina a bassi prezzi e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, come indicato ai considerando (126) e seguenti del regolamento provvisorio. Inoltre, come affermato al considerando (103) del regolamento provvisorio e contrariamente alle dichiarazioni delle parti, le capacità si sono mantenute stabili nel periodo considerato (in particolare tra il 2006 ed il 2008, con un calo del 4% tra il 2008 e il PI).

- (111) Alcune parti hanno fatto riferimento a dichiarazioni pubblicate da produttori dell'Unione nei loro siti Internet e al fatto che le importazioni in dumping dalla RPC non erano citate fra le cause di pregiudizio. Quali che siano state le dichiarazioni pubbliche dei produttori dell'Unione (che in ogni caso non escludono che le importazioni cinesi siano una causa possibile di pregiudizio), i dati disponibili dimostrano chiaramente che esiste un nesso di causalità tra il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione e le importazioni in dumping dalla RPC.
- (112) Alcune parti hanno affermato che il calo di redditività era dovuto alla diminuzione dei volumi di produzione e alla conseguente impossibilità per i produttori di ammortizzare i costi fissi sul ridotto numero di ruote prodotte. Il calo della produzione è dovuto alla perdita di quota di mercato risultante dalla penetrazione delle importazioni cinesi.
- (113) Alcune parti hanno sostenuto che le importazioni dalla RPC non potevano essere state la causa del pregiudizio subito dall'industria dell'Unione perché nel 2007 la redditività è diminuita nonostante i prezzi e le vendite si siano mantenuti stabili. Va ricordato che tra il 2006 ed il 2007, la quota di mercato delle importazioni dalla RPC è cresciuta e il loro volume è aumentato del 40%. Per queste ragioni l'affermazione ha dovuto quindi essere respinta.
- (114) Pertanto, si confermano le conclusioni di cui ai considerando (126)-(130) del regolamento provvisorio.

## **7.2. Effetti di altri fattori**

### **7.2.1. Segmentazione**

- (115) Le parti hanno ribadito la loro tesi, secondo cui il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, la quale destina la maggior parte delle proprie vendite al segmento OEM, non può essere stato causato dalle importazioni cinesi che si concentrano in modo predominante sul segmento AM e hanno una presenza limitata nel segmento OEM. Si ricorda che a queste osservazioni è stato risposto ai considerando (131)-(135) del regolamento provvisorio.
- (116) Dopo l'istituzione delle misure provvisorie, alcune parti hanno fatto riferimento al considerando (133) del regolamento provvisorio, in cui si afferma che "esistono indicazioni che i produttori di automobili utilizzano le offerte cinesi per costringere l'industria dell'UE ad abbassare i suoi prezzi". Queste parti hanno sostenuto che le istituzioni europee non possono fondare le loro conclusioni su indicazioni ma soltanto su prove inoppugnabili. Le parti hanno inoltre rilevato che queste affermazioni non sono suffragate da informazione contenute nel fascicolo consultabile dalle parti interessate.

- (117) Occorre anzitutto sottolineare la grande sensibilità commerciale di questo tipo di informazioni. Alle informazioni già in possesso della Commissione si sono aggiunte quelle fornite dalle parti, che hanno confermato le conclusioni basate sulle prove di cui la Commissione disponeva nella fase provvisoria, da cui risulta una chiara pressione al ribasso dei prezzi. La Commissione ha inoltre ampliato il fascicolo per quanto riguarda l'aspetto della pressione sui prezzi. I produttori dell'Unione hanno fornito un'ampia documentazione sulle procedure di gara, che ha confermato le conclusioni raggiunte per quanto riguarda la pressione al ribasso sui prezzi e l'utilizzo delle offerte cinesi come criterio di riferimento per esercitare tale pressione. In alcuni casi, il prezzo base fissato dai produttori di automobili (che costituisce il punto di partenza della negoziazione) era inferiore ai costi sostenuti dai produttori dell'Unione e quindi fin dall'inizio insostenibile. Perfino offerte inferiori a questo livello sono, in certi casi, risultate insufficienti.
- (118) Secondo le informazioni di cui dispone la Commissione, alcuni produttori di automobili si limitano a indicare agli offerenti che dovrebbero allineare i loro prezzi sulle offerte cinesi, altri utilizzano offerte di imprese che non hanno partecipato alla gara, altre ancora non pongono limitazioni e ammettono qualsiasi offerta (anche di chi non soddisfa i requisiti).

- (119) I produttori di automobili hanno sostenuto che il prezzo non è un fattore determinante nelle loro decisioni di approvvigionamento. Le informazioni di cui si dispone indicano in effetti che altri elementi sono presi in considerazione, ma che il prezzo ha un ruolo preponderante.
- (120) Si confermano pertanto le conclusioni di cui ai considerando (131)-(135) del regolamento provvisorio.

### **7.2.2. Incidenza delle importazioni dalla Turchia**

- (121) Le parti hanno sostenuto che la Commissione ha sottovalutato l'incidenza delle importazioni turche come causa del pregiudizio subito dall'industria dell'Unione. Si ricorda che ai considerando (136) e (137) del regolamento provvisorio si è ammesso che i prezzi inferiori delle importazioni turche possono avere avuto un impatto negativo sulla situazione dell'industria dell'Unione, ma non in misura tale da annullare il nesso di causalità tra le importazioni in dumping dalla RPC e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (122) L'impatto delle importazioni dalla Turchia è stato anche valutato per i singoli segmenti. Si è stabilito che  $\frac{3}{4}$  delle importazioni turche erano destinate al segmento OEM. Si è confermato che le tendenze e gli ordini di grandezza stabiliti per i segmenti OEM e AM considerati nel loro insieme corrispondono a quelli di ciascun segmento considerato separatamente. Secondo le informazioni fornite da diverse parti che hanno cooperato, durante il periodo considerato i prezzi AM delle importazioni turche sono diminuiti. I prezzi delle importazioni OEM dalla Turchia si sono invece mantenuti relativamente stabili.

