REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2025/120 DELLA COMMISSIONE

del 23 gennaio 2025

che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri dell'Unione europea ([1]) («regolamento di base»), in particolare l'articolo 11, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA

1.1. Inchieste precedenti e misure in vigore

(1) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/73 della Commissione ([2]), la Commissione europea ha istituito dazi antidumping sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese («RPC») («misure iniziali»). I dazi antidumping attualmente in vigore sono compresi tra il 10,3 % e il 70,1 %. 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-242/19, il 17 marzo 2023 i dazi antidumping sono stati reistituiti nei confronti di Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd dal regolamento di esecuzione (UE) 2023/609 della Commissione ([3]). Il dazio reistituito è stato fissato al 9,9 %.

(3) Con il regolamento di esecuzione (UE) 2019/72 della Commissione ([4]) la Commissione ha istituito, parallelamente, dazi compensativi definitivi sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese. I dazi compensativi attualmente in vigore oscillano tra il 3,9 % e il 17,2 %.

1.2. Domanda di riesame in previsione della scadenza

(4) In seguito alla pubblicazione di un avviso di imminente scadenza ([5]), la Commissione europea («Commissione») ha ricevuto una domanda di riesame a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base.

(5) La domanda di riesame («domanda») è stata presentata il 16 ottobre 2023 dall'Associazione europea dei produttori di biciclette («richiedente») per conto dell'industria dell'Unione di biciclette elettriche ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento di base. La domanda era motivata dal fatto che la scadenza delle misure avrebbe potuto comportare la persistenza del dumping e la reiterazione del pregiudizio nei confronti dell'industria dell'Unione.

([1]) (GU L 176 del 30.6.2016, pag. 21, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj.
([2]) 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: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2019/73/oj).
([3]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/609 della Commissione, del 17 marzo 2023, che reistituisce un dazio antidumping 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-242/19 (GU L 80 del 20.3.2023, pag. 41, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/609/oj).
([4]) 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).
([5]) GU C 154 del 2.5.2023, pag. 46.

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

(6) Avendo stabilito, previa consultazione del comitato istituito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento di base, che esistevano elementi di prova sufficienti per l'apertura di un riesame in previsione della scadenza, il 17 gennaio 2024 la Commissione ha aperto un riesame in previsione della scadenza per quanto riguarda le importazioni nell'Unione di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese («paese interessato») sulla base dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base. La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ([6]) («avviso di apertura»).

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

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

1.5. **Parti interessate**

(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 gli altri 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.

1.6. **Campionamento**

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

1.6.1. *Campionamento dei produttori dell'Unione*

(11) Nell'avviso di apertura la Commissione ha comunicato di aver selezionato in via provvisoria un campione di produttori dell'Unione. La Commissione ha selezionato il campione sulla base del volume di produzione. Il campione era composto da tre produttori dell'Unione. I produttori dell'Unione inseriti nel campione rappresentavano il 23,4 % della produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta di riesame. Conformemente all'articolo 17, paragrafo 2, 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.

1.6.2. *Campionamento degli importatori*

(12) 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.

(13) Nessun importatore indipendente ha risposto al modulo di campionamento. La Commissione ha pertanto deciso che non era necessario ricorrere al campionamento.

([6]) Avviso di apertura di un riesame in previsione della scadenza delle misure antidumping applicabili alle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese (GU C, C/2024/802, 17.1.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/802/oj).

1.6.3. *Campionamento dei produttori esportatori della RPC*

(14) 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 RPC presso l'Unione europea a individuare e/o contattare altri eventuali produttori potenzialmente interessati a partecipare all'inchiesta.

(15) Solo due produttori esportatori della RPC hanno fornito una risposta ai fini del campionamento, che pertanto non è stato ritenuto necessario. Queste due società inoltre rappresentavano insieme assai meno dello 0,1 % dell'industria cinese delle biciclette elettriche in termini di i) esportazioni nell'Unione, ii) esportazioni verso tutte le altre destinazioni di esportazione, iii) vendite sul mercato interno e iv) 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.

