REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/114 DELLA COMMISSIONE

del 23 gennaio 2025

che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

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

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

1.1. Misure in vigore

(1) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 della Commissione ([2]) («regolamento iniziale»), la Commissione europea («Commissione») ha istituito un dazio compensativo sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese (RPC o «paese interessato» o «Cina»). I dazi compensativi attualmente in vigore oscillano tra il 3,9 % e il 17,2 % («misure iniziali»). L'inchiesta che ha condotto all'istituzione delle misure iniziali è denominata in appresso «inchiesta iniziale».

(2) A seguito della sentenza del Tribunale nella causa T-243/19, i dazi compensativi sono stati reistituiti nel marzo 2023 nei confronti di Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/610 della Commissione ([3]). Il dazio reistituito è stato fissato allo stesso livello del regolamento iniziale. Le aliquote del dazio compensativo attualmente in vigore sono pertanto quelle stabilite dal regolamento di esecuzione (UE) 2019/72.

(3) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione ([4]), la Commissione ha istituito anche misure antidumping definitive sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Cina. I dazi antidumping attualmente in vigore sono compresi tra il 9,9 % e il 70,1 %.

1.2. Apertura di un riesame in previsione della scadenza

(4) Il 17 gennaio 2024 la Commissione europea ha aperto un riesame in previsione della scadenza in relazione alle importazioni nell'Unione di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese a norma dell'articolo 18 del regolamento di base. La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([5]) («avviso di apertura»).

([1]) GU L 176 del 30.6.2016, pag. 55, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj.

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 della Commissione, del 17 gennaio 2019, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese (GU L 16 del 18.1.2019, pag. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/72/oj).

([3]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/610 della Commissione, del 17 marzo 2023, che reistituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese per quanto concerne Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd a seguito della sentenza del Tribunale nella causa T-243/19 (GU L 80 del 20.3.2023, pag. 54, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/610/oj).

([4]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione, del 17 gennaio 2019, che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese (GU L 16 del 18.1.2019, pag. 108, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).

([5]) Avviso di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure antisovvenzioni applicabili alle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese (GU C, C 2024/798, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/798/oj).

(5) La Commissione ha aperto l'inchiesta in seguito alla domanda di riesame presentata il 16 ottobre 2023 dall'Associazione europea dei produttori di biciclette («domanda» e «richiedente») per conto dell'industria dell'Unione di biciclette elettriche ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 6, del regolamento di base. La domanda conteneva elementi di prova del rischio di persistenza delle sovvenzioni e reiterazione del pregiudizio per l'industria dell'Unione sufficienti a giustificare l'apertura di un'inchiesta.

(6) Prima dell'apertura del riesame in previsione della scadenza la Commissione ha informato il governo della Cina («governo della RPC») ([6]) di aver ricevuto una domanda debitamente documentata, invitandolo a procedere a consultazioni in conformità dell'articolo 10, paragrafo 7, del regolamento di base. Il governo della RPC non ha risposto e pertanto le consultazioni non hanno avuto luogo.

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

(7) L'inchiesta relativa alla sovvenzione e al pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1º gennaio 2023 e il 31 dicembre 2023 («periodo dell'inchiesta di riesame» o «PIR»). L'analisi delle tendenze utili per valutare il rischio di persistenza o reiterazione del pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1º gennaio 2020 e la fine del periodo dell'inchiesta di riesame («periodo in esame»).

1.4. **Parti interessate**

(8) Nell'avviso di apertura le parti interessate sono state invitate a contattare la Commissione per partecipare all'inchiesta. La Commissione ha inoltre espressamente informato dell'apertura del riesame in previsione della scadenza il richiedente, tutti i produttori noti dell'Unione, i produttori noti della RPC e le autorità della RPC, gli importatori e gli utilizzatori noti nonché le associazioni notoriamente interessate, invitandoli a partecipare.

(9) Le parti interessate hanno avuto la possibilità di presentare osservazioni sull'apertura del riesame in previsione della scadenza e di chiedere un'audizione con la Commissione e/o con il consigliere-auditore nei procedimenti in materia commerciale. Un gruppo ad hoc, per conto di otto società nell'Unione che assemblano parti di biciclette elettriche importate dalla Cina e da altri paesi terzi, si è manifestato e ha presentato osservazioni, che non riguardavano l'apertura in quanto tale e sono state trattate nella sezione 6 sull'interesse dell'Unione. Il gruppo ha inoltre chiesto un'audizione con la Commissione, che si è svolta il 30 aprile 2024.

1.5. **Campionamento**

(10) Nell'avviso di apertura la Commissione ha dichiarato che avrebbe potuto ricorrere al campionamento delle parti interessate, in conformità all'articolo 27 del regolamento di base.

1.5.1. *Campionamento dei produttori dell'Unione*

(11) Nell'avviso di apertura la Commissione ha comunicato di aver deciso di limitare a un numero ragionevole i produttori dell'Unione da sottoporre all'inchiesta mediante campionamento. La Commissione ha selezionato il campione in base al massimo volume rappresentativo della produzione che poteva ragionevolmente essere esaminato nel periodo di tempo disponibile.

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

1.5.2. *Campionamento degli importatori*

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

(14) Nessun importatore indipendente ha risposto al modulo di campionamento.

([6]) Nel presente regolamento l'espressione «governo della RPC» è utilizzata in senso ampio e comprende il Consiglio di Stato e tutti i ministeri, i dipartimenti, le agenzie e le amministrazioni a livello centrale, regionale o locale.

1.5.3. *Campionamento dei produttori esportatori della RPC*

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

(16) Solo due produttori esportatori della Repubblica popolare cinese hanno fornito una risposta ai fini del campionamento, che pertanto non è stato ritenuto necessario. Queste due società comunque rappresentavano insieme meno dello 0,1 % dell'industria cinese delle biciclette elettriche in termini di i) esportazioni nell'Unione, ii) vendite sul mercato interno e iii) capacità produttiva cinese nel periodo dell'inchiesta di riesame. La Commissione ha pertanto ritenuto che queste due società non si potessero considerare rappresentative dell'industria cinese delle biciclette elettriche ai fini dell'inchiesta di riesame in previsione della scadenza, e che le informazioni specifiche su queste società non potessero costituire una base per conclusioni rappresentative di tutte le esportazioni dalla RPC nell'Unione.

(17) Di conseguenza la Commissione ha concluso che la collaborazione dei produttori di biciclette elettriche della RPC era insufficiente per giungere a conclusioni rappresentative e ha informato le due società, nonché le autorità della Repubblica popolare cinese, che intendeva applicare l'articolo 28 del regolamento di base e fondare le proprie conclusioni sulla persistenza o reiterazione delle sovvenzioni e del pregiudizio in merito alle importazioni dalla Repubblica popolare cinese sui dati disponibili.

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

(18) La Commissione ha invitato le due società che avevano fornito una risposta ai fini del campionamento a contattare i servizi della Commissione qualora intendessero compilare una risposta al questionario nonostante la loro scarsa rappresentatività dell'industria delle biciclette elettriche nella RPC (cfr. sopra). All'atto dell'apertura dell'inchiesta una copia dei questionari è stata resa disponibile nel fascicolo consultabile dalle parti interessate e sul sito web della DG Commercio. Non è pervenuta alcuna risposta al questionario.

(19) Il 12 febbraio 2024 la Commissione ha inviato un questionario al governo della Cina («governo della RPC»). Il governo della RPC è stato inoltre invitato a trasmettere questionari specifici i) alla Chinese Export & Credit Insurance Corporation («Sinosure»), ii) ai produttori e ai distributori di motori, batterie e altre parti e componenti per biciclette elettriche e iii) alle banche e ad altri istituti finanziari noti al governo della RPC per aver concesso prestiti all'industria interessata.

(20) La Commissione non ha ricevuto risposte ai questionari di cui sopra. Di conseguenza, con la nota verbale del 5 aprile 2024, la Commissione ha informato il governo della RPC che intendeva applicare l'articolo 28 del regolamento di base per quanto riguarda le informazioni richieste nei questionari inviati al governo della RPC e ha invitato il governo della RPC a presentare osservazioni in merito. Non sono pervenute osservazioni.

(21) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per determinare il rischio di persistenza o reiterazione del dumping e del pregiudizio, e l'interesse dell'Unione. Sono state effettuate visite di verifica a norma dell'articolo 26 del regolamento di base presso le sedi delle seguenti società:

Produttori dell'Unione

— Cube Bikes, Germania;

— Accell Hunland, Ungheria;

— Cross, Bulgaria.

1.7. **Divulgazione delle informazioni**

(22) Il 25 ottobre 2024 la Commissione ha divulgato i fatti e le considerazioni principali in base ai quali intendeva mantenere in vigore i dazi compensativi. Alle parti è stato concesso un periodo di tempo entro il quale potevano presentare osservazioni sulla divulgazione delle informazioni.

(23) Diverse parti interessate hanno presentato osservazioni, che sono state esaminate dalla Commissione e trattate nelle sezioni 2.3, 3.9 e 6. A una parte che ne ha fatto richiesta è stata concessa un'audizione.

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

2.1. **Prodotto oggetto del riesame**

(24) Il prodotto oggetto del riesame è lo stesso dell'inchiesta iniziale ossia biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore elettrico ausiliario («biciclette elettriche»), attualmente classificate con i codici NC 8711 60 10 ed ex 8711 60 90 (codice TARIC 8711 60 90 10).

2.2. **Prodotto in esame**

(25) Il prodotto in esame nella presente inchiesta è il prodotto oggetto del riesame originario della Repubblica popolare cinese.

2.3. **Prodotto simile**

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

— il prodotto in esame esportato nell'Unione;

— il prodotto oggetto del riesame fabbricato e venduto sul mercato interno della Repubblica popolare cinese;

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

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

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

(28) In seguito alla divulgazione delle informazioni, una parte ha sostenuto che la Commissione dovrebbe specificare che le parti importate dagli importatori esentati e/o dagli esportatori stranieri esentati a norma della decisione di esecuzione (UE) 2024/1279 della Commissione ([7]) non dovrebbero essere considerate come prodotto in esame. Secondo tale parte dovrebbe essere chiarito che le parti del prodotto in esame, da utilizzare per il prodotto in esame, non sono soggette a dazi compensativi se importate separatamente.

(29) La Commissione ha ritenuto che tale chiarimento non fosse giustificato in quanto le parti non rientrano nell'ambito delle misure oggetto del presente riesame. Per questo motivo tale argomentazione è stata respinta.

([7]) Decisione di esecuzione (UE) 2024/1279 della Commissione, dell'8 maggio 2024, relativa alle esenzioni dal dazio antidumping esteso su alcune parti di biciclette originarie della Repubblica popolare cinese a norma del regolamento (CE) n. 88/97 della Commissione (GU L, 2024/1279, 21.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2024/1279/oj).

3. RISCHIO DI PERSISTENZA DELLE SOVVENZIONI

(30) Conformemente all'articolo 18 del regolamento di base e come indicato nell'avviso di apertura, la Commissione ha esaminato se la scadenza delle misure esistenti implichi il rischio della persistenza delle sovvenzioni.

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

(31) Il 12 febbraio 2024 la Commissione ha inviato un questionario al governo della Cina («governo della RPC»). Il governo della RPC è stato inoltre invitato a trasmettere questionari specifici i) alla Chinese Export & Credit Insurance Corporation («Sinosure»), ii) ai produttori e ai distributori di motori, batterie e altre parti e componenti per biciclette elettriche e iii) alle banche e ad altri istituti finanziari noti al governo della RPC per aver concesso prestiti all'industria interessata.

(32) La Commissione non ha ricevuto risposte ai questionari di cui sopra. Di conseguenza, con la nota verbale del 5 aprile 2024, la Commissione ha informato il governo della RPC che intendeva applicare l'articolo 28 del regolamento di base per quanto riguarda le informazioni richieste nei questionari inviati al governo della RPC e ha invitato il governo della RPC a presentare osservazioni in merito. Non sono pervenute osservazioni.

(33) Dato che la collaborazione da parte dei produttori di biciclette elettriche della RPC è stata insufficiente per formulare conclusioni rappresentative ai fini del presente riesame in previsione della scadenza (cfr. considerando 16 e 17) e data la mancanza di collaborazione da parte del governo della RPC e di altre parti pertinenti della RPC alle quali era stato chiesto di fornire le informazioni di cui sopra, la Commissione, a norma dell'articolo 28 del regolamento di base, ha fatto ricorso ai dati disponibili per stabilire il rischio di persistenza delle sovvenzioni a favore dell'industria delle biciclette elettriche della RPC.

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

a) le informazioni contenute nella domanda;

b) le risultanze della Commissione nell'inchiesta iniziale di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2019/72;

c) le risultanze delle inchieste antisovvenzioni più recenti condotte dalla Commissione in merito alle industrie incoraggiate in Cina, come ad esempio quella della carta fine patinata ([8]) (inchiesta CFP), quella dei prodotti piatti di acciaio laminati a caldo ([9]) (inchiesta sui prodotti piatti di acciaio laminati a caldo), quella della fibra di vetro a filamento (inchiesta GFR) ([10]), e quella dei cavi di fibre ottiche (inchiesta sui cavi di fibre ottiche) ([11]), nel contesto delle quali sono state esaminate sovvenzioni analoghe;

d) il documento di lavoro dei servizi della Commissione «On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purpose of trade defence investigations» («relazione sulla Cina») ([12]).

([8]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1647 della Commissione, del 21 agosto 2023, che istituisce un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di alcuni tipi di carta fine patinata originaria della Repubblica popolare cinese in seguito ad un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 18 del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 207 del 22.8.2023, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1647/oj).

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

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

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

([12]) SWD(2024) 91 final del 10.4.2024.

3.2. **Osservazioni introduttive sull'industria delle biciclette elettriche nella RPC**

(35) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha delineato la visione del governo della RPC in vista del miglioramento e della promozione delle industrie chiave, come quella delle biciclette elettriche, mediante l'attuazione di diversi piani a livello nazionale, locale e settoriale. In particolare il tredicesimo piano quinquennale di sviluppo economico e sociale nazionale della RPC («tredicesimo piano quinquennale») che riguardava il periodo 2016-2020, includeva i veicoli alimentati da energie nuove tra i settori strategici ([13]), mentre il piano per lo sviluppo dell'industria leggera per lo stesso periodo (2016-2020), preparato dal governo della RPC per attuare il tredicesimo piano quinquennale e il progetto Made in China 2025, includeva tra i settori chiave anche quello delle biciclette e delle batterie.

(36) Come illustrato nel regolamento iniziale ([14]), nel quadro del piano per lo sviluppo dell'industria leggera il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche richiedeva una «ingegneria di riforma della tecnologia» attraverso la «industrializzazione della bicicletta costruita con materiali nuovi, la trasformazione tecnica della linea di produzione di biciclette elettriche intelligente, ecologica ed efficiente e delle parti fondamentali». Il piano raccomandava inoltre di «promuovere il settore delle biciclette al fine di sostenerne un'evoluzione leggera, diversificata, al passo con i tempi e intelligente. Accelerare la ricerca e sviluppo e l'applicazione di materiali, sistemi di trasmissione e azionamento leggeri e ad alta resistenza, nonché energie nuove, tecnologia di rilevamento intelligente e tecnologia di Internet delle cose. Concentrarsi sullo sviluppo di biciclette diversificate adatte per seguire la moda e adottare uno stile informale, per l'esercizio fisico e l'allenamento, per il cross-country di lunga distanza e per una piegatura ad alte prestazioni. Inoltre, la bicicletta elettrica deve conformarsi alla bicicletta elettrica standard e intelligente con batteria agli ioni di litio». Il piano per lo sviluppo dell'industria leggera elencava altresì talune misure strategiche concrete destinate a promuovere i settori chiave, come quello delle biciclette elettriche e quello delle batterie, e citava in particolare misure quali l'aumento delle riforme per l'accesso al mercato, l'aumento del sostegno alla politica tributaria finanziaria e alla politica finanziaria.