- (123) Le parti hanno sottolineato che i prezzi delle importazioni turche sono sensibilmente diminuiti tra il 2008 e il PI. Tuttavia, come rilevato al considerando (137) del regolamento provvisorio, la differenza di prezzo è stata nettamente inferiore a quella tra i prezzi delle importazioni cinesi e i prezzi dei produttori UE.
- (124) In risposta alle osservazioni di una delle parti, secondo cui la Turchia avrebbe dovuto essere inclusa nella denuncia (v. sopra, considerando (9) e seguenti), va notato che la non inclusione della Turchia non annulla il nesso di causalità tra le esportazioni cinesi del prodotto in esame e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (125) Per queste ragioni le obiezioni sollevate dalle parti devono essere respinte. Alla luce di quanto precede e in assenza di ulteriori osservazioni, si confermano i considerando (136) e (137) del regolamento provvisorio.

### **7.2.3. Incidenza delle importazioni da paesi terzi**

- (126) Alcune parti hanno sostenuto che tra il 2006 e il 2008 la quota di mercato delle importazioni da paesi terzi diversi dalla RPC è aumentata. Si constata che la parte delle importazioni da paesi terzi si è mantenuta stabile, con lievi variazioni dell'ordine dell'1%. L'argomento ha dovuto quindi essere respinto.



- (127) Alcuni paesi hanno indicato che le importazioni dal Sudafrica hanno contribuito al pregiudizio subito dall'industria dell'Unione in ragione del loro volume e/o dei loro prezzi. Come indicato al considerando (99) del regolamento provvisorio, la quota di mercato delle importazioni sudafricane, anche se è aumentata in volume, dal 2007 si è mantenuta stabile (all'1,4 %, con un incremento dello 0,6% tra il 2006 e il 2007). Secondo le informazioni fornite alla Commissione, la maggioranza di queste importazioni era destinata al mercato OEM. Per quanto riguarda i prezzi delle importazioni OEM dal Sudafrica, le informazioni comunicate alla Commissione sono contraddittorie. Sulla base dei dati Eurostat, i prezzi sono aumentati da 43 a 51 EUR. Questi dati corrispondono alle informazioni fornite da un produttore UE. L'argomento relativo all'incidenza delle importazioni sudafricane deve quindi essere respinto.
- (128) Le conclusioni dei considerando (136)-(138) del regolamento provvisorio relative alle importazioni da paesi terzi, considerate nel loro insieme o separatamente, sono quindi confermate.

#### **7.2.4. Incidenza della crisi economica**

- (129) Le parti hanno ribadito i loro argomenti riguardanti l'impatto della crisi finanziaria. Queste osservazioni, in particolare quelle relative al calo della produzione di automobili, sono state discusse nel regolamento provvisorio.
- (130) Come indicato al considerando (142) del regolamento provvisorio, la tendenza al ribasso dei prezzi è cominciata ben prima della crisi economica ed è stata concomitante alla penetrazione nel mercato delle importazioni cinesi.

(131) Si confermano pertanto le conclusioni dei considerando (139)-(144) del regolamento provvisorio.

#### **7.2.5. Concorrenza tra i produttori dell'Unione e concentrazione sul mercato UE**

(132) Le parti hanno affermato che la struttura dell'industria dell'Unione ha contribuito al pregiudizio che questa ha subito, ma, come specificato ai considerando (146) e (147) del regolamento provvisorio, i dati raccolti durante l'inchiesta dimostrano che le piccole e le grandi imprese hanno subito conseguenze simili.

#### **7.2.6. Decisioni di gestione dei produttori dell'Unione**

(133) Alcune parti hanno sostenuto che a causare il pregiudizio sono stati errori di gestione dei produttori dell'Unione. Queste osservazioni si riferiscono ai produttori citati al considerando (124) del regolamento provvisorio che hanno chiuso o sono oggetto di una procedura di fallimento. Va notato che le osservazioni delle parti riguardano soltanto 4 società, mentre il regolamento provvisorio ne citava 30. In generale, queste osservazioni non sono corroborate da prove. In ogni caso, i dati disponibili dimostrano chiaramente l'esistenza di un nesso di causalità tra il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione e le importazioni dalla RPC. Questa conclusione è confermata dal fatto che, nonostante le chiusure, la quota di mercato delle società restanti non è aumentata.

### **7.2.7. Importazioni dell'industria dell'Unione da paesi terzi**

- (134) Alcune parti hanno sostenuto che un produttore UE offriva ruote a basso prezzo provenienti da paesi terzi e ha così contribuito al pregiudizio subito dall'industria dell'UE. Queste affermazioni non sono però confermate da prove e soprattutto non risulta chiaro se queste importazioni riguardano quantità significative. L'argomento ha dovuto quindi essere respinto.

### **7.2.8. Prezzo dell'alluminio e contratti di fornitura dell'industria dell'Unione**

- (135) È stato sostenuto che i costi medi di produzione sono rimasti stabili nonostante le variazioni del prezzo dell'alluminio. Alcune parti hanno affermato che i produttori dell'Unione hanno subito perdite perché, avendo stipulato contratti a lungo termine per la fornitura di alluminio, non hanno potuto adeguare i loro prezzi in funzione del calo dei prezzi LME. Le informazioni fornite da produttori dell'Unione che hanno cooperato smentiscono queste affermazioni, che sono state quindi respinte.