(16) 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 che intendeva applicare l'articolo 18 del regolamento di base e fondare le proprie conclusioni sulla persistenza o reiterazione del dumping e del pregiudizio in merito alle importazioni dalla RPC sui dati disponibili.

(17) Con la nota verbale del 12 febbraio 2024, la Commissione ha pertanto informato le autorità della RPC che avrebbe potuto ricorrere all'utilizzo dei dati disponibili a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, del regolamento di base, in sede di esame della persistenza o reiterazione delle sovvenzioni. Le autorità della RPC non hanno reagito a tale nota verbale.

1.7. **Risposte al questionario**

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

(19) La Commissione ha informato le due società che avevano fornito una risposta ai fini del campionamento che esse non si potevano considerare rappresentative dell'intera industria cinese delle biciclette elettriche e che le informazioni specifiche su di esse non potevano costituire una base per conclusioni rappresentative relative a tutte le esportazioni dalla RPC nell'Unione. La Commissione ha invitato le due società a contattare i servizi della Commissione qualora intendessero comunque compilare una risposta al questionario). 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.

(20) Non sono pervenute risposte al questionario né da parte del governo della RPC, né da parte dei produttori (esportatori) cinesi.

1.8. **Verifica**

(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 16 del regolamento di base presso le sedi delle seguenti società:

Produttori dell'Unione

— Cube Bikes, Germania

— Accell Hunland, Ungheria

— Cross, Bulgaria.

1.9. **Procedura successiva**

(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 antidumping. 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 e 7. 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, attualmente classificate con i codici NC 8711 60 10 ed ex 8711 60 90 (codice TARIC 8711 60 90 10) («prodotto oggetto del riesame»).

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 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

(28) In seguito alla divulgazione definitiva 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 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 antidumping 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. Su tale base questa argomentazione è stata respinta.

3. DUMPING

3.1. Osservazioni preliminari

(30) Nel periodo dell'inchiesta di riesame le importazioni di biciclette elettriche dalla RPC sono continuate, anche se a livelli inferiori rispetto al periodo dell'inchiesta iniziale (ossia dal 1º ottobre 2016 al 30 settembre 2017). Secondo i dati Eurostat nel periodo dell'inchiesta di riesame le importazioni di biciclette elettriche dalla RPC rappresentavano circa il 4,4 % del mercato dell'Unione, rispetto a una quota di mercato del 35 % durante il periodo dell'inchiesta iniziale. In termini assoluti il volume delle importazioni dalla RPC è diminuito, passando da 699 658 pezzi nel periodo dell'inchiesta iniziale a 220 914 pezzi durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

([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).

(31) Come indicato nella sezione 1.6.3, non vi è stata collaborazione all'inchiesta da parte dei produttori esportatori della RPC. La Commissione ha quindi informato le autorità della RPC che, data la mancanza di collaborazione, essa avrebbe potuto applicare l'articolo 18 del regolamento di base per quanto concerne le conclusioni sulla persistenza o reiterazione del dumping e del pregiudizio. La Commissione non ha ricevuto osservazioni né richieste di intervento del consigliere-auditore a tale riguardo.

(32) Di conseguenza, conformemente all'articolo 18 del regolamento di base, le conclusioni relative al rischio di persistenza o reiterazione del dumping si sono basate sui dati disponibili, in particolare le informazioni fornite unitamente alla domanda di riesame e le informazioni ottenute dalle parti che hanno collaborato nel corso dell'inchiesta di riesame (ossia il richiedente e i produttori dell'Unione inseriti nel campione).

3.2. **Procedura per la determinazione del valore normale a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base per le importazioni di biciclette elettriche originarie della RPC**

(33) Dati gli elementi di prova sufficienti disponibili all'apertura dell'inchiesta, che tendono a evidenziare, per quanto riguarda la RPC, l'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), del regolamento di base, la Commissione ha avviato l'inchiesta sulla base dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base.