(37) A livello dello specifico settore delle biciclette inoltre il tredicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche (2016-2020), pubblicato dalla China Bicycle Association («CBA»), includeva l'industria delle biciclette tra i settori emergenti e affermava: «*i settori emergenti sono stati promossi a livello di strategia nazionale, si pensi ad esempio al settore delle nuove energie, dei nuovi materiali, di Internet, della conservazione dell'energia e della protezione ambientale, nonché delle tecnologie dell'informazione; di conseguenza, è diventata una tendenza inevitabile per le industrie tradizionali entrare a far parte della comunità di industrie di fascia media e alta. Soprattutto dopo la quinta sessione plenaria destinata a 'promuovere lo sviluppo a basse emissioni di carbonio del traffico e dei trasporti e a incoraggiare gli spostamenti ecologici in bicicletta, il settore delle biciclette beneficerà sicuramente di nuove opportunità storiche di sviluppo*». Il tredicesimo piano per le biciclette così continuava: «*l'entità delle esportazioni di biciclette e pezzi di ricambio si manterrà stabile e l'esportazione di biciclette elettriche aumenterà drasticamente. L'integrazione del settore sarà ulteriormente rafforzata e il contributo delle imprese leader al volume di produzione supererà il 50 %. Il settore promuoverà, costruirà congiuntamente e migliorerà 3-5 distretti industriali e regioni caratteristiche. La proporzione di biciclette di fascia media e di fascia alta e di biciclette con batterie al litio aumenterà di anno in anno*». Una delle attività principali del piano consisteva nel «*continuare a promuovere lo sviluppo di biciclette diverse, di marca e di fascia alta nel settore, nonché di aumentare gradualmente la percentuale di persone che si spostano in bicicletta e la percentuale di biciclette di fascia media e alta; creare biciclette elettriche leggere, a batterie al litio e intelligenti, e migliorare costantemente la quota di mercato delle biciclette a batterie al litio e la percentuale di esportazioni di biciclette elettriche*» ([15]).

(38) Nel repertorio dei progetti di investimento soggetti alla verifica e all'approvazione governativa, il governo della RPC aveva inoltre segnalato una priorità maggiore conferita ai veicoli a energia alternativa, tra i quali le biciclette elettriche: «la capacità produttiva che aumenta il numero di veicoli alimentati a combustibili tradizionali va rigorosamente controllata affinché, in linea di principio, non vengano più verificati e autorizzati per la costruzione dei nuovi costruttori di veicoli alimentati a combustibili tradizionali. Saranno profusi sforzi per guidare attivamente uno sviluppo sano e ordinato di veicoli ad energia alternativa» ([16]).

(39) Inoltre, il progetto Made in China 2025, la decisione n. 40 e il piano nazionale sugli sviluppi scientifici e tecnologici a medio e lungo termine (2006-2020) hanno individuato nell'industria delle biciclette elettriche un settore strategico/incoraggiato, il cui sviluppo dovrebbe essere prioritario e potenziato ([17]).

([13]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando da 97 a 100.
([14]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando da 101 a 106.
([15]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando da 109 a 113.
([16]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando 114.
([17]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando 129.

(40) L'inchiesta iniziale ha inoltre stabilito che il governo della RPC ha promosso non solo l'industria delle biciclette elettriche, ma anche le loro parti, in particolare motori e batterie ([18]), attraverso vari piani a livello nazionale, regionale e settoriale. In particolare, il tredicesimo piano quinquennale faceva esplicito riferimento al sostegno allo sviluppo di accumulo di energia ad alta efficienza, mentre il piano per lo sviluppo dell'industria leggera elencava il settore delle batterie tra i settori chiave. Inoltre, le parti delle biciclette, e in particolare i metalli leggeri per i telai e i metalli specifici per le batterie facevano parte dell'elenco dei settori incoraggiati nel repertorio dei settori per gli investimenti esteri e nel repertorio dei settori prioritari per gli investimenti esteri nella Cina centrale e occidentale. Infine, le batterie agli ioni di litio rientravano nell'elenco dei settori incoraggiati nel repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale.

(41) La Commissione ha pertanto concluso nel regolamento iniziale che il settore delle biciclette elettriche e quello delle sue parti erano considerati settori chiave/strategici, il cui sviluppo era perseguito attivamente dal governo della RPC come obiettivo politico ([19]).

(42) La domanda di riesame in previsione della scadenza ha confermato che il governo della RPC ha continuato a sostenere attivamente lo sviluppo del settore delle biciclette elettriche e quello delle relative parti, che sono ancora considerati settori chiave in Cina, attraverso vari documenti strategici e atti legislativi, come indicato di seguito.

Il quattordicesimo piano quinquennale

(43) Il quattordicesimo piano quinquennale per il periodo 2021-2025 delinea la visione strategica del governo della RPC in vista del miglioramento e della promozione di industrie chiave ([20]). Secondo il capitolo I, una delle principali linee di sviluppo è la promozione del potenziamento della struttura industriale tradizionale e l'intensificazione della «rivoluzione tecnologica e della trasformazione industriale». Quest'idea è ulteriormente approfondita nel capitolo IV, che mira a sviluppare un sistema industriale moderno ottimizzato con l'obiettivo di trasformare la Cina in una «potenza manifatturiera». Per favorire l'«accelerazione e l'espansione» delle industrie emergenti, il piano sostiene lo sviluppo e promuove la produzione di «veicoli alimentati da energie nuove e prodotti ecologici e rispettosi dell'ambiente», come già prevedeva il tredicesimo piano quinquennale.

(44) L'ulteriore attuazione del quattordicesimo piano quinquennale avviene attraverso piani locali e settoriali, che definiscono l'orientamento delle politiche da applicare per lo sviluppo di industrie e settori strategici.

(45) A coronamento del quattordicesimo piano quinquennale, ciascun livello subcentrale ne persegue l'attuazione con piani provinciali e locali volti a garantire un'azione efficace, in particolare:

(46) la provincia di Tianjin, nel suo quattordicesimo piano quinquennale per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera, prevede la trasformazione accelerata in una «forte città manifatturiera» ([21]). Tianjin considera il settore delle biciclette/biciclette elettriche un'industria «vantaggiosa», che occorre sviluppare «vigorosamente» ([22]). Anche i veicoli alimentati da energie nuove costituiscono una priorità assoluta per Tianjin, in quanto la provincia intende sviluppare veicoli a risparmio energetico e veicoli alimentati da energie nuove. Il piano della provincia di Tianjin prevede di espandere l'industria delle batterie agli ioni di litio attraverso lo sviluppo di materiali quali nichel, grafite e carbonio-silicio, per accelerarne l'applicazione nei veicoli alimentati da energie nuove. Anche per altri materiali connessi alla produzione di biciclette elettriche, come le lamiere in leghe di alluminio-magnesio per le parti (ad esempio i mozzi delle ruote), l'acciaio di fascia alta per le barre di acciaio e i cavi di acciaio, è previsto un sostegno specifico ([23]). A sostegno del quattordicesimo piano quinquennale l'Ufficio per gli affari esteri dell'amministrazione comunale popolare di Tianjin ha pubblicato un elenco di 33 incentivi strategici per il miglioramento economico nel primo trimestre del 2023, comprendente sovvenzioni fino a 50 milioni di CNY per impresa ([24]).

([18]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando da 116 a 128.
([19]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando 130.
([20]) Assemblea nazionale del popolo, 2021, Schema del quattordicesimo piano quinquennale di sviluppo economico e sociale della Repubblica popolare cinese e visione a lungo termine per il 2035, disponibile all'indirizzo: http://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (consultato il 22.11.2023) (in cinese).
([21]) «Quattordicesimo piano quinquennale» per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera a Tianjin.
([22]) «Quattordicesimo piano quinquennale» per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera a Tianjin, pagg. 23-24.
([23]) «Quattordicesimo piano quinquennale» per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera a Tianjin, pagg. 14-20.
([24]) 33 incentivi strategici offerti da Tianjin per il miglioramento economico nel primo trimestre 2023, paragrafi 10, 17 e 18.

(47) Il piano per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera nella provincia di Jiangsu, contestuale al quattordicesimo piano quinquennale fissa come obiettivo il fiorente sviluppo delle industrie manifatturiere. I veicoli alimentati da energie nuove sono una delle principali priorità industriali, che saranno sostenute da programmi di R&S con la promozione di fusioni e acquisizioni ([25]). Le batterie agli ioni di litio sono considerate prodotti essenziali per i veicoli elettrici e occorre sostenerne lo sviluppo mediante programmi di R&S ([26]).

(48) Il piano d'azione per promuovere il progresso costante e il miglioramento della qualità dell'economia industriale nella provincia di Zhejiang prevede il rafforzamento della catena industriale con particolare attenzione a determinate industrie, compresi i veicoli alimentati da energie nuove. I veicoli alimentati da energie nuove sono uno dei ventisette settori che riceveranno sostegno finanziario dalla provincia di Zhejiang ([27]).

(49) Il piano d'azione per lo sviluppo di cluster industriali strategici della moderna industria leggera e del settore tessile nella provincia di Guangdong (2021-2025) elenca i sistemi di trasmissione delle biciclette tra le tecnologie e i materiali chiave in industrie fondamentali come la moderna industria leggera e il settore tessile. Il piano elenca cinque città della provincia di Guangdong come «valli delle biciclette» cinesi (Guangzhou, Shenzhen, Huizhou, Dongguan e Zhongshan) ([28]).

(50) A livello dello specifico settore industriale, la China Bicycle Association («CBA») ha pubblicato il quattordicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche per aprire la strada all'espansione delle biciclette e delle biciclette elettriche cinesi verso i mercati esteri. Come ha confermato anche l'inchiesta iniziale ([29]), la CBA è un ente pubblico ai sensi dell'articolo 2, lettera b), del regolamento di base. La CBA è una controllata del China National Light Industry Council («CNLIC»), l'ex ministero dell'Industria leggera. Inoltre, il consiglio di amministrazione della CBA ha stretti rapporti con il governo della RPC. L'amministratore delegato o il presidente di un'impresa statale o di un'associazione di imprese del settore delle biciclette deve sempre essere membro del partito comunista cinese («PCC»). Anche il consiglio di amministrazione delle società private produttrici di biciclette elettriche che fanno parte della CBA e del consiglio di amministrazione della CBA deve sempre comprendere un membro del PCC: ciò conferma la natura di ente pubblico della CBA.

(51) Secondo il quattordicesimo piano per le biciclette, il contesto generale di sviluppo dell'industria delle biciclette/biciclette elettriche dev'essere gestito mediante riforme «centralizzate», che privilegino l'obiettivo generale di migliorare la qualità e l'efficienza, potenziando lo sviluppo di un paese dotato di una solida industria delle biciclette/biciclette elettriche. Il piano persegue inoltre il mantenimento di un forte volume di esportazioni di biciclette/biciclette elettriche e il rafforzamento delle quote di mercato internazionale detenute dai produttori cinesi ([30]). Tali obiettivi si dovrebbero conseguire mediante l'attuazione di politiche di sostegno, ad esempio attraverso la concessione di fondi speciali per assecondare lo sviluppo dell'industria delle biciclette/biciclette elettriche ([31]).

(52) Il quattordicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche descrive tre aspetti dello sviluppo dell'industria cinese delle biciclette/biciclette elettriche per un periodo che va oltre il quattordicesimo quinquennio: i) entro il 2025 si dovrà consolidare la creazione di una grande nazione di biciclette/biciclette elettriche grazie alla modernizzazione; ii) entro il 2035 l'industria cinese delle biciclette/biciclette elettriche diventerà la potenza predominante sul mercato internazionale; iii) entro la metà del secolo la Cina sarà diventata un produttore di biciclette/biciclette elettriche avente «*lo status di forte nazione di biciclette/biciclette elettriche*» ([32]). Oltre al piano nazionale generale per l'industria delle biciclette e delle biciclette elettriche, il quattordicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche prevede «strategie di sviluppo regionale coordinate» ([33]). Dieci regioni e province ([34]) sono destinate a realizzare la configurazione industriale prevista al fine di promuovere la produzione di biciclette elettriche, biciclette e parti di biciclette per passare a una dimensione globale.

([25]) Piano per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera nella provincia di Jiangsu, pag. 42.
([26]) Piano per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera nella provincia di Jiangsu, pag. 27.
([27]) Piano d'azione per promuovere il progresso costante e il miglioramento della qualità dell'economia industriale nella provincia di Zhejiang, pagg. 2 e 15.
([28]) Piano d'azione per lo sviluppo di cluster industriali strategici della moderna industria leggera e del settore tessile nella provincia di Guangdong (2021-2025), pagg. 12 e 15.
([29]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 («l'inchiesta iniziale *biciclette elettriche originarie della Cina*»).
([30]) Quattordicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche, pagg. 3-4 e 13-14. Disponibile online al seguente indirizzo: https://m.fx361.com/news/2021/1104/9062073.html.
([31]) Quattordicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche, pagg. 59 e 62-63.
([32]) Quattordicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche, pagg. 27 e 28.
([33]) Quattordicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche, pagg. 35-37.
([34]) Tianjin, zona di sviluppo congiunto di Wuqing per biciclette e relative parti, provincia di Hebei, provincia di Jiangsu, base di Suzhou per l'esportazione di biciclette, provincia di Zhejiang, zona di concentrazione di Taizhou per la produzione e l'esportazione di biciclette elettriche, provincia di Guangdong, base industriale di Foshan per R&S e progettazione di biciclette sportive e provincia di Guangxi.

(53) Un altro importante documento strategico è costituito dai pareri orientativi sulla promozione dello sviluppo di alta qualità dell'industria leggera, che prevede varie misure di sostegno per l'industria cinese delle biciclette, delle biciclette elettriche e delle componenti ([35]). I pareri intendono incoraggiare l'innovazione e la produzione di tutti i tipi di biciclette e biciclette elettriche, nonché sviluppare la produzione di batterie per la trasformazione digitale e verde. Per conseguire tale obiettivo occorre introdurre misure di sostegno fiscale e finanziario, creare cluster industriali integrati e concedere vantaggi attraverso le strategie globali «One Belt, One Road» e «Going Global» ([36]).

Made in Cina 2025

(54) Made in China 2025 è una politica industriale guidata dallo Stato che mira ad assicurare alla RPC una posizione dominante nella produzione mondiale di alta tecnologia attraverso sovvenzioni pubbliche, imprese statali e acquisizione di proprietà intellettuale, in modo da sostituire la capacità estera ([37]). L'Ufficio del rappresentante degli Stati Uniti per il Commercio (USTR) ha inoltre rilevato che lo Stato cinese ha istituito fondi per oltre 500 miliardi di USD a sostegno delle industrie individuate ([38]).

(55) La strategia Made in China 2025 comprende misure che riguardano direttamente la produzione di biciclette elettriche ed elenca i compiti strategici da attuare entro il 2025, tra i quali: l'intensificazione degli «*sforzi nella ricerca e nello sviluppo di tecnologie, apparecchiature e processi avanzati per il risparmio energetico e la protezione dell'ambiente*»; il potenziamento della «*ricerca e dello sviluppo di prodotti verdi; la generalizzazione di tecniche per materiali leggeri, basso consumo energetico e facile recupero; la promozione costante dell'efficienza energetica dei prodotti che consumano energia terminale tra cui motori elettrici, caldaie, motori a combustione interna ed elettrodomestici; […] nonché la promozione attiva dello sviluppo verde e a basse emissioni di carbonio dei settori dei nuovi materiali, delle nuove energie, delle apparecchiature di fascia alta […]*» ([39]).

Decisione n. 40

(56) La decisione n. 40 del Consiglio di Stato è un documento giuridico pubblicato nel 2005 volto a promuovere gli adeguamenti dell'infrastruttura industriale in Cina incoraggiando lo sviluppo di industrie ad alta tecnologia e l'eliminazione della capacità produttiva obsoleta ([40]). Il «repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale», che è una misura di esecuzione della decisione n. 40, offre al governo della RPC orientamenti fondamentali per i progetti di investimento e formula e applica politiche dei settori finanziario, fiscale, creditizio, fondiario, delle importazioni e delle esportazioni ([41]).

(57) La decisione n. 40, giuridicamente vincolante per gli enti pubblici e gli operatori economici della RPC, classifica i diversi settori industriali in tre categorie, vale a dire: progetti incoraggiati, limitati e vietati. La decisione n. 40 identifica numerosi settori rilevanti come settori incoraggiati, che ricevono poi varie sovvenzioni (il Consiglio di Stato dà istruzione a tutti gli istituti finanziari di fornire un sostegno creditizio e promette l'attuazione di «altre politiche preferenziali in merito ai progetti incoraggiati»). In particolare, le batterie e i materiali leggeri sono classificati nella categoria «incoraggiati» (capitolo XIX) nell'edizione 2019 del repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale ([42]).

([35]) Pareri orientativi sulla promozione dello sviluppo di alta qualità dell'industria leggera, 2022, disponibili online all'indirizzo: http://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm.

([36]) Pareri orientativi sulla promozione dello sviluppo di alta qualità dell'industria leggera, punti 17, 18, 20, 21 e 23.

([37]) «Notice of the State Council on the Publication of *Made in China 2025*», disponibile all'indirizzo: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf.