### **7.2.9. Fluttuazioni dei tassi di cambio**

- (136) È stato anche sostenuto che il pregiudizio per i produttori dell'Unione probabilmente diminuirà per effetto dell'apprezzamento del renminbi rispetto all'EUR. Le oscillazioni valutarie spingerebbero al rialzo i prezzi delle importazioni in dumping commercializzate in EUR, e questo colmerebbe il divario tra i prezzi delle importazioni in dumping e quelli dei produttori dell'Unione.

- (137) Si ricorda a questo riguardo che l'inchiesta ha il compito di stabilire se le importazioni oggetto di dumping (in termini di prezzi e volume) abbiano arrecato (o è probabile che arrechino) un pregiudizio grave all'industria dell'Unione o se tale pregiudizio sia dovuto ad altri fattori. A questo proposito l'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento di base fa riferimento alla necessità di dimostrare che il livello dei prezzi delle importazioni in dumping causa un pregiudizio. Esso menziona pertanto solo la differenza tra i prezzi e non esige un'analisi dei fattori che incidono sul loro livello.
- (138) Gli effetti probabili delle importazioni in dumping sui prezzi dell'industria dell'Unione sono esaminati essenzialmente accertando l'esistenza di una sottoquotazione, depressione e compressione dei prezzi. A tal fine vengono messi a confronto i prezzi delle esportazioni in dumping e i prezzi di vendita dell'industria comunitaria; i prezzi delle esportazioni utilizzati per calcolare il pregiudizio devono talvolta essere convertiti in un'altra valuta per essere comparabili. Di conseguenza, il ricorso a tassi di cambio in questo contesto serve unicamente a garantire che la differenza di prezzo sia stabilita su una base comparabile. È perciò evidente che il tasso di cambio, in linea di principio, non può costituire un altro fattore di pregiudizio.
- (139) Quanto sopra è confermato dal testo dell'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento di base, che menziona altri fattori noti diversi dalle importazioni in dumping. Nell'elenco degli altri fattori noti citati nell'articolo non figura alcun fattore che incida sul livello di prezzo delle importazioni oggetto di dumping.

- (140) Tuttavia, anche tenendo conto di tale fattore, data la probabile pressione esercitata sui prezzi al consumo in un contesto di crisi del mercato, è improbabile che gli importatori che acquistano dai paesi interessati siano in grado di aumentare i prezzi di vendita ai dettaglianti in conseguenza dell'apprezzamento del renminbi. Inoltre, i tassi di cambio sono molto difficili da prevedere e dopo il PI si è avuto un apprezzamento del renminbi rispetto all'EUR. Tutti questi elementi non permettono di concludere che le fluttuazioni delle valute avranno per effetto un aumento dei prezzi delle importazioni in dumping dal paese interessato.
- (141) Alla luce di quanto precede, non è possibile concludere che l'andamento dei tassi di cambio potrebbe essere un altro fattore di pregiudizio.

#### **7.2.10. Aumento della domanda di ruote in acciaio**

- (142) Alcune parti hanno affermato che il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione era dovuto al fatto che in tempi di crisi economica i consumatori spostano la loro scelta su ruote in acciaio meno costose o automobili più piccole che sarebbero più spesso equipaggiate con ruote in acciaio. Inoltre, gli incentivi introdotti da diversi paesi europei avrebbero favorito le vendite di piccole automobili. Altre parti hanno d'altro canto sostenuto che, anche se gli incentivi hanno effettivamente potuto favorire le vendite di piccole automobili, si è trattato di automobili meglio equipaggiate e con ruote in alluminio.

- (143) Un'ulteriore analisi è stata svolta sulla base dei dati disponibili, perché non esistono statistiche generali riguardanti le ruote in acciaio. Dati sul consumo di ruote in acciaio hanno potuto essere ricavati dal confronto tra i dati relativi alla produzione di automobili nell'UE (considerando (141) del regolamento provvisorio) e al consumo di ruote OEM (v. sopra, considerando (85)).

|   | 2006   | 2007   | 2008   | PI     |
|---|--------|--------|--------|--------|
| Automobili prodotte nell'UE (in migliaia di unità)                    | 16 198 | 17 103 | 15 947 | 13 443 |
| Ruote utilizzate nella produzione di automobili (n. automobili x 4,5) | 72 891 | 76 963 | 71 761 | 60 493 |
| Consumo di ruote OEM in alluminio nell'UE (in migliaia di unità)      | 43 573 | 44 009 | 42 076 | 34 915 |
| Consumo di ruote in acciaio nell'UE (in migliaia di unità)            | 29 318 | 32 954 | 29 685 | 25 578 |
| Quota di ruote OEM in alluminio                                       | 59%    | 57%    | 58%    | 57%    |
| Quota di ruote in acciaio   | 40%    | 42%    | 41%    | 42%    |

- (144) Dalla tabella risulta che il consumo di ruote in acciaio è diminuito del 12% tra il 2008 e il PI, mentre la quota delle ruote in alluminio nella produzione di automobili nuove è diminuita soltanto dell'1% tra il 2008 e il PI (periodo interessato dalla crisi economica). La quota di ruote in acciaio nella produzione di automobili nuove nell'UE è cresciuta nello stesso periodo di 1 punto percentuale.
- (145) Si può concludere che la quota di ruote in acciaio e di ruote in alluminio nella produzione di automobili nuove si è mantenuta stabile. Inoltre, le tendenze del consumo e della produzione di ruote in alluminio non suffragano questo argomento, che è stato perciò respinto.

### **7.3. Conclusioni sul nesso di causalità**

- (146) Nessuno degli argomenti avanzati dalle parti interessate dimostra che l'incidenza di fattori diversi dalle importazioni in dumping dalla RPC è tale da infirmare il nesso di causalità tra le importazioni in dumping e il pregiudizio constatato. Le conclusioni relative al nesso di causalità esposte nel regolamento provvisorio sono dunque confermate.

## **8. INTERESSE DELL'UNIONE**

- (147) Tenendo conto delle osservazioni delle parti, la Commissione ha sottoposto a una nuova analisi tutti gli argomenti relativi agli interessi dell'Unione. Tutte le questioni sono state esaminate e le conclusioni del regolamento provvisorio sono state confermate.

### **8.1. Interesse degli importatori**

- (148) Come annunciato al considerando (160) del regolamento provvisorio, la Commissione ha ulteriormente esaminato l'effetto dei dazi per le società che importano e rivendono con il loro marchio ruote in alluminio di cui hanno delocalizzato la produzione nella RPC. Si è stabilito che, anche se l'effetto dei dazi su tali società sarebbe molto probabilmente superiore a quello che avrebbe su altri tipi di importatori, come definiti ai considerando (159) e (160) del regolamento provvisorio, non sarebbe comunque sproporzionato in rapporto agli effetti generali sull'industria dell'Unione nel suo insieme.
- (149) Sulla base dei prezzi indicati per il PI da un importatore che ha cooperato all'inchiesta (che ha delocalizzato la sua produzione), si è stabilito che i margini di profitto realizzati da questo tipo di società sarebbero sufficienti a sopportare gli effetti dei dazi. I margini realizzati dalla società sono stati superiori ai dazi proposti.

### **8.2. Interesse degli utilizzatori**

- (150) Dopo l'istituzione delle misure provvisorie, le parti hanno ribadito i loro commenti generali sul costo elevato delle misure, senza però fornire prove a sostegno delle loro affermazioni. Si ricorda che l'analisi dell'incidenza sui costi è stata basata su dati forniti dai produttori di automobili che hanno cooperato all'inchiesta. Solo tre società hanno fornito tali dati prima dell'istituzione delle misure provvisorie e le conclusioni della Commissione hanno potuto basarsi solo su questi dati.



- (151) Come indicato al considerando (165) del regolamento provvisorio, l'impatto delle misure sui costi è limitato (con un aumento massimo dello 0,223% nell'ipotesi di un aumento del 22,3% del livello di tutti i prezzi). Tuttavia, anche questo aumento massimo appare poco significativo tenuto conto del fatturato realizzato dai produttori di automobili.
- (152) Alcune parti hanno sostenuto che l'aumento dei costi dovuto alle misure le costringerebbe a delocalizzare la produzione. Tuttavia, considerata l'incidenza limitata della misura sui costi, una decisione di delocalizzare la produzione di automobili, prospettata da alcuni costruttori, sembra sproporzionata rispetto all'impatto sui costi. Questi argomenti hanno quindi dovuto essere respinti.
- (153) Va anche notato che la tesi di un effetto elevato sui costi è in contraddizione con quanto hanno affermato alcuni produttori di automobili, e cioè che dipendono dalle forniture cinesi soltanto in misura molto limitata.
- (154) Si confermano pertanto le conclusioni del regolamento provvisorio sull'incidenza delle misure sui costi.

### **8.3. Pluralità delle fonti di approvvigionamento**

- (155) Il denunziante ha affermato che l'istituzione delle misure, mantenendo in attività l'industria dell'Unione, garantirebbe la pluralità delle fonti di approvvigionamento e sarebbe perciò nell'interesse dell'industria automobilistica.

- (156) Altre parti, principalmente utilizzatori, hanno ribadito i loro argomenti circa la concorrenza sul mercato dell'UE. Hanno anche sostenuto che le importazioni dalla RPC sono indispensabili per coprire la domanda sul mercato dell'UE, non essendo i produttori dell'UE in grado di offrire capacità sufficienti. Il tasso di utilizzo delle capacità, che si è mantenuto al 92% nel 2006 e nel 2007, è crollato all'84% nel 2008 e al 73% nel PI. Questi dati dimostrano che esistono, soprattutto attualmente, sufficienti capacità disponibili che potrebbero essere impiegate per aumentare la produzione. Inoltre, l'argomento secondo cui le capacità dell'industria dell'Unione sarebbero insufficienti è in contraddizione con altre affermazioni dell'industria automobilistica, in particolare quella di una forte diminuzione della domanda di ruote OEM. Questi argomenti hanno quindi dovuto essere respinti.
- (157) Una parte ha sostenuto che i produttori cinesi non producono gli stessi tipi di prodotti dei produttori europei di ruote in alluminio. Questa affermazione ha dovuto essere respinta visto il livello di corrispondenza dei numeri di controllo di prodotto (NCP) constatato in questo caso (secondo il metodo di calcolo utilizzato, come è spiegato al considerando (93), il tasso di corrispondenza sarebbe del 92% per il calcolo dell'undercutting per il prodotto in esame nel suo insieme e del 77% per i segmenti OEM ed AM considerati separatamente).
- (158) Si confermano pertanto le conclusioni del considerando (166) del regolamento provvisorio.

#### **8.4. Corea del Sud**

- (159) Le parti hanno ripetuto le loro osservazioni per quanto riguarda l'effetto negativo dei dazi nel presente caso se si aggiungono altri fattori come il vantaggio concorrenziale conferito ai costruttori di automobili sudcoreani dall'accordo di libero scambio. Queste osservazioni non sono state suffragate da alcuna nuova prova. Va notato che nulla dimostra che l'accordo di libero scambio arrecherebbe pregiudizio all'industria automobilistica e che, in ogni caso, esso prevede la possibilità di ricorrere a uno strumento di salvaguardia. Le conclusioni dei considerando (167) e (168) del regolamento provvisorio sono perciò confermate.

#### **8.5. Conclusioni relative all'interesse dell'Unione**

- (160) Si confermano le conclusioni di cui ai considerando (153)-(171) del regolamento provvisorio.