([38]) USTR, «2019 Report to Congress on China's WTO Compliance», marzo 2020, pag. 31 (disponibile all'indirizzo: https://ustr.gov/sites/default/files/2019_Report_on_China%E2%80%99s_WTO_Compliance.pdf).

([39]) «Notice of the State Council on the Publication of *Made in China 2025*», disponibile all'indirizzo: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf).

([40]) Disponibile all'indirizzo http://www.asianlii.org/cn/legis/cen/laws/tpopisa783/.

([41]) Decisione n. 40 del Consiglio di Stato che promulga e attua le disposizioni temporanee in vista della promozione dell'adeguamento dell'infrastruttura industriale (2005); Repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale (2019) (disponibile all'indirizzo: https://www.gov.cn/xinwen/2019-11/06/5449193/files/26c9d25f713f4ed5b8dc51ae40ef37af.pdf).

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

(58) Le parti delle biciclette e, in particolare, i metalli leggeri per i telai e i metalli specifici per le batterie fanno parte dell'elenco dei «settori incoraggiati» nel repertorio dei settori che incoraggiano gli investimenti esteri (versione 2020) ([43]).

Conclusioni

(59) Sulla base di quanto precede e in assenza di informazioni che indichino diversamente, ne consegue che le biciclette elettriche e la loro catena di approvvigionamento continuano a far parte dei settori «incoraggiati» dal governo della RPC, e di conseguenza continuano a beneficiare del costante sostegno di quest'ultimo, che comprende l'accesso a finanziamenti agevolati, esenzioni fiscali, fattori produttivi per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato (terreni, batterie, motori ecc.) nonché l'accesso a programmi di sussidi a livello nazionale, regionale e locale.

3.3. **Sovvenzioni e regimi di sovvenzione esaminati nel presente riesame in previsione della scadenza**

(60) Data la mancanza di collaborazione, la Commissione ha deciso di esaminare, a norma dell'articolo 28 del regolamento di base, in primo luogo se le sovvenzioni compensate nell'inchiesta iniziale e menzionate nella domanda di riesame in previsione della scadenza abbiano continuato a conferire un vantaggio all'industria delle biciclette elettriche della RPC durante il periodo dell'inchiesta di riesame, e in secondo luogo il rischio di persistenza delle sovvenzioni in caso di scadenza delle misure.

(61) Tali sovvenzioni o regimi di sovvenzione sono i seguenti:

a) Finanziamenti agevolati

Prestiti e linee di credito

b) Assicurazione dei crediti all'esportazione

c) Fornitura di beni da parte della pubblica amministrazione per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato

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

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

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

d) Regimi di esenzione e di riduzione delle imposte dirette

Agevolazioni in relazione all'imposta sul reddito delle imprese («EIT») per le imprese ad alta e nuova tecnologia

Credito EIT per le spese di ricerca e sviluppo

Esenzione dall'imposta sul reddito da dividendi tra società residenti qualificate

e) Regimi riguardanti le imposte indirette e i dazi sulle importazioni

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

f) Regimi di concessione di sussidi

Sussidi ad hoc erogati dalle autorità municipali/regionali

3.4. **Finanziamenti agevolati (prestiti, linee di credito)**

3.4.1. *Risultanze dell'inchiesta iniziale*

(62) Nell'inchiesta iniziale ([44]) la Commissione ha stabilito che le banche statali erano enti pubblici in quanto svolgevano funzioni pubbliche e quindi esercitavano un'autorità pubblica. In subordine la Commissione ha inoltre constatato che in ogni caso tali banche sono state investite da parte del governo della RPC dell'incarico e dell'ordine di svolgere funzioni che di norma spettano alla pubblica amministrazione ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto iv), del regolamento di base.

([43]) Repertorio dei settori incoraggiati per gli investimenti esteri, punti 129, 268, 269, 271 e 304 (edizione 2022, disponibile all'indirizzo: https://www.china-briefing.com/news/wp-content/uploads/2021/01/Catalogue-of-Encouraged-Industries-for-Foreign-Investment-Edition-2020.pdf).

([44]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, sezione 3.5.1.

(63) La Commissione ha inoltre stabilito, sulla base del quadro giuridico e normativo applicabile al settore finanziario nella RPC, in particolare l'articolo 34 della legge sulle banche commerciali, l'articolo 15 delle norme generali in materia di prestiti e la decisione n. 40, che in Cina le banche commerciali private sono state investite dell'incarico o dell'ordine di perseguire politiche pubbliche ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto iv), del regolamento di base ([45]).

(64) La Commissione ha pertanto concluso nell'inchiesta iniziale che tutti gli istituti finanziari operanti nella RPC perseguivano politiche pubbliche e concedevano prestiti, nonché linee di credito ([46]), a tassi agevolati all'industria delle biciclette elettriche, che era considerata un settore incoraggiato.

(65) È stato riscontrato un vantaggio ai sensi dell'articolo 3, punto 2, e dell'articolo 6, lettera b), del regolamento di base, nella misura in cui i prestiti e le linee di credito erano erogati a condizioni più favorevoli di quelle che il beneficiario avrebbe potuto ottenere sul libero mercato. Il vantaggio conferito ai beneficiari consiste nella differenza tra l'importo degli interessi effettivamente pagato dalla società e l'importo che la stessa avrebbe pagato per un mutuo commerciale/una linea di credito analoghi ottenibili sul libero mercato ([47]).

(66) Questo regime di sovvenzione è risultato specifico ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto gli istituti di credito hanno concesso prestiti e linee di credito agevolati solo a un numero limitato di società/industrie considerate industrie chiave/strategiche dal governo della RPC di cui fa parte l'industria delle biciclette elettriche.

(67) Il tasso di sovvenzione stabilito nell'inchiesta iniziale per quanto riguarda questo regime era compreso tra lo 0,23 % e il 2,77 % per le società inserite nel campione che hanno collaborato.

3.4.2. *Persistenza del regime di sovvenzione*

(68) Nella domanda di riesame in previsione della scadenza il richiedente ha fornito elementi di prova del fatto che l'industria delle biciclette elettriche della RPC ha continuato a beneficiare di finanziamenti agevolati dopo l'istituzione delle misure iniziali ([48]).

(69) Secondo il richiedente le banche statali cinesi continuano a dominare il sistema bancario cinese e svolgono pertanto un ruolo centrale nel sostenere e finanziare le industrie individuate come incoraggiate dal governo della RPC. Il richiedente sostiene inoltre che a partire dal 2021 i finanziamenti agevolati da parte delle banche statali sono aumentati, in particolare per quanto riguarda la promozione dell'energia pulita, il trasporto verde, la riduzione del carbonio e la trasformazione delle industrie tradizionali a fini di risparmio energetico ([49]).

(70) Gli elementi di prova raccolti dal richiedente dimostrano che i produttori di biciclette elettriche hanno continuato a ricevere linee di credito e prestiti agevolati da banche cinesi. Tali prestiti e linee di credito sono indicati nelle relazioni annuali di alcune società produttrici. Il produttore di biciclette elettriche Yadea segnala ad esempio nei suoi bilanci del 2022 due prestiti senza interessi erogati da amministrazioni locali per la costruzione di nuovi impianti di produzione per un importo rispettivamente di 460 milioni di CNY e 39 milioni di CNY ([50]). Un altro produttore di biciclette elettriche, Joykie, ha ottenuto nel 2022 linee di credito da diverse banche cinesi ([51]). Sebbene i termini e le condizioni dei prestiti e delle linee di credito siano documenti commerciali riservati, il richiedente sostiene che, analogamente a quanto era emerso dall'inchiesta iniziale, la concessione di tali prestiti e linee di credito a condizioni agevolate continua, dato che l'industria delle biciclette elettriche rimane un'industria incoraggiata.

([45]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando da 218 a 222.
([46]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando 222 e 297.
([47]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, sezioni 3.5.4.2 e 3.5.4.3.
([48]) Cfr. i punti da 63 a 87 e i corrispondenti allegati della versione consultabile della domanda di riesame in previsione della scadenza.
([49]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, allegato 40.
([50]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, allegato 11, relazione annuale di Yadea 2022, pagg. 179 e 184.
([51]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, allegato 11, relazione annuale di JoyKie 2022, pagg. 107 e segg. e 508.

(71) La Commissione ha stabilito che durante il periodo dell'inchiesta di riesame era ancora prevalente in Cina il quadro giuridico generale vigente durante l'inchiesta iniziale, che mirava a orientare gli istituti finanziari ad allinearsi agli obiettivi di politica industriale nell'adottare decisioni finanziarie. In effetti dopo l'inchiesta iniziale lo Stato cinese ha ulteriormente rafforzato il controllo sul mercato finanziario per servire meglio gli interessi dell'economia reale e rispettare gli obiettivi delle politiche industriali cinesi, non da ultimo convogliando fondi verso industrie prioritarie. Ciò è dimostrato in particolare: i) dall'articolo 34 del codice bancario, secondo il quale «*le banche commerciali conducono le loro attività di credito nel rispetto delle esigenze di sviluppo economico e sociale nazionale e conformemente all'orientamento delle politiche industriali dello Stato*», ii) dall'articolo 15 delle norme generali in materia di prestiti, secondo il quale gli interessi sui prestiti possono essere sovvenzionati se conformi alla politica dello Stato volta a promuovere la crescita di determinate industrie e regioni economiche, e iii) dalla decisione n. 40 che offre un accesso privilegiato al credito a taluni settori industriali designati come «incoraggiati» ([52]).

(72) A tale riguardo la Commissione ha ricordato di aver constatato nella presente inchiesta (cfr. considerando 59) che nella RPC l'industria delle biciclette elettriche continua a essere un settore incoraggiato.

(73) La strumentalizzazione sistematica del settore finanziario cinese al fine di perseguire le politiche industriali e fornire finanziamenti agevolati alle industrie incoraggiate è ulteriormente corroborata dalle risultanze della Commissione in diverse recenti inchieste antisovvenzioni ([53]).

Specificità

(74) Dato che questo regime di sovvenzione è limitato alle sole società dei settori incoraggiati e non è disponibile per tutti i settori economici, la Commissione ha constatato che esso è specifico ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base.

Vantaggio

(75) In assenza di collaborazione da parte dei produttori cinesi, del governo della RPC e degli istituti finanziari cinesi, la Commissione non disponeva di informazioni specifiche sulle società in base alle quali calcolare l'importo della sovvenzione ricevuta durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(76) In un riesame in previsione della scadenza non è però necessario quantificare l'importo esatto delle sovvenzioni ricevute. Sulla base degli elementi di prova disponibili, la Commissione ha potuto concludere che il governo della RPC ha continuato a concedere prestiti e linee di credito all'industria delle biciclette elettriche a condizioni agevolate, in linea con la politica stabilita in vari piani e altri atti giuridici che indicano nell'industria delle biciclette elettriche un settore incoraggiato. Il trasferimento diretto di fondi sotto forma di finanziamenti agevolati ha continuato ad essere a disposizione delle società dell'industria delle biciclette elettriche durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

Conclusioni

(77) Alla luce delle considerazioni di cui sopra e in assenza di argomentazioni contrarie, la Commissione ha concluso che l'industria delle biciclette elettriche in Cina ha continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di linee di credito e prestiti agevolati durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Preso atto dell'esistenza di contributi finanziari, del conferimento di un vantaggio e della sua specificità, tali regimi di sovvenzione continuano ad essere considerati compensabili.

([52]) Documento di lavoro dei servizi della Commissione «On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the purpose of trade defence investigations», SWD(2024) 91 final, del 10.4.2024 («relazione sulla Cina»), sezione 6.

([53]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1647, regolamento di esecuzione (UE) 2023/1123 e regolamento di esecuzione (UE) 2021/328.

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

3.5.1. *Risultanze dell'inchiesta iniziale*

(78) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha stabilito che i produttori cinesi di biciclette elettriche ricevevano sovvenzioni sotto forma di assicurazione dei crediti all'esportazione a condizioni agevolate ([54]).

(79) In particolare, la Commissione ha stabilito che l'unico fornitore in Cina di assicurazioni dei crediti all'esportazione, la China Export & Credit Insurance Corporation («Sinosure»), era un ente pubblico che esercitava funzioni pubbliche in relazione all'industria delle biciclette elettriche.

(80) La Commissione ha inoltre stabilito che Sinosure forniva assicurazioni dei crediti all'esportazione agli esportatori di biciclette elettriche a condizioni agevolate, ossia a condizioni inferiori a quelle di mercato, conferendo così un vantaggio ai produttori esportatori. Il vantaggio conferito ai beneficiari era considerato come la differenza tra l'importo del premio che la società pagava sull'assicurazione a breve termine fornita da Sinosure e l'importo del premio che la società avrebbe pagato per un'assicurazione comparabile del credito all'esportazione ottenibile alle condizioni di mercato ([55]).

(81) Infine, la Commissione ha concluso che tale regime di sovvenzione, essendo condizionato all'andamento delle esportazioni, era specifico ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, lettera a), del regolamento di base e quindi compensabile.

(82) Il tasso di sovvenzione stabilito nell'inchiesta iniziale per quanto riguarda questo regime era compreso tra lo 0 % e lo 0,50 % per le società inserite nel campione che hanno collaborato.

3.5.2. *Persistenza del regime di sovvenzione*

(83) Analogamente alla situazione dell'inchiesta iniziale, Sinosure continua ad essere interamente di proprietà dello Stato cinese. Secondo il richiedente Sinosure ha il mandato, conformemente alle politiche diplomatiche, di commercio internazionale, industriali, fiscali e finanziarie del governo della RPC, di promuovere le esportazioni e gli investimenti cinesi, in particolare le esportazioni di beni strumentali ad alta tecnologia o ad alto valore aggiunto, offrendo un'assicurazione dei crediti all'esportazione contro i rischi di mancato pagamento.

(84) Le basi giuridiche delle attività di Sinosure sono le stesse applicabili durante l'inchiesta iniziale: in particolare la comunicazione sull'attuazione della strategia di promozione del commercio tramite la scienza e la tecnologia utilizzando l'assicurazione dei crediti all'esportazione (Shang Ji Fa [2004] n. 368), elaborata congiuntamente dal MOFCOM e da Sinosure, e la comunicazione sull'elaborazione del repertorio del 2006 di prodotti cinesi ad alta tecnologia per l'esportazione (Guo Ke Fa Ji Zi [2006] n. 16).

(85) Secondo il suo stesso sito web ([56]), Sinosure è una compagnia assicurativa finanziata dallo Stato e strategicamente orientata, istituita e sostenuta dallo Stato per promuovere la cooperazione e lo sviluppo economico e commerciale della Cina all'estero. Sinosure promuove le esportazioni cinesi di beni, tecnologie e servizi, in particolare l'esportazione di beni strumentali ad alta tecnologia e ad alto valore aggiunto, come i prodotti meccanici ed elettrici, e quindi opera efficacemente a favore delle strategie nazionali, promuove scrupolosamente lo sviluppo delle imprese e garantisce la sostenibilità finanziaria. Trattandosi di un'istituzione finanziaria strategicamente orientata, istituita per rispondere alle esigenze della globalizzazione economica e dello sviluppo dell'economia e del commercio esteri della Cina, Sinosure dichiara esplicitamente che il suo obiettivo è quello di operare rigorosamente in funzione delle strategie nazionali.

(86) Il costante ruolo di Sinosure come piattaforma di sostegno alle politiche governative rimane inoltre invariato, come risulta dall'invito congiunto, formulato nel 2022 dal MOFCOM e da Sinosure, a «*sostenere le imprese per approfondire le tradizionali destinazioni di esportazione e sfruttare mercati diversificati, con particolare attenzione alla fornitura di servizi di assicurazione dei crediti all'esportazione verso i paesi interessati dall'iniziativa "One Belt, One Road", i mercati emergenti e i partner delle zone di libero scambio*» ([57]).

([54]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, sezione 3.6.
([55]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando 362.
([56]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, allegato 46, profilo Sinosure. Cfr. anche sinosure.com.cn/en/Sinosure/Profile/index.shtml.
([57]) Relazione sulla Cina, sezione 6.6.

(87) Ne consegue che Sinosure rimane un ente pubblico che esercita funzioni pubbliche, in particolare per quanto riguarda i settori incoraggiati. Essa fornisce un'assicurazione dei crediti all'esportazione a condizioni più favorevoli di quelle che il beneficiario potrebbe normalmente ottenere sul mercato, oppure fornisce una copertura assicurativa che non sarebbe affatto disponibile sul mercato in altro modo. Dato che l'industria cinese delle biciclette elettriche, in quanto parte dell'industria dei veicoli elettrici e dei trasporti verdi, è un settore incoraggiato e orientato all'esportazione, la Commissione ha concluso che tale industria continua a fruire del sostegno di Sinosure. La risultanza secondo cui Sinosure continua a fornire assicurazione dei crediti ai settori incoraggiati è ulteriormente corroborata dalle risultanze della Commissione in diverse recenti inchieste antisovvenzioni ([58]).