### **9. MISURE PROVVISORIE**

#### **9.1. Livello di eliminazione del pregiudizio**

- (161) La maggioranza delle osservazioni ricevute ha riguardato il calcolo del livello di eliminazione del pregiudizio. Le parti hanno contestato la metodologia usata per questo calcolo e hanno lamentato l'insufficienza delle informazioni comunicate.

### 9.1.1. Comunicazione delle informazioni

- (162) Si ricorda che la metodologia usata per il calcolo del livello di eliminazione del pregiudizio è stata illustrata in dettaglio nella nota inclusa nel fascicolo consultabile dalle parti interessate alla data di pubblicazione delle misure provvisorie. Tutte le parti interessate hanno anche ricevuto questa nota con la lettera di informazione inviata il giorno stesso.
- (163) Una seconda nota è stata inclusa nel fascicolo consultabile dalle parti interessate in risposta ai commenti ricevuti dopo l'istituzione delle misure provvisorie.
- (164) Si ricorda che i NCP utilizzati per il calcolo per produttore di automobili sono stati chiaramente indicati nella nota menzionata. Tuttavia, nessun dato preciso sui prezzi e i volumi ha potuto essere comunicato per ragioni di riservatezza.
- (165) Per quanto riguarda le importazioni dalla Cina, i dati relativi alle quantità esportate, al valore cif frontiera dell'Unione e ai prezzi di vendita unitari medi ponderati non hanno potuto essere comunicati, perché basati sulle operazioni realizzate da due esportatori. Rendere noti questi dati avrebbe significato violare l'obbligo di riservatezza imposto dal regolamento di base.
- (166) Per quanto riguarda le operazioni realizzate dai produttori dell'Unione sul mercato dell'UE, solo informazioni più dettagliate riguardanti singolarmente ogni produttore sarebbero state significative, ma anche in questo caso si sarebbe violato l'obbligo di riservatezza di cui sopra.

(167) Per queste ragioni, si considera che le informazioni dettagliate sulla metodologia applicata per calcolare il dazio (tra cui in particolare i NCP utilizzati e suddivisi per produttore di automobili) sono state sufficienti per permettere alle parti di esercitare pienamente il loro diritto di difesa, nel rispetto degli obblighi di riservatezza previsti dal regolamento di base.

### **9.1.2. Metodologia**

(168) Si ricorda che l'underselling è stato calcolato in base ai dati relativi agli acquisti di ruote in alluminio effettuati dai produttori di automobili. Per le ragioni esposte in particolare ai considerando (174)-(177) del regolamento provvisorio, questo metodo di calcolo include soltanto le ruote in alluminio destinate al segmento OEM. I produttori di automobili che cooperano all'inchiesta hanno confermato che per l'acquisto delle ruote in alluminio seguono una procedura di gara. Data la natura delle procedure di gara, i modelli "dual sourced" devono essere identici sotto ogni aspetto, che siano acquistati dalla RPC o dall'UE. Per garantire il livello più elevato possibile di confronto tra i prodotti importati dalla Cina e i prodotti UE, il confronto è stato effettuato NCP per NCP separatamente per ogni grande produttore di automobili identificato nei dati forniti dai produttori UE inclusi nel campione e dagli esportatori cinesi che hanno cooperato. Contrariamente a quanto sostenuto da alcune parti, il livello dei dazi non è il risultato di un qualche adeguamento, ma tiene conto del fatto che deve essere fissato a un livello che consenta di compensare il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.

### **9.1.2.1. Informazioni utilizzate come base del calcolo**

- (169) Le parti hanno sostenuto che il livello di eliminazione del pregiudizio è stato calcolato sulla base di offerte, anche se questo tipo di informazioni non è stato richiesto nel corso dell'inchiesta, né reso disponibile nel fascicolo consultabile dalle parti interessate.
- (170) Il riferimento alle offerte nella descrizione della metodologia applicata per calcolare il livello del dazio era inteso solo come riferimento al tipo di procedura di approvvigionamento utilizzata dai produttori di automobili, che garantiva che le ruote "dual sourced" fossero identiche e un livello più elevato di comparabilità. Non si trattava di un riferimento ad una documentazione o a fonti di informazioni sulla base delle quali sarebbero stati effettuati i calcoli.
- (171) I calcoli sono stati effettuati nel modo abituale, sulla base degli elenchi transazione per transazione forniti dai produttori esportatori e dai produttori UE inclusi nel campione. La corrispondenza dei NCP è stata stabilita al livello del produttore di automobili, cioè nell'ambito di una categoria di operazioni identificate come vendite degli esportatori e dei produttori UE a un particolare produttore di automobili. Questi dati sono stati interamente verificati.

### **9.1.2.2. Aggiustamenti**

- (172) I commenti delle parti hanno riguardato gli aggiustamenti praticati nel calcolo. La Commissione ha accettato alcuni di questi commenti.

- (173) Si ricorda che i prezzi cif praticati dagli esportatori cinesi sono stati corretti aumentandoli del 7,6%: 4,5% per il dazio doganale più 3,1% per altri costi di importazione. Per costruire un prezzo bersaglio in base al prezzo di vendita effettivo praticato dai produttori UE, è stato necessario effettuare due aggiunte:
1. un'aggiunta del 5,4% sulla base del fatturato, per giungere al livello del costo di produzione (questo equivale alla perdita media ponderata subita dai produttori di ruote dell'UE constatata per il PI);
  2. un'aggiunta del 3,2 %, sulla base del fatturato al costo di produzione (calcolato come indicato sub 1) per tenere conto di un profitto ragionevole e arrivare a un prezzo bersaglio. Il 3,2% corrisponde al profitto realizzato dall'industria dell'Unione nel 2006, primo anno del periodo considerato, quando i risultati finanziari dei produttori dell'Unione non risentivano ancora degli effetti del dumping pregiudizievole.
- (174) Per quanto riguarda i dazi doganali, nella fase provvisoria i prezzi all'importazione sono stati corretti aumentandoli del 4,5 %, percentuale corrispondente al dazio doganale applicato al codice NC 8708 70 50. Tuttavia, è il codice NC 8708 70 10 che, di norma, copre le ruote in alluminio destinate al montaggio industriale (cioè OEM), e non il codice NC 8708 70 50. Alle importazioni che rientrano in questo codice si applica un dazio del 3%. Tenuto conto della metodologia utilizzata per determinare il livello di eliminazione del pregiudizio, che è basata sul segmento OEM, e considerate le osservazioni delle parti dopo l'istituzione delle misure provvisorie, è opportuno, per procedere in modo coerente, utilizzare un'aliquota del 3%.

- (175) Per quanto riguarda il profitto bersaglio, le parti hanno sostenuto che questo margine di profitto è stato calcolato per i produttori OEM e per i produttori AM, e questo potrebbe gonfiare il calcolo basato sulle sole operazioni OEM. Tenendo conto delle osservazioni delle parti, la Commissione ha corretto questi calcoli applicando tassi di perdita e di profitto calcolati soltanto per le ruote OEM (-5,7% e 3,1% rispettivamente; v. sopra i considerando (106) e seguenti).
- (176) Le parti hanno inoltre sostenuto che il livello di profitto dovrebbe essere corretto abbassandolo per tener conto dell'effetto della crisi. Tuttavia, è prassi corrente applicare il margine di profitto che l'industria avrebbe ottenuto in assenza di pratiche di dumping. Altri fattori di pregiudizio, anche se vi contribuiscono, non sono presi in considerazione per il calcolo del profitto bersaglio.
- (177) Alcune parti hanno sostenuto che la metodologia utilizzata per calcolare il livello di eliminazione del pregiudizio non era conforme a quella stabilita dal regolamento di base. Quest'ultimo non prevede però un metodo particolare per la fissazione del livello di eliminazione del pregiudizio. Il metodo da applicare per stabilire questo livello deve essere determinato sulla base di circostanze specifiche. Come è stato spiegato nel regolamento provvisorio e in altre parti del presente regolamento, i fatti in questione giustificano la metodologia adottata dalle istituzioni europee. Va anche notato che i livelli di undercutting indicati nel regolamento provvisorio e al considerando (93) dimostrano che se fosse applicato il metodo suggerito da alcune parti i livelli di underselling risulterebbero molto più elevati.
- (178) Tenuto conto di questi cambiamenti, l'aliquota del dazio risulta del 22,3%.



### 9.1.2.3. Applicabilità del "dazio OEM" alle vendite AM

- (179) Una delle parti ha sostenuto che è inappropriato che il calcolo del livello di eliminazione del pregiudizio si basi sulle sole vendite OEM quando il dazio si applica anche alle ruote AM. Come si è già spiegato sopra (e ai considerando (174)-(177) del regolamento provvisorio), questo metodo in questo caso è appropriato perché l'85% delle vendite dei produttori dell'Unione riguarda il segmento OEM.
- (180) Il metodo seguito dalla Commissione che ha limitato il calcolo dell'elemento eliminazione del pregiudizio al solo segmento OEM era il più appropriato. Un approccio diverso non è stato ritenuto appropriato perché avrebbe condotto a una situazione nella quale un insieme di dati relativi alle esportazioni riguardanti principalmente il segmento AM sarebbe stato comparato ai dati dell'industria UE, le cui vendite sono dirette essenzialmente al segmento OEM.
- (181) Il metodo applicato è giustificato e ragionevole dato che l'obiettivo della misura è di eliminare il pregiudizio subito dall'industria dell'UE. Esso garantisce che il dazio non sia stato fissato a un livello superiore a quello necessario per eliminare il pregiudizio.

#### **9.1.2.4. Impraticabilità e obbligo di stabilire un dazio individuale per gli operatori cui è stato concesso il TI**

- (182) Una delle parti ha affermato che il secondo comma dell'articolo 9, paragrafo 5, del regolamento di base, non prevede, contrariamente al primo comma, la possibilità di non specificare il dazio individuale. Ha quindi sostenuto che l'eccezione per motivi di impraticabilità non può applicarsi in questo caso e che resta l'obbligo di stabilire un'aliquota di dazio individuale per gli esportatori cui è stato concesso il TI.
- (183) Alcune parti hanno inoltre sostenuto che l'impraticabilità era dovuta soltanto alla metodologia seguita e quindi "autoindotta" dalla Commissione. Le parti hanno sostenuto che la Commissione disponeva di tutti i dati comunicati dai produttori esportatori AM, che gli avrebbero permesso di includere le vendite AM nel calcolo del livello di eliminazione del pregiudizio.
- (184) Infine, alcune parti hanno sostenuto che poiché la Commissione ha potuto calcolare l'undercutting separatamente per i segmenti OEM e AM doveva essere in grado di calcolare l'underselling. I prezzi AM potevano essere comparati con i prezzi OEM perché la struttura NCP non contiene alcuna distinzione tra i due segmenti.