Specificità

(88) Le sovvenzioni fornite nell'ambito del regime di assicurazione dei crediti all'esportazione sono specifiche perché non sono ottenibili in assenza di esportazioni e sono pertanto sovvenzioni condizionate all'andamento delle esportazioni ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, lettera a), del regolamento di base.

Vantaggio

(89) In assenza di risposte al questionario da parte dei produttori cinesi, del governo della RPC e di Sinosure, la Commissione non disponeva di informazioni specifiche sulle società in base alle quali calcolare l'importo della sovvenzione ricevuta durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(90) In un riesame in previsione della scadenza non è però necessario quantificare l'importo esatto delle sovvenzioni ricevute. Sulla base degli elementi di prova disponibili, la Commissione ha potuto concludere che nel periodo dell'inchiesta di riesame Sinosure ha continuato a concedere assicurazioni dei crediti all'esportazione a condizioni agevolate, in linea con la politica stabilita in vari piani e altri atti giuridici che indicano nell'industria delle biciclette elettriche un settore incoraggiato.

Conclusioni

(91) Alla luce delle considerazioni di cui sopra e in assenza di argomentazioni contrarie, la Commissione ha concluso che l'industria delle biciclette elettriche in Cina ha continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di assicurazione dei crediti all'esportazione a condizioni agevolate. Preso atto dell'esistenza di contributi finanziari, del conferimento di un vantaggio e della sua specificità, tali regimi di sovvenzione continuano ad essere considerati compensabili.

3.6. **Fornitura di beni da parte della pubblica amministrazione per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato**

3.6.1. *Fornitura di motori elettrici*

3.6.1.1. Risultanze dell'inchiesta iniziale

(92) Dall'inchiesta iniziale è emerso che i produttori cinesi di biciclette elettriche hanno ricevuto sovvenzioni sotto forma di fornitura di motori per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato ([59]).

(93) In primo luogo, la Commissione ha confermato che il mercato interno cinese dei motori era in gran parte dominato dai fornitori nazionali cinesi, i quali detenevano una quota di mercato superiore al 90 %. Tali fornitori erano società statali o membri della China Bicycle Association (CBA), e in tale veste operatori chiave subordinati incaricati di attuare la politica nazionale al fine di conseguire gli obiettivi più ampi relativi alla produzione di biciclette elettriche ([60]).

(94) In secondo luogo, sulla base di vari documenti giuridici, in particolare il dodicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche, il tredicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche e il piano per lo sviluppo dell'industria leggera (2016-2020), la Commissione ha determinato che la politica del governo della RPC consiste nel migliorare la qualità e le prestazioni dei fattori produttivi fondamentali per il settore delle biciclette elettriche (di cui i motori sono parte integrante) nonché nel completare la catena di approvvigionamento industriale delle biciclette in maniera tale da istituire una catena di produzione di biciclette elettriche verticalmente integrata e autonoma in Cina ([61]).

([58]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1647, regolamento di esecuzione (UE) 2022/72 e regolamento di esecuzione (UE) 2021/328.
([59]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, sezione 3.7.2.
([60]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando 382 e 383.
([61]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando da 390 a 393.

(95) In terzo luogo, la Commissione ha rilevato che il settore delle biciclette elettriche e quello dei motori sono interconnessi e che lo sviluppo dell'industria dei motori è essenziale per consentire quello dell'industria delle biciclette elettriche. A tale riguardo la Commissione ha altresì riscontrato che il governo della RPC forniva all'industria dei motori sovvenzioni miranti a rafforzare la competitività dell'intera catena industriale, compreso il settore delle biciclette elettriche. La Commissione ha pertanto concluso che il governo della RPC ha incaricato od ordinato ai produttori cinesi di motori di fornire motori al settore delle biciclette elettriche per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.

(96) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha inoltre stabilito che le sovvenzioni sotto forma di fornitura di motori per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato erano specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), del regolamento di base, in quanto solo un numero limitato di società/industrie poteva beneficiare del regime, e che era stato conferito un vantaggio. Il vantaggio per le società inserite nel campione è stato calcolato nell'inchiesta iniziale confrontando i prezzi nazionali con i prezzi all'esportazione dei motori del più importante fornitore nazionale di motori. La differenza, espressa in percentuale, è stata applicata ai prezzi pagati dai produttori esportatori inseriti nel campione per gli acquisti di motori da fornitori nazionali ([62]).

(97) Il tasso di sovvenzione stabilito nell'inchiesta iniziale per quanto riguarda questo regime era compreso tra lo 0,78 % e il 5,44 % per le società inserite nel campione che hanno collaborato.

3.6.1.2. Persistenza del regime di sovvenzione

(98) Il richiedente ha sostenuto che l'industria cinese dei motori ha continuato ad agire su incarico o per ordine del governo della RPC al fine di fornire motori all'industria delle biciclette elettriche per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato ([63]).

(99) Secondo il richiedente i produttori cinesi di motori hanno continuato a essere soggetti, come nella situazione del periodo dell'inchiesta iniziale, a vari piani strategici, in cui il governo della RPC prescrive un sostegno pubblico all'industria dei motori a causa della sua posizione nella catena di approvvigionamento industriale delle biciclette elettriche in Cina.

(100) Il quattordicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche ([64]) indica nello sviluppo del motore elettrico ausiliario per le biciclette elettriche uno dei principali progetti di ricerca per i membri della CBA. Anche la relazione di analisi della fattibilità degli investimenti nelle prospettive di ricerca e sviluppo per la profondità di mercato dell'industria cinese dei motori per le biciclette elettriche per il periodo 2022-2027 ([65]) conferma che il governo della RPC fornisce sovvenzioni ai motori volte a rafforzare la competitività dell'intera catena industriale, compresa l'industria delle biciclette elettriche ([66]). Inoltre, il quattordicesimo piano quinquennale di sviluppo economico e sociale nazionale della Repubblica popolare cinese e lo schema degli obiettivi a lungo termine per il 2035 offrono un deciso sostegno all'industria manifatturiera intelligente, verde e di fascia alta, come le biciclette elettriche e i motori per biciclette elettriche. Come inoltre ricordato al considerando 55, la strategia Made in China 2025 prevede il potenziamento «*della ricerca e dello sviluppo di tecnologie, apparecchiature e processi avanzati per il risparmio energetico e la protezione dell'ambiente*»; il potenziamento «*della ricerca e dello sviluppo di prodotti verdi; la generalizzazione di tecniche per materiali leggeri, basso consumo energetico e facile recupero; la promozione costante dell'efficienza energetica dei prodotti che consumano energia terminale tra cui motori elettrici, caldaie, motori a combustione interna ed elettrodomestici; […] nonché la promozione attiva dello sviluppo verde e a basse emissioni di carbonio dei settori dei nuovi materiali, delle nuove energie, delle apparecchiature di fascia alta*».

(101) Il richiedente ha inoltre fornito elementi di prova del fatto che i produttori cinesi di motori hanno continuato a ricevere sovvenzioni significative sotto forma di sussidi, sgravi fiscali, finanziamenti agevolati, eccetera ([67]).

(102) In assenza di collaborazione da parte del governo della RPC o di qualsiasi produttore cinese di motori, la Commissione ha concluso che la struttura del mercato dei motori in Cina non è cambiata rispetto all'inchiesta iniziale. Data l'importanza cruciale e fondamentale dell'industria dei motori per lo sviluppo del settore incoraggiato delle biciclette elettriche, la Commissione ha concluso pertanto che i produttori di motori in Cina sono ancora investiti, da parte del governo della RPC, dell'incarico o dell'ordine di fornire motori all'industria delle biciclette elettriche per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, come nel caso dell'inchiesta iniziale.

([62]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, sezione 3.7.2.7.
([63]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, sezione 6.4, lettera b), punto ii), e allegati corrispondenti.
([64]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, allegato 29.
([65]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, allegato 60.
([66]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, allegato 60.
([67]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, punto 236 e allegato 11.

Specificità

(103) Le sovvenzioni concesse nell'ambito di questo regime sono specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto solo un numero limitato di società/industrie poteva beneficiare del regime.

Vantaggio

(104) In assenza di risposte al questionario da parte dei produttori cinesi di biciclette elettriche, dei produttori cinesi di motori e del governo della RPC, la Commissione non disponeva di informazioni specifiche sulle società in base alle quali calcolare l'importo della sovvenzione ricevuta durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(105) In un riesame in previsione della scadenza non è però necessario quantificare l'importo esatto delle sovvenzioni ricevute. Sulla base degli elementi di prova disponibili, la Commissione ha tuttavia potuto concludere che il governo della RPC ha continuato ad incaricare o dare ordine ai produttori di motori in Cina di fornire ai produttori di biciclette elettriche motori per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, il che costituisce un contributo finanziario che conferisce un vantaggio a norma dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto iv), e dell'articolo 6, lettera d), del regolamento di base.

Conclusioni

(106) Alla luce delle considerazioni di cui sopra, la Commissione ha concluso che l'industria delle biciclette elettriche in Cina ha continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di fornitura di motori per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato. Poiché si tratta di un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ed è specifico, le sovvenzioni nell'ambito di questo regime sono compensabili.

3.6.2. *Fornitura di batterie*

3.6.2.1. Risultanze dell'inchiesta iniziale

(107) Dall'inchiesta iniziale è emerso che i produttori cinesi di biciclette elettriche hanno ricevuto sovvenzioni sotto forma di fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato ([68]).

(108) In primo luogo, la Commissione ha confermato che gran parte delle batterie fornite all'industria delle biciclette elettriche era prodotta in Cina da produttori (parzialmente) statali e membri della CBA, che in quanto tali erano considerati operatori chiave subordinati incaricati di attuare la politica nazionale al fine di conseguire gli obiettivi più ampi relativi alla produzione di biciclette elettriche ([69]).

(109) In secondo luogo la Commissione ha inoltre stabilito, sulla base di vari documenti giuridici (strategici), in particolare il piano per lo sviluppo dell'industria leggera (2016-2020), il piano Made in China 2025, il dodicesimo e il tredicesimo piano quinquennale per il settore delle batterie e la relazione («Analisi approfondita del settore delle batterie agli ioni di litio per le biciclette elettriche nel periodo 2018-2023 e relazione di orientamento sul tredicesimo piano quinquennale di sviluppo»), la politica del governo della RPC volta a sostenere il settore delle batterie e a integrare ulteriormente i settori delle batterie e delle biciclette elettriche attraverso una rete avanzata di cooperazione e alleanze. Tali documenti strategici hanno inoltre confermato l'esistenza di una politica di sovvenzioni per le biciclette elettriche a batteria volta a promuovere la diffusione a livello popolare e l'esportazione di biciclette elettriche. Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha pertanto concluso che il settore delle batterie è un'industria che gode di sostegno e può beneficiare di varie sovvenzioni e il cui sviluppo è strettamente legato a quello delle biciclette elettriche ([70]).

(110) In terzo luogo, la Commissione ha inoltre constatato che il settore delle biciclette elettriche e quello delle batterie agli ioni di litio sono interconnessi e che il governo della RPC ha perseguito una politica in base alla quale il settore delle batterie dovrebbe ridurre i costi e i prezzi attraverso sovvenzioni al fine di promuovere il settore delle biciclette elettriche. La Commissione ha pertanto concluso che il governo della RPC ha incaricato od ordinato ai produttori cinesi di batterie di fornire al settore delle biciclette elettriche batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.

([68]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, sezione 3.7.3.
([69]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando da 443 a 445.
([70]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando da 452 a 461.

(111) Il vantaggio per le società inserite nel campione è stato calcolato nell'inchiesta iniziale confrontando i prezzi interni con i prezzi all'esportazione delle batterie dell'unico fornitore nazionale di batterie che ha collaborato. La differenza, espressa in percentuale, è stata applicata ai prezzi pagati dai produttori esportatori inseriti nel campione per gli acquisti di batterie presso fornitori nazionali ([71]).

(112) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha inoltre stabilito che le sovvenzioni sotto forma di fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato erano specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto solo un numero limitato di società/industrie poteva beneficiare del regime.

(113) Il tasso di sovvenzione stabilito nell'inchiesta iniziale per quanto riguarda questo regime era compreso tra lo 0,38 % e l'8,97 % per le società inserite nel campione che hanno collaborato.

3.6.2.2. Persistenza del regime di sovvenzione

(114) Il richiedente ha sostenuto che l'industria cinese delle batterie ha continuato ad agire su incarico o per ordine del governo della RPC al fine di fornire batterie all'industria delle biciclette elettriche per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato ([72]).

(115) Secondo il richiedente i produttori cinesi di batterie hanno continuato a essere soggetti, come nella situazione del periodo dell'inchiesta iniziale, a vari piani strategici, in cui il governo della RPC prescrive un sostegno pubblico all'industria delle batterie agli ioni di litio a causa della sua posizione nella catena di approvvigionamento industriale delle biciclette elettriche in Cina.

(116) Il richiedente fa riferimento al quattordicesimo piano quinquennale per il settore delle biciclette e delle biciclette elettriche (2012-2025), che cita lo sviluppo delle batterie agli ioni di litio per le biciclette elettriche come priorità fondamentale per i membri della CBA. A tale riguardo si ricorda che diversi produttori di batterie in Cina sono membri della CBA. L'industria cinese delle batterie gode di sostegno anche nell'ambito della strategia Made in China 2025 e del tredicesimo piano quinquennale per il settore delle batterie adottato dalla China Chemical and Physical Power Industry Association ([73]). La relazione di analisi della fattibilità degli investimenti nelle prospettive di ricerca e sviluppo per la profondità di mercato dell'industria cinese delle batterie agli ioni di litio per le biciclette elettriche per il periodo 2022-2027 conferma costante sostegno offerto dall'industria cinese delle batterie ([74]).

(117) Il richiedente ha inoltre fornito elementi di prova del fatto che i produttori cinesi di batterie hanno continuato a ricevere sovvenzioni significative sotto forma di sussidi, sgravi fiscali, finanziamenti agevolati, eccetera ([75]).

(118) Ne consegue che in Cina l'industria delle batterie è rimasta un'industria che gode di sostegno e può beneficiare di varie sovvenzioni e il cui sviluppo è strettamente legato a quello dell'industria delle biciclette elettriche.

(119) In assenza di collaborazione da parte del governo della RPC o di qualsiasi produttore cinese di batterie, la Commissione ha concluso che la struttura del mercato delle batterie in Cina non è cambiata rispetto all'inchiesta iniziale. Data la fondamentale importanza dell'industria delle batterie per lo sviluppo del settore incoraggiato delle biciclette elettriche, la Commissione ha concluso pertanto che i produttori di batterie in Cina sono ancora investiti, da parte del governo della RPC, dell'incarico o dell'ordine di fornire batterie all'industria delle biciclette elettriche per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, come nel caso dell'inchiesta iniziale.

Specificità

(120) Le sovvenzioni concesse nell'ambito di questo regime sono specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto solo un numero limitato di società/industrie poteva beneficiare del regime.

([71]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, sezione 3.7.3.7.
([72]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, sezione 6.4, lettera b), punto iii), e allegati corrispondenti.
([73]) Tredicesimo piano quinquennale per il settore delle batterie adottato dalla China Chemical and Physical Power Industry Association, capitolo V, sezione I.
([74]) Relazione di analisi della fattibilità degli investimenti nelle prospettive di ricerca e sviluppo per la profondità di mercato dell'industria cinese delle batterie agli ioni di litio per le biciclette elettriche per il periodo 2022-2027.
([75]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, varie relazioni annuali di cui all'allegato 11.

Vantaggio

(121) In assenza di risposte al questionario da parte dei produttori cinesi di biciclette elettriche, dei produttori cinesi di batterie e del governo della RPC, la Commissione non disponeva di informazioni specifiche sulle società in base alle quali calcolare l'importo della sovvenzione ricevuta durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(122) In un riesame in previsione della scadenza non è però necessario quantificare l'importo esatto delle sovvenzioni ricevute. Sulla base degli elementi di prova disponibili, la Commissione ha tuttavia potuto concludere che il governo della RPC ha continuato ad incaricare o dare ordine ai produttori di batterie in Cina di fornire ai produttori di biciclette elettriche batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, il che costituisce un contributo finanziario che conferisce un vantaggio a norma dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto iv), e dell'articolo 6, lettera d), del regolamento di base.

Conclusioni

(123) Alla luce delle considerazioni di cui sopra e in assenza di argomentazioni contrarie, la Commissione ha concluso che l'industria delle biciclette elettriche in Cina ha continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di fornitura di batterie per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato. Poiché si tratta di un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ed è specifico, le sovvenzioni nell'ambito di questo regime sono compensabili.

3.6.3. *Diritti di uso dei terreni*

3.6.3.1. Risultanze dell'inchiesta iniziale

(124) Dall'inchiesta iniziale è emerso che i produttori cinesi di biciclette elettriche hanno ricevuto sovvenzioni sotto forma di diritti d'uso dei terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato ([76]).

(125) Più specificamente la Commissione ha stabilito che nella RPC non esisteva un vero mercato fondiario e l'uso di un valore di riferimento esterno ha dimostrato che l'importo pagato per i diritti d'uso di terreni era decisamente inferiore al normale valore di mercato. Dato che l'industria delle biciclette elettriche era un settore incoraggiato e che le autorità locali, nel fissare i prezzi, dovevano tenere conto degli obiettivi strategici imperativi del governo della RPC, tra cui la concessione di un accesso preferenziale ai terreni per i settori incoraggiati, la Commissione ha concluso che le società inserite nel campione nell'inchiesta iniziale hanno ricevuto terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato. La concessione di diritti d'uso di terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato è stata pertanto considerata una sovvenzione che conferisce un vantaggio ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto iii), e dell'articolo 3, punto 2, del regolamento di base.

(126) Il vantaggio è stato calcolato nell'inchiesta iniziale sottraendo l'importo effettivamente pagato da ciascun produttore esportatore inserito nel campione per i diritti d'uso di terreni all'importo che avrebbe dovuto di norma essere pagato in base al valore di riferimento del Taipei cinese, che è stato usato come valore di riferimento esterno. L'importo totale della sovvenzione è stato attribuito al periodo dell'inchiesta tenendo conto della normale durata dei diritti d'uso di terreni industriali, ovvero 50 anni ([77]).

(127) La Commissione ha altresì stabilito che la sovvenzione era specifica ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto solo un numero limitato di società/industrie poteva beneficiare del regime.

(128) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha stabilito un importo *ad valorem* della sovvenzione in relazione a questo regime compreso tra lo 0,43 % e l'1,46 % per le società inserite nel campione che hanno collaborato.

3.6.3.2. Persistenza del regime di sovvenzione

(129) Nella domanda di riesame in previsione della scadenza e nei relativi allegati ([78]), il richiedente ha fornito elementi di prova che dimostrano che i produttori cinesi di biciclette elettriche hanno continuato a beneficiare di diritti d'uso di terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.

([76]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, sezione 3.7.4.
([77]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, sezione 3.7.4, lettera e).
([78]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, sezione 6.4, lettera a).

(130) Il quadro giuridico che disciplina la concessione di diritti d'uso di terreni nella RPC è rimasto invariato e tali diritti si possono ottenere solo dalle autorità competenti che, nell'assegnazione dei diritti d'uso di terreni, dovrebbero tenere conto della politica industriale del governo della RPC anziché rispettare rigorosamente i principi del libero mercato ([79]).

(131) Inoltre, nelle recenti inchieste antisovvenzioni la Commissione ha stabilito che i settori incoraggiati, di cui fa parte l'industria delle biciclette elettriche, continuano a ricevere diritti d'uso di terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato ([80]).

(132) Infine, né il governo della RPC né alcun produttore esportatore hanno fornito elementi di prova del fatto che il settore incoraggiato delle biciclette elettriche abbia cessato di beneficiare dei diritti d'uso di terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato.

(133) La Commissione ha pertanto concluso che i produttori di biciclette elettriche in Cina continuano a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di diritti d'uso di terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, conferendo così un vantaggio alle società beneficiarie.

Specificità

(134) Le sovvenzioni concesse nell'ambito di questo regime sono specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto solo un numero limitato di società/industrie poteva beneficiare del regime.

Vantaggio

(135) In assenza di risposte al questionario da parte dei produttori cinesi di biciclette elettriche e del governo della RPC, la Commissione non disponeva di informazioni specifiche sulle società in base alle quali calcolare l'importo della sovvenzione ricevuta durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(136) In un riesame in previsione della scadenza non è però necessario quantificare l'importo esatto delle sovvenzioni ricevute. Sulla base degli elementi di prova disponibili, la Commissione ha tuttavia potuto concludere che il governo della RPC ha continuato a fornire ai produttori di biciclette elettriche diritti d'uso di terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato, il che costituisce un contributo finanziario che conferisce un vantaggio a norma dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto iii), e dell'articolo 6, lettera d), del regolamento di base.

Conclusioni

(137) Alla luce delle considerazioni di cui sopra e in assenza di argomentazioni contrarie, la Commissione ha concluso che l'industria delle biciclette elettriche in Cina ha continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di concessione di diritti d'uso di terreni per un corrispettivo inferiore all'importo che sarebbe adeguato. Poiché si tratta di un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ed è specifico, le sovvenzioni nell'ambito di questo regime sono compensabili.

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

3.7.1. *Agevolazioni EIT per le imprese a nuova e alta tecnologia*

3.7.1.1. Risultanze dell'inchiesta iniziale

(138) A norma dell'articolo 28 della legge sull'imposta sul reddito delle imprese («EIT»), le imprese ad alta e nuova tecnologia possono beneficiare di un'aliquota ridotta dell'imposta sul reddito del 15 % anziché dell'aliquota normale del 25 %.

(139) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha stabilito che la riduzione fiscale in questione si configurava come sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2, del regolamento di base, perché comporta un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia, conferendo in tal modo un vantaggio alle società interessate. Dato che solo le società riconosciute come imprese ad alta e nuova tecnologia nei settori sostenuti dallo Stato, la Commissione ha anche concluso che la sovvenzione era specifica e quindi compensabile.

([79]) Relazione sulla Cina, capitolo 9.
([80]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1647, regolamento di esecuzione (UE) 2023/1123, regolamento di esecuzione (UE) 2022/72 e regolamento di esecuzione (UE) 2021/328.

(140) L'inchiesta iniziale ha stabilito che diversi produttori di biciclette elettriche avevano beneficiato di questo regime di sovvenzione. Il vantaggio è stato calcolato come la differenza tra l'importo totale dell'imposta dovuta in base all'aliquota d'imposta ordinaria e l'importo totale dell'imposta dovuta con l'aliquota ridotta.

(141) Il tasso di sovvenzione stabilito nell'inchiesta iniziale per quanto riguarda questo regime di sovvenzione era compreso tra lo 0 % e lo 0,70 % per le società inserite nel campione che hanno collaborato.

3.7.1.2. Persistenza del regime di sovvenzione

(142) Il richiedente ha affermato che i produttori di biciclette elettriche in Cina hanno continuato a beneficiare di questo regime di sovvenzione, e ha fornito elementi di prova del fatto che numerosi produttori di biciclette elettriche sono considerati imprese ad alta e nuova tecnologia e quindi ammissibili alla sovvenzione ([81]). Il richiedente ha inoltre fornito elementi di prova sotto forma di relazioni annuali in cui si dimostra che diversi produttori di biciclette elettriche hanno di fatto beneficiato del regime dopo il periodo dell'inchiesta iniziale ([82]).

(143) La Commissione inoltre non disponeva di elementi di prova o indicazioni tali da suggerire che il regime di sovvenzione non sarebbe stato applicabile durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(144) La Commissione ha pertanto concluso che i produttori di biciclette elettriche in Cina hanno continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di sconti fiscali per le imprese ad alta e nuova tecnologia che conferivano un vantaggio a tali imprese.

Specificità

(145) Le sovvenzioni concesse nell'ambito di questo regime sono specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto solo un numero limitato di società/industrie poteva beneficiare del regime.

Vantaggio

(146) In assenza di risposte al questionario da parte dei produttori cinesi di biciclette elettriche e del governo della RPC, la Commissione non disponeva di informazioni specifiche sulle società in base alle quali calcolare l'importo della sovvenzione ricevuta durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(147) In un riesame in previsione della scadenza non è però necessario quantificare l'importo esatto delle sovvenzioni ricevute. Sulla base degli elementi di prova disponibili la Commissione ha tuttavia concluso che il governo della RPC ha continuato a concedere una riduzione dell'imposta sul reddito, il che costituiva un contributo finanziario che conferisce un vantaggio a norma dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2, del regolamento di base.

Conclusioni

(148) Alla luce delle considerazioni di cui sopra e in assenza di argomentazioni contrarie, la Commissione ha concluso che l'industria delle biciclette elettriche in Cina ha continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di rinuncia a entrate della pubblica amministrazione. Poiché si tratta di un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ed è specifico, le sovvenzioni nell'ambito di questo regime sono compensabili.

3.7.2. *Credito EIT per le spese di ricerca e sviluppo*

3.7.2.1. Risultanze dell'inchiesta iniziale

(149) L'articolo 30, paragrafo 1, della legge cinese sull'imposta sul reddito delle imprese («EIT») prevede un credito fiscale per la ricerca e lo sviluppo, e conferisce alle imprese il diritto a un trattamento fiscale agevolato per le spese di R&S sostenute per sviluppare nuove tecnologie, nuovi prodotti e nuove competenze in taluni settori prioritari ad alto contenuto tecnologico stabiliti dallo Stato.

([81]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, allegato 52.
([82]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, allegato 11.

(150) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha stabilito che il credito fiscale per le spese di R&S si configurava come sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2, del regolamento di base perché comporta un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia, conferendo in tal modo alle società interessate un vantaggio pari al risparmio fiscale.

(151) La Commissione ha inoltre constatato che la sovvenzione era specifica in quanto limitata alle imprese che hanno sostenuto spese di R&S in determinati settori prioritari ad alto contenuto tecnologico stabiliti dallo Stato, di cui fa parte l'industria delle biciclette elettriche.

(152) Il tasso di sovvenzione stabilito nell'inchiesta iniziale per quanto riguarda questo regime di sovvenzione era compreso tra lo 0 % e lo 0,51 % per le società inserite nel campione che hanno collaborato.

3.7.2.2. Persistenza del regime di sovvenzione

(153) Il richiedente ha fornito elementi di prova del fatto che i produttori di biciclette elettriche continuano a essere riconosciuti come imprese ad alta e nuova tecnologia (cfr. il considerando 142) che operano in un settore incoraggiato. Il richiedente ha inoltre fornito ampie prove del fatto che diversi produttori di biciclette elettriche sostengono notevoli spese di R&S, che sono aumentate dopo l'inchiesta iniziale.

(154) Inoltre, la Commissione non ha ricevuto elementi di prova o indicazioni del fatto che il regime di sovvenzione non sarebbe stato applicabile durante il periodo dell'inchiesta di riesame o che le disposizioni giuridiche che lo disciplinano sarebbero cambiate.

(155) La Commissione ha pertanto concluso che i produttori di biciclette elettriche in Cina hanno continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di trattamento fiscale agevolato per le spese di R&S.

Specificità

(156) Le sovvenzioni concesse nell'ambito di questo regime sono specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto solo un numero limitato di società/industrie poteva beneficiare del regime.

Vantaggio

(157) In assenza di risposte al questionario da parte dei produttori cinesi di biciclette elettriche e del governo della RPC, la Commissione non disponeva di informazioni specifiche sulle società in base alle quali calcolare l'importo della sovvenzione ricevuta durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(158) In un riesame in previsione della scadenza non è però necessario quantificare l'importo esatto delle sovvenzioni ricevute. Sulla base degli elementi di prova disponibili la Commissione ha però ritenuto che l'industria delle biciclette elettriche in Cina abbia continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di trattamento fiscale agevolato per le spese di R&S, il che costituiva un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2, del regolamento di base.

Conclusioni

(159) Alla luce delle considerazioni di cui sopra e in assenza di argomentazioni contrarie, la Commissione ha concluso che l'industria delle biciclette elettriche in Cina ha continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di rinuncia a entrate della pubblica amministrazione. Poiché si tratta di un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ed è specifico, le sovvenzioni nell'ambito di questo regime sono compensabili.

3.7.3. *Esenzione dall'imposta sul reddito da dividendi tra società residenti qualificate*

3.7.3.1. Risultanze dell'inchiesta iniziale

(160) L'esenzione dall'imposta sul reddito da dividendi è prevista agli articoli 25 e 26 della legge EIT e all'articolo 83 del regolamento di esecuzione della legge sull'imposta sul reddito delle società.

(161) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha stabilito che tale esenzione delle imposte costituisce una sovvenzione ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2, del regolamento di base, in quanto vi è un contributo finanziario sotto forma di entrate cui il governo della RPC rinuncia conferendo in tal modo un vantaggio alla società interessata, pari alla differenza tra l'importo dell'imposta normalmente riscossa e l'importo dell'imposta effettivamente pagata dalla società interessata. La Commissione ha inoltre constatato che la sovvenzione è specifica in quanto la legislazione limita l'applicazione a determinate società.

(162) La Commissione ha stabilito l'importo ad valorem della sovvenzione per questo regime di sovvenzione compreso tra lo 0 % e lo 0,04 % per le società inserite nel campione che hanno collaborato.

3.7.3.2. Persistenza del regime di sovvenzione

(163) Nella domanda di riesame in previsione della scadenza il richiedente ha fornito elementi di prova del fatto che alcuni produttori di biciclette elettriche in Cina sono gruppi societari di grandi dimensioni, composti da diverse società e persone giuridiche cinesi, e avrebbero pertanto il diritto di continuare a utilizzare questo regime di sovvenzione.

(164) Inoltre, la Commissione non ha ricevuto elementi di prova o indicazioni del fatto che il regime di sovvenzione non sarebbe stato applicabile durante il periodo dell'inchiesta di riesame o che le disposizioni giuridiche che lo disciplinano sarebbero cambiate.

(165) La Commissione ha pertanto concluso che i produttori di biciclette elettriche in Cina hanno continuato a beneficiare di esenzioni dall'imposta sul reddito da dividendi tra società residenti qualificate.

Specificità

(166) Le sovvenzioni concesse nell'ambito di questo regime sono specifiche ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di base, in quanto solo un numero limitato di società/industrie poteva beneficiare del regime.

Vantaggio

(167) In assenza di risposte al questionario da parte dei produttori cinesi di biciclette elettriche e del governo della RPC, la Commissione non disponeva di informazioni specifiche sulle società in base alle quali calcolare l'importo della sovvenzione ricevuta durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(168) In un riesame in previsione della scadenza non è però necessario quantificare l'importo esatto delle sovvenzioni ricevute. Sulla base degli elementi di prova disponibili e in assenza di informazioni contrarie la Commissione ha però ritenuto che l'industria delle biciclette elettriche in Cina abbia continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di esenzione dall'imposta sul reddito da dividendi tra società residenti qualificate, il che costituiva un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto ii), e dell'articolo 3, punto 2, del regolamento di base.

Conclusioni

(169) Alla luce delle considerazioni di cui sopra la Commissione ha concluso che l'industria delle biciclette elettriche in Cina ha continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di rinuncia a entrate della pubblica amministrazione. Poiché si tratta di un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ed è specifico, le sovvenzioni nell'ambito di questo regime sono compensabili.

3.8. **Regimi di concessione di sussidi**

3.8.1. *Sussidi ad hoc erogati dalle autorità municipali/regionali/nazionali*

3.8.1.1. Risultanze dell'inchiesta iniziale

(170) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha stabilito che i produttori di biciclette elettriche della RPC avevano ricevuto numerosi sussidi individuali ad hoc dalle autorità a vari livelli, ossia a livello nazionale, provinciale, comunale, regionale o distrettuale. Tali sussidi erano stati concessi per una serie di motivi e finalità, ad esempio fondi per i brevetti, fondi e premi per attività scientifiche e tecnologiche, fondi per lo sviluppo d'impresa, fondi per la promozione delle esportazioni, sussidi per partecipare a fiere e per promuovere l'aggiornamento delle apparecchiature di produzione, sussidi a sostegno della formazione in materia di capacità professionali, e altri fondi di sostegno di carattere generale.

(171) I sussidi sono stati considerati sovvenzioni ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto ii) e dell'articolo 3, punto 2, del regolamento di base. Sono stati inoltre ritenuti specifici in quanto la Commissione ha ritenuto che fossero limitati ad alcune società o a progetti specifici in regioni specifiche e/o all'industria delle biciclette elettriche. Alcuni sussidi sono stati inoltre considerati condizionati all'andamento delle esportazioni.