- (185) Per quanto riguarda il primo argomento, è vero che l'articolo 9, paragrafo 5, del regolamento di base presuppone che, se un operatore ottiene il TI, sarà possibile determinare un dazio individuale nei suoi riguardi. Tuttavia, nel caso specifico questo sarebbe impraticabile e/o inappropriato, perché, come si è spiegato sopra, è necessario, per determinare il livello di eliminazione del pregiudizio, considerare essenzialmente le vendite del segmento OEM. Inoltre, per quanto riguarda tutti i produttori che hanno ottenuto il TI, un dazio basato anche sulle loro vendite AM sarebbe eccessivamente elevato, cioè superiore a quello che sarebbe giustificato nelle circostanze di questo caso particolare per eliminare il pregiudizio. Questo perché, come spiegato sopra, un livello di eliminazione del pregiudizio del 22,3% è sufficiente a proteggere i produttori dell'Unione sul loro mercato primario (OEM). Un dazio che fosse basato anche sulle vendite AM - che per tutti e tre i produttori che godono del TI sarebbe superiore - sarebbe quindi eccessivamente elevato.
- (186) Va anche rilevato che il riferimento del considerando (182) del regolamento provvisorio alla mancanza di dati attendibili non riguardava la qualità dei dati forniti, ma il tipo di dati utilizzati per il calcolo (corrispondenza NCP per produttore di automobili, ossia confronto dei modelli acquistati dalla RPC e dall'UE da un dato produttore di automobili). Il tipo di procedura utilizzato per approvvigionarsi in ruote sul segmento OEM ha permesso di ottenere una migliore comparabilità. Non è stato possibile fornire lo stesso tipo di dati per le vendite AM perché sono utilizzate procedure diverse.

- (187) L'operazione consistente nello stabilire il pregiudizio sulla base dell'articolo 3 del regolamento di base è giuridicamente distinta dalla fissazione dell'aliquota del dazio, che ha luogo dopo che è stato stabilito il pregiudizio; l'aliquota deve essere sufficiente a eliminare il pregiudizio. La Commissione, di conseguenza, ha effettuato questo calcolo seguendo la metodologia scelta. Anche il fatto che la struttura NCP non includeva il criterio dei canali di vendita non è collegato alla metodologia seguita per stabilire il livello di eliminazione del pregiudizio.
- (188) Gli argomenti delle parti relativi all'applicazione dell'eccezione per impraticabilità e al carattere incondizionato dell'obbligo di stabilire un'aliquota di dazio individuale devono essere respinti.

#### **9.1.2.5. Rappresentatività delle operazioni utilizzate**

- (189) Le parti hanno anche obiettato che il livello di eliminazione del pregiudizio è stato calcolato in modo arbitrario, perché sono state selezionate solo alcune transazioni non rappresentative.

- (190) In primo luogo, le parti hanno sostenuto che il calcolo era fondato su un volume non rappresentativo di importazioni dalla RPC. Tale metodo sarebbe in contraddizione con l'accordo antidumping dell'OMC<sup>1</sup> in quanto non può essere considerato come basato su prove inoppugnabili. Un denunziante ha affermato che il fatto che la maggioranza delle vendite dell'industria dell'UE avvenga sul segmento OEM non ha alcuna importanza, perché lo scopo del calcolo dell'underselling è quello di determinare l'importo medio del quale occorrerebbe aumentare il prezzo delle importazioni in dumping perché non causino pregiudizio. Il calcolo dell'underselling deve essere rappresentativo delle importazioni in dumping e non delle vendite dell'industria UE. Un'altra parte ha sostenuto che questo approccio è in contrasto con la prassi delle istituzioni europee, perché di norma l'undercutting e l'underselling individuali sono ponderati per NCP sulla base della quota delle quantità di esportazioni in undercutting e underselling e non delle quantità vendute dall'industria UE.
- (191) Si ricorda che il margine di eliminazione del pregiudizio riflette (sulla base del campione) la situazione dell'85% circa delle vendite dell'industria dell'UE che sono destinate al segmento OEM. È stata la scelta del metodo, e non le modalità tecniche del calcolo, a essere dettata dalla situazione particolare del mercato dell'UE, in cui la maggioranza delle vendite è destinata al segmento OEM. Questa scelta ha indotto la Commissione a comparare i prezzi al livello del produttore di automobili; questo ha permesso di ottenere una migliore comparabilità e allo stesso tempo di evitare una sovrastima del livello di eliminazione del pregiudizio.

---

<sup>1</sup> Accordo sull'applicazione dell'articolo IV dell'accordo generale sulle tariffe e sul commercio, 1994.

(192) Si ricorda inoltre, per quanto riguarda la rappresentatività, che il tasso di corrispondenza tra le transazioni di esportazione utilizzate rispetto al totale delle esportazioni degli esportatori cinesi del campione verso il segmento OEM è risultato superiore al 55%. Questo tasso è stato giudicato rappresentativo data la metodologia utilizzata per il calcolo del livello di eliminazione del pregiudizio.

#### **9.1.2.6. Dazio basato sull'undercutting**

(193) Una delle parti ha sostenuto che il margine di pregiudizio avrebbe dovuto essere basato sull'undercutting, secondo la prassi introdotta col regolamento (CE) n. 1531/2002 del Consiglio<sup>1</sup> che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di apparecchi riceventi di televisione a colori originari della Repubblica popolare cinese, della Repubblica di Corea, della Malaysia e della Thailandia. In questo caso il calcolo del dazio è stato basato sull'undercutting, tenendo conto del fatto che altri fattori, diversi dalle importazioni in dumping, avevano apparentemente contribuito al pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, come pure del fatto che, a livello mondiale, da vari anni tale industria realizzava profitti nulli o estremamente bassi.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 1531/2002 del Consiglio, del 14 agosto 2002, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di apparecchi riceventi per la televisione a colori originari della Repubblica popolare cinese, della Repubblica di Corea, della Malaysia e della Thailandia, e chiude il procedimento per quanto riguarda le importazioni di apparecchi riceventi per la televisione a colori originari di Singapore (GU L 231 del 29.8.2002, pag. 1).

<sup>2</sup> Ibid., considerando 229.