(172) Il vantaggio è stato calcolato nell'inchiesta iniziale come l'importo ricevuto durante il periodo dell'inchiesta o attribuito a tale periodo se l'importo è stato ammortizzato nel corso della vita utile dell'attività immobilizzata alla quale era collegato il sussidio ([83]).

(173) La Commissione ha stabilito il tasso di sovvenzione per quanto riguarda questa misura, compreso tra lo 0,07 % e lo 0,25 % per le società inserite nel campione che hanno collaborato.

3.8.1.2. Persistenza del regime di sovvenzione

(174) Nella domanda di riesame in previsione della scadenza il richiedente ha fornito elementi di prova del fatto che i produttori di biciclette elettriche in Cina hanno continuato a ricevere sussidi individuali ad hoc dalle autorità comunali e regionali ([84]) per importi significativi, a dimostrazione del fatto che il sostegno pubblico al settore delle biciclette elettriche in Cina è generalizzato, nazionale e sistemico.

(175) Inoltre, né il governo della RPC né alcun produttore esportatore forniscono elementi di prova o indicazioni tali da suggerire che l'industria delle biciclette elettriche in Cina non beneficerebbe più di tali sussidi. In effetti, dato che l'industria in questione è un settore incoraggiato e il suo sviluppo costituisce una priorità per il governo della RPC, la Commissione ha ritenuto inconcepibile che il produttore di biciclette elettriche non abbia continuato a ricevere numerosi e vari sussidi ad hoc da autorità a vari livelli amministrativi per garantire il continuo sviluppo dell'industria in linea con la politica industriale nazionale.

(176) La Commissione ha pertanto concluso che i produttori di biciclette elettriche in Cina hanno continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di sussidi.

Specificità

(177) In assenza di elementi di prova contrari, la Commissione ha concluso che i sussidi ad hoc sono specifici per gli stessi motivi illustrati nell'inchiesta iniziale (cfr. considerando 171).

Vantaggio

(178) In assenza di risposte al questionario da parte dei produttori cinesi di biciclette elettriche e del governo della RPC, la Commissione non disponeva di informazioni specifiche sulle società in base alle quali calcolare l'importo della sovvenzione ricevuta durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(179) In un riesame in previsione della scadenza non è però necessario quantificare l'importo esatto delle sovvenzioni ricevute. Sulla base degli elementi di prova disponibili e in assenza di informazioni contrarie la Commissione ha però ritenuto che l'industria delle biciclette elettriche in Cina abbia continuato a beneficiare di sovvenzioni sotto forma di sussidi ad hoc concessi dalle autorità pubbliche a più livelli, il che costituiva un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ai sensi dell'articolo 3, punto 1, lettera a), punto i), e dell'articolo 3, punto 2, del regolamento di base.

Conclusioni

(180) Alla luce delle considerazioni di cui sopra la Commissione ha concluso che l'industria delle biciclette elettriche in Cina ha continuato a beneficiare di sovvenzione sotto forma di sussidi. Poiché si tratta di un contributo finanziario che conferisce un vantaggio ed è specifico, le sovvenzioni nell'ambito di questo regime sono compensabili.

([83]) Regolamento di esecuzione (UE) 2019/72, considerando 571.
([84]) Domanda di riesame in previsione della scadenza, sezione 6.2, lettera e), e allegati corrispondenti.

3.9. **Conclusioni generali sulla persistenza delle sovvenzioni**

(181) Nell'inchiesta iniziale la Commissione ha stabilito un importo totale della sovvenzione compensabile ad valorem compreso tra il 3,9 % e il 17,2 % per le società che hanno collaborato inserite nel campione. La Commissione ha inoltre stabilito un importo delle sovvenzioni compensabili del 9,2 % per le società che hanno collaborato non inserite nel campione, e un'aliquota del dazio a livello di paese del 17,2 % per tutti gli altri produttori esportatori.

(182) Alla luce delle risultanze della Commissione in merito ai vari regimi e programmi di sovvenzione di cui sopra, la Commissione ha concluso che durante il periodo dell'inchiesta di riesame i produttori di biciclette elettriche in Cina hanno continuato a beneficiare di sovvenzioni compensabili a un livello superiore al livello minimo.

(183) In seguito alla divulgazione delle informazioni, una parte interessata ha sostenuto che la conclusione secondo cui l'industria delle biciclette elettriche in Cina continuava a beneficiare di sovvenzioni era errata. A sostegno di tale affermazione si allegavano le osservazioni di tre rappresentanti dei produttori cinesi di biciclette elettriche in cui si affermava che non sono state ricevute sovvenzioni. La Commissione ha ritenuto che, in considerazione del fatto che tali produttori non si erano manifestati nel corso dell'inchiesta e non avevano collaborato, le dichiarazioni di tali produttori, presentate senza alcun elemento di prova, non potessero essere accettate. L'argomentazione è stata pertanto respinta.

3.10. **Andamento delle importazioni in caso di abrogazione delle misure**

(184) Oltre a constatare la persistenza delle sovvenzioni nel periodo dell'inchiesta di riesame, la Commissione ha esaminato il rischio di persistenza delle importazioni oggetto di sovvenzioni dal paese interessato in caso di abrogazione delle misure. Sono stati analizzati gli elementi aggiuntivi seguenti: la capacità produttiva e la capacità inutilizzata nella RPC e l'attrattiva del mercato dell'Unione.

3.10.1. *Capacità produttiva e capacità inutilizzata nella RPC*

(185) In assenza di collaborazione da parte del governo della RPC e dei produttori esportatori cinesi, la Commissione ha basato le sue conclusioni relative alla capacità produttiva e alla capacità inutilizzata nella RPC sulle informazioni fornite dal richiedente nella domanda di riesame.

(186) Le informazioni disponibili hanno dimostrato l'esistenza di una generale sovraccapacità nella produzione di biciclette elettriche in Cina durante il periodo in esame. La capacità produttiva ([85]) in Cina durante tale periodo è stata stimata a 130 milioni di pezzi all'anno. Inoltre, la produzione cinese di biciclette ordinarie può essere facilmente convertita alla produzione di biciclette elettriche, con una potenziale capacità totale di oltre 400 milioni di pezzi ([86]). Secondo le informazioni di mercato del richiedente, la produzione e le vendite effettive cinesi ammontavano a 57 milioni di pezzi all'anno; questo dato indica una capacità inutilizzata stimata di 73 milioni di pezzi durante il periodo dell'inchiesta di riesame ([87]). Tale capacità inutilizzata, pari a quasi 15 volte il consumo totale dell'Unione nello stesso periodo, potrebbe essere dirottata verso l'Unione se le misure in vigore fossero lasciate scadere.

(187) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha concluso che i produttori esportatori cinesi dispongono di notevoli capacità inutilizzate che, in caso di scadenza delle misure, potrebbero essere impiegate in grandi quantità per le esportazioni nell'Unione a prezzi sovvenzionati.

([85]) Secondo le informazioni fornite dal richiedente sulla base delle sue conoscenze di mercato, le informazioni provenienti dai siti web di un gran numero di produttori cinesi di biciclette elettriche e il *White Paper on Chinàs Two-Wheeled Electric Vehicle Industry*, disponibile all'indirizzo https://m.thepaper.cn/baijahao_17589803 (ultima consultazione il 7 ottobre 2024). Cfr. allegato 8 della domanda, disponibile su Tron all'indirizzo Tron.tdi t24.000756.

([86]) Sulla base delle conoscenze di mercato del richiedente e dei siti web dei produttori cinesi noti di biciclette elettriche. Cfr. allegato 4 della domanda, disponibile su Tron all'indirizzo Tron.tdi t24.000756.

([87]) Sulla base delle fonti menzionate nelle note 85 e 96. Cfr. allegati 8 e 9 della domanda, disponibili su Tron all'indirizzo Tron.tdi t24.000756.

3.10.2. *Attrattiva del mercato dell'Unione*

(188) Sulla base delle informazioni fornite nella domanda, il mercato dell'Unione per le biciclette elettriche è rimasto attraente per gli esportatori cinesi. Rispetto all'inchiesta iniziale le importazioni dalla RPC sono diminuite in termini sia assoluti che relativi. Dal 2020, quando il volume delle importazioni dalla Cina ha toccato il livello minimo, le importazioni sono però aumentate in misura significativa, e nonostante le misure in vigore sono quasi raddoppiate (cfr. tabella 2). La quota di mercato precedentemente detenuta dalla RPC è stata in parte acquisita da altri paesi terzi come Taiwan, che ha aumentato il volume delle sue esportazioni nell'Unione del prodotto oggetto del riesame rispetto all'inchiesta precedente. Durante il periodo dell'inchiesta di riesame la RPC rimaneva comunque il secondo maggiore esportatore di biciclette elettriche verso l'Unione. Ciò dimostra che l'Unione era ancora un mercato attraente per gli esportatori della RPC.

(189) Il mercato dell'Unione per le biciclette elettriche è uno dei più grandi al mondo, con un consumo di 4 979 000 pezzi durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Come illustrato inoltre nella domanda di riesame in previsione della scadenza, nei prossimi anni la domanda di biciclette elettriche dovrebbe crescere, a causa tra l'altro delle politiche ambientali adottate nell'Unione.

(190) Anche con le misure in vigore, peraltro, le esportazioni cinesi nell'Unione sono continuate e detengono una quota di mercato non trascurabile: ciò dimostra che il mercato dell'Unione è rimasto e rimarrà attraente per i produttori esportatori cinesi.

(191) Considerando la notevole sovraccapacità della RPC e l'attrattiva del mercato dell'Unione, la Commissione ha pertanto concluso che, in caso di scadenza delle misure in vigore, i produttori esportatori cinesi probabilmente continueranno e incrementeranno le esportazioni verso l'Unione di grandi quantità di biciclette elettriche sovvenzionate.

3.10.3. *Conclusioni in merito alla persistenza delle sovvenzioni*

(192) Alla luce delle sue risultanze sulla persistenza delle sovvenzioni durante il periodo dell'inchiesta di riesame e sul probabile andamento delle crescenti esportazioni verso l'Unione in caso di scadenza delle misure, la Commissione ha concluso che sussiste un forte rischio che la scadenza delle misure compensative sulle importazioni di biciclette elettriche dalla RPC comporti la persistenza di importazioni oggetto di sovvenzioni.

4. **PREGIUDIZIO**

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

(193) Durante il periodo in esame il prodotto simile era fabbricato da 67 produttori dell'Unione. Essi costituiscono l'«industria dell'Unione» ai sensi dell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento di base.

(194) La produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame è stata calcolata pari a circa 4 560 000 pezzi. Tale numero è stato stabilito sulla base delle informazioni disponibili relative all'industria dell'Unione, quali la relazione dello European Bicycle Industry & Market Profile e lo studio economico condotto dalla Confederazione del settore europeo delle biciclette (Confederation of the European Bicycle Industry, «CONEBI»). Come indicato al considerando 11, è stato selezionato un campione di tre produttori dell'Unione, che rappresentano il 23,4 % della produzione totale dell'Unione del prodotto simile.

4.2. **Consumo dell'Unione**

(195) La Commissione ha stabilito il consumo dell'Unione in base alle statistiche di Eurostat sulle importazioni e sul volume delle vendite dell'industria dell'Unione nell'Unione, come indicato da CONEBI.

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

Tabella 1

Consumo dell'Unione (in pezzi)

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Consumo totale dell'Unione (in pezzi)	4 377 000	4 892 000	5 325 000	4 979 000
Indice	*100*	*112*	*122*	*114*

Fonte: Eurostat e CONEBI.

(197) Il consumo totale di biciclette elettriche nell'UE è passato da circa 4,3 milioni di biciclette elettriche nel 2020 a 5,3 milioni di biciclette elettriche nel 2022. Il miglioramento della progettazione e delle prestazioni, unitamente a una maggiore consapevolezza ambientale tra i cittadini dell'UE, ha portato a un costante aumento del consumo di biciclette elettriche. Nel periodo dell'inchiesta di riesame il consumo di biciclette elettriche nell'UE è però diminuito di 346 000 pezzi rispetto al 2022, a seguito di un calo della domanda verificatosi qualche tempo dopo la revoca delle ultime misure relative alla COVID-19 nel primo semestre del 2022.

4.3. **Importazioni dalla RPC**

4.3.1. *Volume e quota di mercato delle importazioni dalla RPC*

(198) La Commissione ha stabilito il volume delle importazioni in base ai dati di Eurostat.

(199) La quota di mercato delle importazioni è stata quindi stabilita confrontando i volumi delle importazioni con il consumo dell'Unione come illustrato nella tabella 1.

(200) Le importazioni nell'Unione dalla RPC hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 2

Volume delle importazioni (in pezzi) e quota di mercato

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Volume delle importazioni dalla RPC (in pezzi)	102 757	210 806	268 148	220 914
Indice	*100*	*205*	*261*	*215*
Quota di mercato	2,3 %	4,3 %	5,0 %	4,4 %
Indice	*100*	*184*	*214*	*189*

Fonte: Eurostat e CONEBI.

(201) Anche con le misure in vigore, la quota di mercato delle importazioni cinesi è passata dal 2,3 % nel 2020 al 4,4 % nel periodo dell'inchiesta di riesame.

4.3.2. *Prezzi delle importazioni dalla RPC e undercutting dei prezzi*

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

(203) Il prezzo medio delle importazioni nell'Unione dalla RPC ha registrato il seguente andamento:

Tabella 3

Prezzi all'importazione (in EUR/pezzo)

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
RPC	294	354	449	298
Indice	*100*	*120*	*153*	*101*

Fonte: Eurostat.

(204) I prezzi medi delle importazioni dalla RPC sono rimasti estremamente bassi durante il periodo in esame. Nel 2020 e nel 2021 i prezzi comunicati da Eurostat erano persino inferiori ai prezzi medi rilevati nell'inchiesta iniziale (compresi tra 422 EUR e 477 EUR).

(205) Sulla base dei dati Eurostat, nel 2022 i prezzi erano temporaneamente più elevati, ma ancora inferiori ai prezzi all'importazione dalla Cina nel 2016 (ossia 477 EUR).

(206) Data la mancanza di collaborazione da parte dei produttori esportatori della RPC, la Commissione ha determinato l'undercutting dei prezzi durante il periodo dell'inchiesta di riesame confrontando:

1) la media ponderata dei prezzi di vendita del prodotto oggetto del riesame dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, praticati sul mercato dell'Unione ad acquirenti indipendenti, adeguati al livello franco fabbrica; e

2) la corrispondente media ponderata dei prezzi del prodotto oggetto del riesame dalla RPC sul mercato dell'Unione, stabiliti a livello di costo, assicurazione e nolo (cif), compresi il dazio antidumping (tutte le altre società 62,1 %) e il dazio compensativo (tutte le altre società 17,2 %), con gli opportuni adeguamenti per tenere conto dei dazi doganali (6 %) e dei costi successivi all'importazione (2 %).

(207) Il risultato del confronto è stato espresso come percentuale del fatturato dei produttori dell'Unione inseriti nel campione durante il periodo dell'inchiesta di riesame. L'undercutting dei prezzi era compreso tra il 68 % e l'80 %. Senza i dazi, l'undercutting dei prezzi era dell'82,8 %.

4.3.3. *Importazioni da paesi terzi diversi dalla RPC*

(208) Le importazioni di biciclette elettriche da paesi terzi diversi dalla RPC provenivano principalmente da Taiwan e dal Vietnam.

(209) Il volume (aggregato) delle importazioni nell'Unione, la quota di mercato e l'andamento dei prezzi delle importazioni di biciclette elettriche da altri paesi terzi hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 4

Importazioni da paesi terzi

Paese		2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Taiwan	Volume (in pezzi)	506 822	539 473	598 920	435 315
	Indice	*100*	*106*	*118*	*86*
	Quota di mercato (in %)	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %

Paese		2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
	Prezzo medio (in EUR/pezzo)	1 092	1 046	1 168	1 393
	Indice	*100*	*96*	*107*	*128*
Vietnam	Volume (in pezzi)	162 787	173 204	210 321	199 070
	Indice	*100*	*106*	*129*	*122*
	Quota di mercato (in %)	3,7	3,5	3,9	4,0
	Prezzo medio (in EUR/pezzo)	542	585	762	790
	Indice	*100*	*108*	*140*	*146*
Totale di tutti i paesi terzi escluso il paese interessato	Volume (in pezzi)	827 640	960 338	1 081 033	812 356
	Indice	*100*	*116*	*131*	*98*
	Quota di mercato (in %)	18,9	19,6	20,3	16,3
	Prezzo medio (in EUR/pezzo)	966	935	1 082	1 258
	Indice	*100*	*97*	*112*	*130*

Fonte: Eurostat.

(210) Tra il 2020 e il 2022 le quote di mercato delle importazioni totali del prodotto oggetto del riesame da paesi terzi diversi dalla RPC sono aumentate, e nel 2022 hanno raggiunto il 20,3 %. Nel periodo dell'inchiesta di riesame sono scese però al 16,3 %, ossia a un livello inferiore a quello del 2020.

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

4.4.1. *Osservazioni generali*

(211) La valutazione della situazione economica dell'industria dell'Unione ha compreso una valutazione di tutti gli indicatori economici attinenti allo stato dell'industria dell'Unione nel periodo in esame.

(212) Come già indicato al considerando 11, per determinare la situazione economica dall'industria dell'Unione si è fatto ricorso al campionamento.

(213) Ai fini della determinazione del pregiudizio la Commissione ha distinto tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici. La Commissione ha valutato gli indicatori macroeconomici sulla base delle informazioni presentate da CONEBI. I dati riguardavano tutti i produttori dell'Unione. La Commissione ha valutato gli indicatori microeconomici sulla base dei dati contenuti nelle risposte al questionario fornite dai produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(214) Gli indicatori macroeconomici sono: produzione, capacità produttiva, utilizzo degli impianti, volume delle vendite, quota di mercato, occupazione, produttività, entità del margine di sovvenzione e ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di sovvenzione.

(215) Gli indicatori microeconomici sono: prezzi medi unitari, costo unitario, costo del lavoro, scorte, redditività, flusso di cassa, investimenti, utile sul capitale investito e capacità di ottenere capitale.

4.4.2. *Indicatori macroeconomici*

4.4.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

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

Tabella 5

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Volume di produzione (in pezzi)	3 428 000	4 284 000	5 145 000	4 560 000
Indice	*100*	*125*	*150*	*133*
Capacità produttiva (in pezzi)	5 801 885	7 501 519	7 550 464	7 103 289
Indice	*100*	*129*	*130*	*122*
Utilizzo degli impianti (in %)	59	57	68	64
Indice	*100*	*97*	*115*	*109*

Fonte: CONEBI, produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(217) Nel periodo dal 2020 al 2022 la capacità produttiva e la produzione nell'Unione sono aumentate costantemente, a causa dell'aumento della domanda durante la pandemia di COVID-19. Nel periodo dell'inchiesta di riesame si è però registrato un calo dei volumi di produzione e della capacità produttiva a causa del più cospicuo accumulo di scorte durante la COVID-19, quando i produttori dell'Unione prevedevano di proseguire le vendite a un ritmo accelerato; ciò tuttavia non è avvenuto, giacché dopo la COVID-19 la domanda è diminuita in misura significativa.

4.4.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

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

Tabella 6

Volume delle vendite e quota di mercato (in pezzi)

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Volume totale delle vendite sul mercato dell'Unione	3 446 603	3 720 856	3 975 819	3 945 730
Indice	*100*	*108*	*115*	*114*
Quota di mercato (in %)	78,7	76,1	74,7	79,2
Indice	*100*	*97*	*95*	*101*

Fonte: CONEBI, produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(219) Nel periodo in esame le vendite sono aumentate, soprattutto a causa dell'aumento della domanda durante la pandemia di COVID-19. Una volta revocate le misure relative alla COVID-19, la domanda di biciclette elettriche è però diminuita, con una conseguente diminuzione dei dati relativi alle vendite nel periodo dell'inchiesta di riesame. Inoltre, la situazione economica nel 2022 e nel periodo dell'inchiesta di riesame (in particolare per quanto riguarda l'aumento dei costi dell'energia e l'inflazione) ha avuto un effetto non solo sull'industria dell'Unione, ma anche sui consumatori, in particolare su quelli che disponevano di un minore potere d'acquisto. Le vendite dell'industria dell'Unione hanno pertanto registrato una stagnazione nel periodo dell'inchiesta di riesame rispetto al 2022, mentre la quota di mercato dell'industria dell'Unione è aumentata di 4,5 punti percentuali.

4.4.2.3. Occupazione e produttività

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

Tabella 7

Occupazione e produttività

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Numero di dipendenti	8 354	10 972	12 125	10 716
Indice	*100*	*131*	*145*	*128*
Produttività (pezzi/dipendente)	410	390	424	426
Indice	*100*	*95*	*103*	*104*

Fonte: CONEBI, produttori dell'Unione inseriti nel campione

(221) L'industria dell'Unione ha aumentato il livello di occupazione del 28 % durante il periodo in esame. Tale aumento si è verificato soprattutto tra il 2020 e il 2022 grazie alla crescita della domanda durante la pandemia di COVID-19. Nel 2023 il numero degli addetti si è ridotto a causa del calo dei volumi di produzione. Durante il periodo in esame la produttività è rimasta alquanto stabile.

4.4.2.4. Crescita

(222) Poiché le vendite sono rimaste stabili nel periodo dell'inchiesta di riesame rispetto al 2022, mentre il consumo è diminuito, in tale periodo l'industria dell'Unione è riuscita ad aumentare la propria quota di mercato del 4,5 %.

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

(223) Durante il periodo dell'inchiesta di riesame il livello di importazioni dalla RPC è stato relativamente limitato, giacché rappresentava soltanto il 4,4 % del consumo dell'Unione. Di conseguenza l'impatto dell'entità delle sovvenzioni sull'industria dell'Unione è stato piuttosto limitato.

4.4.3. *Indicatori microeconomici*

4.4.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

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

Tabella 8

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

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Prezzo medio unitario di vendita nell'Unione	1 533	1 633	1 719	1 871
Indice	*100*	*107*	*112*	*122*
Costo unitario di produzione	1 419	1 516	1 589	1 786
Indice	*100*	*107*	*112*	*126*

Fonte: produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(225) Nel periodo in esame i prezzi di vendita medi dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, nonché i costi di produzione, sono aumentati rispecchiando principalmente, nel 2020 e nel 2021, un cambiamento nel mix di prodotti e i progressi tecnologici compiuti dai motori e dalle batterie per biciclette elettriche; nel 2022 e nel periodo dell'inchiesta di riesame tale aumento ha rispecchiato anche i maggiori costi di produzione dovuti alla situazione economica generale, caratterizzata dall'inflazione e dall'aumento dei costi dell'energia.

4.4.3.2. Costo del lavoro

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

Tabella 9

Costo medio del lavoro per dipendente

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Costo medio del lavoro per dipendente (in EUR)	28 793	31 722	32 122	35 447
Indice	*100*	*110*	*112*	*123*

Fonte: produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(227) Sebbene nel periodo dell'inchiesta di riesame si sia registrato un calo del numero di addetti rispetto al 2022 a seguito di una riduzione della domanda, nel periodo in esame il costo medio del lavoro per addetto è aumentato costantemente.

4.4.3.3. Scorte

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

Tabella 10

Scorte

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Scorte finali (in pezzi)	37 309	30 236	77 734	198 958
Indice	*100*	*81*	*208*	*533*

Fonte: produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(229) Gli aumenti delle scorte sono stati la conseguenza del più cospicuo accumulo di scorte osservato durante la pandemia di COVID-19, quando la domanda è notevolmente cresciuta; a questo si sono aggiunti problemi legati alla catena di approvvigionamento, giacché i produttori dell'Unione hanno ordinato una quantità eccessiva di materie prime e componenti per soddisfare le esigenze della produzione. Una volta risolte le questioni relative alla catena di approvvigionamento i produttori dell'Unione hanno ricevuto una quantità di materie prime e componenti maggiore del necessario. A ciò ha fatto seguito, nel periodo dell'inchiesta di riesame, un calo della domanda di biciclette elettriche rispetto al 2022, per cui alla fine del periodo dell'inchiesta di riesame i produttori dell'Unione disponevano di scorte assai ingenti.

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

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

Tabella 11

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

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato delle vendite)	7,5	7,4	7,8	5,4
Indice	*100*	*98*	*104*	*72*
Flusso di cassa (in EUR)	145 777 915	96 187 869	68 459 937	- 86 504 717
Indice	*100*	*66*	*47*	*- 59*
Investimenti (in EUR)	5 545 607	12 373 944	11 588 325	5 781 801
Indice	*100*	*223*	*209*	*104*
Utile sul capitale investito (in %)	147	127	163	111
Indice	*100*	*86*	*111*	*75*

Fonte: produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(231) La Commissione ha stabilito la redditività dei produttori dell'Unione inseriti nel campione esprimendo l'utile netto, al lordo delle imposte, derivante dalle vendite del prodotto simile ad acquirenti indipendenti nell'Unione in percentuale del fatturato di tali vendite. Durante il periodo in esame i produttori dell'Unione inseriti nel campione sono rimasti redditizi. Nel periodo dell'inchiesta di riesame la redditività è però diminuita a causa dell'aumento dei costi.

(232) Grazie alla redditività complessivamente stabile registrata nel periodo in esame l'industria dell'Unione è stata in grado di effettuare ingenti investimenti.

(233) Il flusso di cassa netto rappresenta la capacità dei produttori dell'Unione di autofinanziare le proprie attività. Il flusso di cassa è sensibilmente diminuito durante il periodo in esame, diventando negativo nel 2023; anche l'utile sul capitale investito è peggiorato, rendendo più difficile per l'industria dell'Unione ottenere capitali e crescere. Ciò ha comportato un calo degli investimenti del 50 % nel periodo dell'inchiesta di riesame rispetto al 2022.

4.5. **Conclusioni sul pregiudizio**

(234) Nel periodo dal 2020 al 2022, macroindicatori quali la produzione, le vendite e l'occupazione nell'Unione sono aumentati costantemente a seguito dell'incremento della domanda durante la pandemia di COVID-19. Nel periodo dell'inchiesta di riesame i volumi di produzione, la capacità, le vendite e l'occupazione sono tuttavia diminuiti a causa del più cospicuo accumulo di scorte durante la pandemia di COVID-19, seguito da un calo della domanda a seguito della revoca delle misure relative alla COVID-19 e della mutata situazione economica nell'Unione, caratterizzata in particolare dagli elevati costi dell'energia e dall'inflazione.

(235) Per quanto riguarda gli indicatori microeconomici, l'inchiesta ha stabilito che nel periodo compreso tra il 2020 e il 2022 la redditività dei produttori dell'Unione inseriti nel campione è rimasta superiore al 7 %; nel periodo dell'inchiesta di riesame la redditività dell'industria dell'Unione è però scesa al 5,4 %. Il flusso di cassa è diminuito dal 2020 al 2022 e nel 2023 è diventato negativo; anche l'utile sul capitale investito è peggiorato, rendendo più difficile per l'industria dell'Unione ottenere capitali e crescere.

(236) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che l'industria dell'Unione si era ripresa dal precedente pregiudizio notevole, ai sensi dell'articolo 8 del regolamento di base, causato dalle importazioni oggetto di sovvenzioni dalla RPC. Durante il periodo in esame una serie di indicatori di pregiudizio si è però deteriorata e l'industria dell'Unione è tornata in una situazione di fragilità economica. La Commissione ha pertanto ulteriormente esaminato il rischio di reiterazione del pregiudizio inizialmente causato dalle importazioni oggetto di sovvenzioni dalla RPC in caso di abrogazione delle misure.

5. **RISCHIO DI REITERAZIONE DEL PREGIUDIZIO**

(237) Per determinare il rischio di reiterazione del pregiudizio in caso di abrogazione delle misure la Commissione ha esaminato gli elementi seguenti: la capacità produttiva e la capacità inutilizzata nella RPC, la relazione tra i prezzi all'esportazione verso paesi terzi e il livello dei prezzi nell'Unione, nonché l'impatto delle potenziali importazioni e dei livelli dei prezzi di tali importazioni da questi paesi sulla situazione dell'industria dell'Unione.

5.1. **Capacità inutilizzata della RPC e attrattiva del mercato dell'Unione**

(238) Come già descritto in dettaglio nella sezione 3.10.1, i produttori esportatori della RPC dispongono di notevoli capacità inutilizzate che potrebbero essere utilizzate per fabbricare il prodotto oggetto del riesame per l'esportazione nell'Unione in caso di scadenza delle misure. I quantitativi che i produttori esportatori cinesi potrebbero esportare ammontano a 73 milioni di pezzi, cifra che supera di gran lunga le dimensioni del mercato dell'Unione.

(239) Come descritto in dettaglio nella sezione 3.10.2, il mercato dell'Unione per le biciclette elettriche è uno dei più grandi al mondo; nei prossimi anni si prevede inoltre un incremento della domanda di biciclette elettriche, anche a causa delle politiche ambientali dell'Unione. I produttori esportatori cinesi hanno esportato verso i loro principali mercati terzi a prezzi notevolmente inferiori alla media dei prezzi di vendita praticati dai produttori dell'Unione sul mercato dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Potenzialmente l'esportazione nell'Unione è pertanto assai più attraente per gli esportatori cinesi. Di conseguenza è ragionevole prevedere che, in caso di abrogazione delle misure, i produttori esportatori cinesi comincerebbero a esportare nell'Unione volumi elevati del prodotto oggetto del riesame.

5.2. **Probabili prezzi delle importazioni e impatto sull'industria dell'Unione**

(240) Al fine di stabilire in che modo le importazioni dalla RPC inciderebbero sull'industria dell'Unione in caso di abrogazione delle misure, la Commissione ha effettuato un'analisi comparativa dei prezzi in assenza delle misure antisovvenzioni.

(241) Per stimare il probabile prezzo di vendita all'esportazione che i produttori cinesi praticherebbero nel mercato dell'Unione, la Commissione ha effettuato un confronto tra il prezzo medio (franco fabbrica) dei produttori dell'Unione inseriti nel campione e il corrispondente prezzo medio del prodotto oggetto del riesame esportato dalla RPC in paesi terzi quali il Regno Unito, la Turchia, la Norvegia o la Serbia, che hanno codici distinti per le biciclette elettriche e in cui non sono in vigore misure.

(242) Il risultato del confronto ha dimostrato che il prezzo medio delle esportazioni cinesi del prodotto in esame verso i suddetti paesi variava da 210 EUR a 650 EUR, ossia era notevolmente inferiore al prezzo dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione. In caso di scadenza delle misure le importazioni dalla RPC entrerebbero probabilmente nel mercato in volumi elevati, come nel periodo dell'inchiesta iniziale, e a prezzi bassi che causerebbero pregiudizio.

(243) Sulla base di quanto precede, si conclude che l'abrogazione delle misure comporterebbe con ogni probabilità un aumento significativo di importazioni oggetto di sovvenzioni dalla RPC a prezzi pregiudizievoli. Di conseguenza la sostenibilità dell'industria dell'Unione sarebbe seriamente a rischio.

6. **INTERESSE DELL'UNIONE**

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

6.1. **Interesse dell'industria dell'Unione**

(245) L'inchiesta ha dimostrato che la scadenza delle misure avrebbe un effetto negativo sull'industria dell'Unione. Le misure hanno ripristinato condizioni di parità sul mercato dell'Unione, consentendo l'ingresso sul mercato di nuove imprese, in particolare nei segmenti di base e di fascia media. Il numero di produttori noti dell'Unione per le biciclette elettriche è quasi raddoppiato, passando da circa 37 nel 2020 a 67 nel 2023, nonostante i problemi posti dalla situazione economica nel periodo 2022-2023. Il numero di biciclette elettriche prodotte nell'Unione è aumentato di oltre un milione tra il 2020 (3,4 milioni) e il 2023 (4,5 milioni) e si prevede un ulteriore incremento. Il numero di dipendenti diretti è aumentato, passando da circa 3 500 nel periodo dell'inchiesta iniziale a quasi 11 000 nel periodo dell'inchiesta di riesame.

(246) La decadenza delle misure compensative esporrebbe a gravi rischi i produttori dell'Unione, in particolare quelli operanti nei segmenti delle biciclette elettriche di base e di fascia media, che comprendono molti produttori più piccoli in tutta l'industria dell'Unione.

(247) La situazione di vulnerabilità è aggravata dal fatto che la produzione di biciclette elettriche è un'attività ad alta intensità di capitale, in quanto per mantenere la produzione sono sempre necessarie ingenti scorte di parti di biciclette. Negli ultimi anni i produttori dell'Unione hanno inoltre effettuato cospicui investimenti nella produzione sostenibile e rispettosa dell'ambiente e nel miglioramento dei prodotti. La decadenza delle misure antisovvenzioni bloccherebbe lo sviluppo di conoscenze tecnico-pratiche per l'applicazione delle tecnologie più avanzate, tra cui l'automazione e i nuovi materiali.