(194) Va notato che i fattori che hanno portato alla decisione di fissare il livello dei diritti al livello dell'undercutting non valgono nel caso in questione. Diversamente dal caso dei televisori a colori<sup>1</sup>, il prodotto in esame non è caratterizzato da una bassa redditività. La redditività è sensibilmente diminuita a causa delle importazioni a basso prezzo dal paese interessato. Le importazioni da altri paesi terzi, inoltre, sono rimaste stabili nel corso del periodo considerato.

## **9.2. Conclusioni sul livello di eliminazione del pregiudizio**

(195) L'approccio seguito nel regolamento provvisorio per quanto riguarda il metodo da applicare è confermato. Tenuto conto delle osservazioni delle parti sugli aggiustamenti, l'aliquota del dazio ricalcolata è del 22,3%.

## **10. ELUSIONE**

(196) Le parti hanno avanzato la possibilità di elusione delle misure, rilevando il recente aumento delle importazioni di ruote in alluminio da paesi di cui non è nota una produzione locale. Le autorità competenti sono state avvertite e la situazione sarà tenuta sotto attento controllo.

---

<sup>1</sup> Ibid., considerando 231.

## 11. IMPEGNO

- (197) Un importatore indipendente si è detto interessato a offrire un impegno di prezzo. Benché non sia stato offerto formalmente un impegno di prezzo, si nota che l'articolo 8 del regolamento di base limita la possibilità di offrire impegni di prezzo ai soli esportatori. La prassi della Commissione di non accettare offerte di impegni da importatori è stata ammessa anche dalla Corte di giustizia dell'Unione europea<sup>1</sup>, che ha sostenuto, tra l'altro, che l'accettazione di un impegno offerto da un importatore avrebbe per effetto di incoraggiare quest'ultimo a continuare ad approvvigionarsi a prezzi di dumping.
- (198) Due produttori esportatori che hanno cooperato hanno offerto un impegno sui prezzi secondo quanto previsto dall'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento di base. Il prodotto in esame esiste però in una pluralità di tipi i cui prezzi variano notevolmente (fino al 300 % nel caso di una società), il che comporta un rischio molto elevato di compensazione incrociata. Inoltre, la concezione e la finizione dei tipi di prodotto sono destinate a evolvere. Si è quindi considerato che il prodotto non si presta a un impegno sui prezzi. Una delle società non ha ottenuto né lo status di società operante in condizioni di economia di mercato né il trattamento individuale; per l'altra società sono stati individuati rilevanti problemi contabili e la sua struttura e la sua gamma di prodotti (produzione di OEM/AM) sono stati considerati troppo complessi. Le offerte di impegno sono quindi state respinte.

---

<sup>1</sup> Cause riunite C-133/87 e C-150/87, Nashua Corporation e altri contro Commissione e Consiglio (*Racc.* 1990, pag. I-719), e causa C-156/87, Gestetner Holdings plc contro Consiglio e Commissione (*Racc.* 1990, pag. I-781).



## **12. DICHIARAZIONE DOGANALE**

- (199) Le statistiche relative alle ruote in alluminio sono spesso espresse in numero di pezzi. Tale unità statistica supplementare non esiste però per le ruote in alluminio nella nomenclatura combinata pubblicata nell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2658/87 del Consiglio, del 23 luglio 1987, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica e alla tariffa doganale comune<sup>1</sup>. È quindi necessario prevedere che nella dichiarazione di immissione in libera pratica sia indicato per le importazioni del prodotto in esame e di certi prodotti del codice NC ex 8716 90 90 non soltanto il peso in chilogrammi o in tonnellate, ma anche il numero di pezzi.

## **13. RISCOSSIONE DEFINITIVA DEL DAZIO PROVVISORIO**

- (200) In considerazione dell'entità dei margini di dumping accertati e del pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, si ritiene necessario riscuotere in via definitiva gli importi depositati a titolo del dazio antidumping provvisorio istituito dal regolamento provvisorio,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

---

<sup>1</sup> GU L 256 del 7.9.1987, pag. 1.

### *Articolo 1*

1. È istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di ruote di alluminio per veicoli a motore di cui alle voci NC da 8701 a 8705, con o senza i loro accessori, munite o non munite di pneumatici, che rientrano nei codici NC ex 8708 70 10 e ex 8708 70 50 (codici TARIC 8708 70 10 10 e 8708 70 50 10) e originarie della Repubblica popolare cinese.
2. L'aliquota del dazio antidumping definitivo, applicabile al prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, del prodotto specificato al paragrafo 1, è del 22,3%.
3. Salvo diversa disposizione, si applicano le norme vigenti in materia di dazi doganali.

### *Articolo 2*

Sono definitivamente riscossi gli importi depositati a titolo dei dazi antidumping provvisori istituiti dal regolamento (UE) n. 404/2010 sulle importazioni di determinate ruote di alluminio per veicoli a motore che rientrano nei codici NC ex 8708 70 10 e ex 8708 70 50 (codici TARIC 8708 70 10 10 e 8708 70 50 10) e originarie della Repubblica popolare cinese.

### *Articolo 3*

Quando una dichiarazione di immissione in libera pratica è presentata per l'importazione di ruote di alluminio destinate ai veicoli della voce 8716 della NC, con o senza i loro accessori, munite o non munite di pneumatici, attualmente incluse nel codice NC ex 8716 90 90, nel campo corrispondente della dichiarazione è indicato il codice TARIC 8716 90 90 10.

Gli Stati membri informano mensilmente la Commissione del numero e dell'origine dei pezzi importati sotto questo codice.

### *Articolo 4*

Quando una dichiarazione di immissione in libera pratica è presentata per i prodotti di cui agli articoli 1 e 3, nel campo corrispondente della dichiarazione è indicato il numero dei pezzi dei prodotti importati.

*Articolo 5*

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

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

Fatto a, addì

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

---