(248) Secondo la domanda di riesame in previsione della scadenza, inoltre, l'industria delle biciclette elettriche dell'Unione è una delle maggiori industrie verdi, con oltre 1 000 piccole e medie imprese (PMI) cui si devono circa 80 000 posti di lavoro secondo la relazione dello European Bicycle Industry & Market Profile 2024. In questa cifra rientrano i posti di lavoro nella produzione diretta e indiretta, le industrie a monte, gli accessori per biciclette, i concessionari di biciclette, eccetera.

(249) Sulla base di quanto precede la proroga delle misure è nell'interesse dell'industria dell'Unione.

6.2. **Interesse degli assemblatori**

(250) La Commissione ha contattato tutti gli utilizzatori e gli importatori indipendenti noti.

(251) Dopo l'apertura l'unica parte che si è manifestata e ha presentato osservazioni è stata un gruppo ad hoc, per conto di otto piccole imprese nell'Unione che assemblano parti di biciclette elettriche importate dalla Cina e da altri paesi terzi. La principale osservazione formulata riguardava l'attuazione delle misure nei confronti delle importazioni dalla Cina di parti di biciclette (convenzionali), che dà luogo a incertezza sulle norme giuridiche per l'importazione di componenti per biciclette elettriche, e di conseguenza rende difficile importare parti di biciclette elettriche che non sono soggette a misure. Il gruppo si è opposto alla proroga delle misure, soprattutto a causa degli attuali problemi nelle importazioni di componenti, cui si somma il rischio di estensione delle misure a tali componenti per biciclette elettriche; ha sostenuto inoltre che il ricorso alla vigilanza del mercato per controllare la conformità delle importazioni dalla RPC a tutti i regolamenti pertinenti costituirebbe uno strumento più efficiente per contrastare le importazioni a condizioni sleali dalla Cina di biciclette elettriche spesso illegali e non sicure.

(252) La Commissione ha tuttavia ritenuto non realistica l'affermazione che la vigilanza del mercato e le misure normative da sole possano bastare a scongiurare il pregiudizio causato dalle importazioni dalla RPC di biciclette elettriche oggetto di sovvenzioni. Inoltre, i problemi relativi all'applicazione delle norme doganali in relazione alle importazioni di componenti per biciclette elettriche non possono giustificare la decadenza delle misure, che hanno conseguito l'effetto desiderato. In ogni caso l'esecuzione delle misure non rientra nell'ambito dell'inchiesta.

(253) In seguito alla divulgazione delle informazioni, il gruppo ad hoc ha ribadito le stesse argomentazioni. Ha sostenuto che la Commissione dovrebbe concentrarsi sul rafforzamento della vigilanza del mercato piuttosto che sull'estensione delle misure di difesa commerciale per affrontare le cause profonde delle distorsioni del mercato e garantire condizioni di parità per tutti i portatori di interessi. Secondo il gruppo ad hoc, le misure di difesa commerciale creano inavvertitamente un quadro normativo che promuove le importazioni di biciclette sub-standardizzate e non sicure, complicando nel contempo la vita ai produttori di biciclette elettriche della RPC che hanno ambizioni a lungo termine sul mercato dell'Unione.

(254) La Commissione ha ritenuto che le argomentazioni sollevate dal gruppo ad hoc fossero già state trattate al considerando 251. Non essendo state presentate nuove osservazioni di carattere sostanziale su tali questioni, è stata confermata la conclusione di cui al considerando 252.

(255) Il gruppo ad hoc ha inoltre sostenuto che l'abrogazione delle misure di difesa commerciale non porterebbe a un aumento significativo delle importazioni pregiudizievoli in quanto, a suo avviso, una modesta quota di mercato del 4,4 % delle importazioni cinesi durante il PIR sminuiva l'affermazione secondo cui le importazioni cinesi pongono una minaccia significativa.

(256) La Commissione ha ritenuto che l'aumento della quota di mercato al 4,4 % nel PIR si sia verificato in una situazione in cui erano in vigore misure di difesa commerciale. Grazie alle misure di difesa commerciale, le importazioni cinesi hanno guadagnato solo 2,1 punti percentuali di quota di mercato durante il periodo in esame. Considerando l'attrattiva del mercato dell'Unione, la capacità produttiva e la capacità inutilizzata nella RPC, nonché la relazione tra i prezzi all'esportazione verso paesi terzi e il livello dei prezzi nell'Unione, la Commissione ha concluso che se le misure fossero abrogate si verificherebbe un aumento significativo delle importazioni oggetto di dumping dalla RPC a livelli di prezzo pregiudizievoli. Per questo motivo tale argomentazione è stata respinta.

(257) Il gruppo ad hoc ha inoltre sostenuto che la Commissione si è basata su informazioni e affermazioni non verificate, in particolare quelle provenienti dal richiedente, pratica che compromette l'imparzialità dell'indagine.

(258) Come indicato ai considerando 33 e 34, la Commissione ha applicato l'articolo 28 del regolamento di base poiché la collaborazione da parte dei produttori di biciclette elettriche della RPC è stata insufficiente per formulare conclusioni rappresentative ai fini del presente riesame in previsione della scadenza e data la mancanza di collaborazione da parte del governo della RPC e di altre parti pertinenti della RPC; a norma dell'articolo 28 del regolamento di base, la Commissione ha fatto ricorso ai dati disponibili. Di conseguenza, le conclusioni relative al rischio di persistenza delle sovvenzioni e al rischio di reiterazione del pregiudizio si sono basate sui dati disponibili, in particolare le informazioni fornite unitamente alla domanda di riesame, le informazioni ottenute dalle parti che hanno collaborato nel corso dell'inchiesta (ossia il richiedente e i produttori dell'Unione inseriti nel campione), le informazioni tratte dalle risultanze della Commissione nell'inchiesta iniziale, le risultanze delle inchieste antisovvenzioni più recenti condotte dalla Commissione in merito alle industrie incoraggiate in Cina e il documento di lavoro dei servizi della Commissione sulle distorsioni significative. Tutte le informazioni presentate dai produttori dell'Unione inseriti nel campione sono state accuratamente verificate. Per questo motivo tale argomentazione è stata respinta.

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

(259) Nessun utilizzatore o importatore indipendente si è manifestato e ha collaborato nella presente inchiesta fornendo una risposta al questionario, a eccezione delle suddette osservazioni. Sulla base delle informazioni a sua disposizione, la Commissione ha constatato che non vi erano elementi di prova tali da contraddire la conclusione dell'inchiesta iniziale secondo cui gli effetti negativi sugli importatori indipendenti non si potevano considerare sproporzionati ed erano mitigati dalla disponibilità di fonti di approvvigionamento alternative. Gli effetti positivi delle misure compensative sul mercato dell'Unione, in particolare sull'industria dell'Unione, prevalevano sul potenziale effetto negativo sugli altri gruppi di interesse. L'inchiesta ha infatti confermato che alla Cina si affianca un numero sempre maggiore di fonti di approvvigionamento da paesi terzi. La Commissione ha pertanto concluso che il mantenimento delle misure non arrecherebbe danni sproporzionati agli utilizzatori e agli importatori.

(260) In seguito alla divulgazione delle informazioni, una parte interessata ha sostenuto che, se le misure non saranno abrogate, le biciclette elettriche continueranno ad avere prezzi inutilmente elevati e saranno meno disponibili per gli utilizzatori. Tale parte ha sostenuto che se le misure fossero abrogate le vendite di biciclette elettriche aumenterebbero significativamente per via del calo dei prezzi. La Commissione ha ritenuto che a prezzi più bassi non corrispondano necessariamente maggiori vendite, poiché quando gli utilizzatori prendono in considerazione l'acquisto di una bicicletta elettrica, oltre ai prezzi vi sono anche criteri quali la sicurezza, la qualità, l'affidabilità e il servizio. Inoltre, l'abrogazione delle misure avrebbe un impatto negativo sulla situazione economica dell'industria dell'Unione, e questo inciderebbe sull'innovazione e sulla varietà di prodotti e comporterebbe una minore scelta per gli utilizzatori. Per questo motivo tale argomentazione è stata respinta.

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

(261) Sulla base di quanto precede la Commissione ha concluso che non esistevano validi motivi di interesse dell'Unione contrari al mantenimento delle misure in vigore sulle importazioni del prodotto oggetto del riesame originario della RPC.

7. **MISURE ANTISOVVENZIONI**

(262) In base alle conclusioni raggiunte dalla Commissione sulla persistenza delle sovvenzioni, sulla reiterazione del pregiudizio e sull'interesse dell'Unione, è opportuno mantenere le misure antisovvenzioni sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della RPC.

(263) Al fine di ridurre al minimo i rischi di elusione dovuti alle differenze nelle aliquote del dazio sono necessarie misure speciali per garantire l'applicazione dei dazi compensativi individuali. L'applicazione di dazi compensativi individuali è possibile solo su presentazione di una fattura commerciale valida alle autorità doganali degli Stati membri. La fattura deve rispettare le prescrizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento. Fino alla presentazione di tale fattura, le importazioni dovrebbero essere soggette al dazio compensativo applicabile a «tutte le altre importazioni originarie della RPC».

(264) Sebbene la presentazione della fattura sia necessaria per consentire alle autorità doganali degli Stati membri di applicare alle importazioni le aliquote del dazio compensativo individuali, essa non costituisce l'unico elemento che le autorità doganali devono prendere in considerazione. Di fatto, anche qualora sia presentata loro una fattura che soddisfa tutte le prescrizioni di cui all'articolo 1, paragrafo 3, del presente regolamento, le autorità doganali degli Stati membri devono effettuare i consueti controlli e possono, come in tutti gli altri casi, esigere documenti supplementari (documenti di spedizione ecc.) al fine di verificare l'esattezza delle informazioni dettagliate contenute nella dichiarazione e garantire che la successiva applicazione dell'aliquota inferiore del dazio sia giustificata conformemente al diritto doganale.

(265) Nel caso di un aumento significativo del volume delle importazioni nell'Unione di una delle società che beneficiano di aliquote individuali del dazio inferiori dopo l'istituzione delle misure in esame, tale aumento potrebbe essere considerato di per sé una modificazione della configurazione degli scambi dovuta all'istituzione di misure ai sensi dell'articolo 23, paragrafo 1, del regolamento di base. In tali circostanze, e purché siano soddisfatte le necessarie condizioni, può essere avviata un'inchiesta antielusione. Con tale inchiesta può, tra l'altro, essere esaminata la necessità di sopprimere le aliquote del dazio individuali e istituire di conseguenza un dazio su scala nazionale.

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

(267) Una società può chiedere l'applicazione dell'aliquota individuale del dazio in caso di successiva modifica del proprio nome. La richiesta deve essere trasmessa alla Commissione ([88]) e deve contenere tutte le informazioni pertinenti atte a dimostrare che la modifica non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio ad essa applicabile. Se la modifica del nome della società non pregiudica il suo diritto di beneficiare dell'aliquota del dazio ad essa applicabile, un regolamento relativo alla modifica del nome sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

(268) A norma dell'articolo 109 del regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio ([89]), che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione , quando un importo deve essere rimborsato a seguito di una sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, il tasso d'interesse da applicare dovrebbe essere quello applicato dalla Banca centrale europea alle sue principali operazioni di rifinanziamento, pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, serie C, il primo giorno di calendario di ciascun mese.

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio compensativo definitivo sulle importazioni di biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore elettrico ausiliario, originarie della Repubblica popolare cinese, attualmente classificate con i codici NC 8711 60 10 ed ex 8711 60 90 (codice TARIC 8711 60 90 10).

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

Paese d'origine	Società	Dazio compensativo definitivo	Codice addizionale TARIC
Repubblica popolare cinese	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	15,1 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	3,9 %	C383

([88]) Commissione europea, direzione generale del Commercio, direzione G, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgio.
([89]) Regolamento (UE, Euratom) 2024/2509 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 settembre 2024, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione (GU L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj).

Paese d'origine	Società	Dazio compensativo definitivo	Codice addizionale TARIC
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd e Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	8,5 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	17,2 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd	10,7 %	C463
	Altre società che hanno collaborato elencate nell'allegato I	9,2 %	Cfr. allegato I
	Società che non hanno collaborato al regolamento antisovvenzioni iniziale, ma che hanno collaborato alla parallela inchiesta antidumping iniziale, elencate nell'allegato II	17,2 %	Cfr. allegato II
	Tutte le altre importazioni originarie della Repubblica popolare cinese	17,2 %	C999

3. L'applicazione delle aliquote individuali del dazio specificate per le società citate al paragrafo 2 è subordinata alla presentazione alle autorità doganali degli Stati membri di una fattura commerciale valida, su cui figuri una dichiarazione datata e firmata da un responsabile del soggetto che rilascia tale fattura, identificato con nome e funzione, formulata come segue: «Il sottoscritto certifica che il (volume) di (prodotto oggetto del riesame) venduto per l'esportazione nell'Unione europea e oggetto della presente fattura è stato fabbricato da (nome e indirizzo della società) (codice addizionale TARIC) in [paese interessato]. Il sottoscritto dichiara che le informazioni fornite nella presente fattura sono complete ed esatte». In caso di mancata presentazione di tale fattura, si applica il dazio applicabile a tutte le altre società.

4. Nei casi in cui il dazio compensativo sia stato sottratto dal dazio antidumping per determinati produttori esportatori, le domande di restituzione a norma dell'articolo 21 del regolamento (UE) 2016/1037 comportano anche la valutazione del margine di dumping prevalente per tale produttore esportatore durante il periodo dell'inchiesta di restituzione. L'importo da rimborsare al richiedente a titolo di restituzione non può superare la differenza tra il dazio riscosso e il dazio compensativo e antidumping combinato stabilito nell'inchiesta di restituzione.

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

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 23 gennaio 2025

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

Nome	Provincia	Codice addizionale TARIC
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C388
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C393
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C395
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cycleman E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd, Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Easy Electricity Technology Co., Ltd.	Tianjin	C451
Enjoycare Technology (Zhejiang) Co., Ltd.	Zhejiang	C419
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangdong	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415
Jiangsu Lvneng Electrical Bicycle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C416
Jiangsu Stareyes Bicycle Industrial Co., Ltd.	Jiangsu	C417
Jiaxing Onway Ev Tech Co., Ltd.	Zhejiang	C418
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C421
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Zodin E-Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C424
Kenstone Metal (Kunshan) Co., Ltd.	Jiangsu	C425
Komda Industrial (Dongguan) Co., Ltd.	Guangdong	C426
Kunshan Sevenone Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C427
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430
Ningbo Lvkang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433

Nome	Provincia	Codice addizionale TARIC
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C435
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tianjin	C444
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Jiangsu	C446
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C450
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Wettsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd. e Wuxi Shengda Vehicle Technology Co., Ltd	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tianjin	C462
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Juxiang Vehicle Co, Ltd.	Zhejiang	C466
Yongkang Lohas Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C467
Yongkang Mars Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C468
Zhejiang Apollo Motorcycle Manufacturer Co., Ltd.	Zhejiang	C469
Zhejiang Baoguilai Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C470
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C472
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang	C488
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Zhejiang	C475
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd. Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd., e Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd.,	Zhejiang	C478
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480

ALLEGATO II

Nome	Provincia	Codice addizionale TARIC
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tianjin	C389
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Beijing	C391
Changzhou Hj Pedal Co., Ltd.	Jiangsu	C394
Changzhou Merry Ebike Co., Ltd.	Jiangsu	C456
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd	Jiangsu	C396
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.	Tianjin	C399
Eco International Elebike Co., Ltd.	Jiangsu	C403
Everestt International Industries Ltd.	Jiangsu	C404
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Guangdong	C408
Guangdong Shunde Junhao Technology Development Co., Ltd.	Guangdong	C409
Hangzhou Morakot E-Bike Manufacture Co., Ltd.	Zhejiang	C412
Hangzhou TOP Mechanical And Electrical Technology, Co. Ltd.	Zhejiang	C413
Hua Chin Bicycle & Fitness (H.Z.) Co., Ltd.	Guangdong	C414
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C423
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.	Jiangsu	C428
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C434
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C436
Shandong Eco Friendly Technology Co., Ltd.	Shandong	C439
Shanghai Promising Int'l Trade & Logistics Co., Ltd.	Shanghai	C440
Shenzhen SanDin Cycle Co., Ltd.	Guangdong	C441
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C445
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd	Jiangsu	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.	Jiangsu	C448
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Guangdong	C453
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C455
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C457
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.	Zhejiang	C461
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C465
Zhejiang Enze Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C471
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C476
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479