(34) Per ottenere le informazioni ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta in merito alle presunte distorsioni significative, la Commissione ha inviato un questionario al governo della RPC. Al punto 5.3.2 dell'avviso di apertura la Commissione ha inoltre invitato tutte le parti interessate a comunicare le loro osservazioni e a fornire informazioni ed elementi di prova riguardanti l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base, entro 37 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Entro il termine fissato non è pervenuta alcuna risposta al questionario da parte del governo della RPC, né alcuna osservazione in merito all'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base. Successivamente la Commissione ha informato il governo della RPC che avrebbe utilizzato i dati disponibili a norma dell'articolo 18 del regolamento di base per la determinazione dell'esistenza di distorsioni significative nella RPC.

(35) Al punto 5.3.2 dell'avviso di apertura la Commissione ha anche specificato che, alla luce degli elementi di prova disponibili, aveva selezionato in via provvisoria la Turchia come paese rappresentativo appropriato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base, al fine di determinare il valore normale sulla base di prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni. La Commissione ha altresì dichiarato che avrebbe esaminato altri eventuali paesi appropriati conformemente ai criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base.

(36) Il 18 luglio 2024, con una nota al fascicolo («nota al fascicolo») la Commissione ha informato le parti interessate in merito alle fonti pertinenti che intendeva utilizzare per la determinazione del valore normale, utilizzando la Turchia come paese rappresentativo. In tale nota la Commissione ha fornito un elenco di tutti i fattori produttivi, quali materie prime, lavoro (manodopera) ed energia, impiegati nella fabbricazione delle biciclette elettriche. La Commissione ha inoltre informato le parti interessate che avrebbe stabilito le spese generali, amministrative e di vendita («SGAV») e i profitti sulla base dei bilanci aggregati tratti dal portale delle statistiche sui conti delle società ([8]) per 206 società redditizie che svolgono attività riconducibili alla categoria 30.9 «Fabbricazione di mezzi di trasporto n.c.a.» della classificazione statistica delle attività economiche, comunemente denominata NACE. I dati relativi a tali produttori nel paese rap presentativo sono elaborati dalla Banca centrale della Turchia e dall'Istituto di statistica turco. Le parti sono state invitate a presentare osservazioni; sono pervenute osservazioni dal richiedente, che sono state prese in considerazione come illustrato al considerando 67.

3.3. **Valore normale**

(37) A norma dell'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento di base, «*il valore normale è di norma basato sui prezzi pagati o pagabili, nel corso di normali operazioni commerciali, da acquirenti indipendenti nel paese esportatore*».

([8]) Statistiche sui conti delle società, disponibili all'indirizzo https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en.

(38) Tuttavia, a norma dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base, «[*q*]*ualora sia accertato* […] *che non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno del paese esportatore a causa dell'esistenza nel suddetto paese di distorsioni significative ai sensi della lettera b), il valore normale è calcolato esclusivamente in base a costi di produzione e di vendita che rispecchino prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni*» e «*comprende un congruo importo esente da distorsioni per le spese generali, amministrative e di vendita e per i profitti*» (le «spese generali, amministrative e di vendita» sono di seguito denominate «SGAV»).

(39) Come ulteriormente spiegato in appresso, nella presente inchiesta la Commissione ha concluso che, sulla base degli elementi di prova disponibili e in considerazione della mancanza di collaborazione da parte del governo della RPC e dei produttori in Cina, l'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base era appropriata.

3.3.1. *Esistenza di distorsioni significative*

(40) L'acciaio e l'alluminio sono materie prime di base nell'industria delle biciclette. Essenzialmente tutte le parti principali delle biciclette sono realizzate in tutto o in parte con questi materiali. I telai, le forcelle e i manubri delle biciclette sono generalmente di acciaio o alluminio. Ruote e raggi, catene, deragliatori, ruote dentate, cavi e portapacchi sono generalmente di acciaio. I parafanghi e i pedali sono di metallo o di plastica (ossia prodotti dell'industria chimica). La domanda citava le distorsioni significative riscontrate dalla Commissione europea nelle industrie cinesi dell'acciaio e dell'alluminio in inchieste recenti, quali le importazioni dalla Cina di elementi di fissaggio in acciaio, tubi saldati di acciaio, torri eoliche in acciaio, acciai inossidabili laminati a caldo ([9]); fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione, estrusi in alluminio, prodotti laminati piatti di alluminio, fogli di alluminio e ruote di alluminio ([10]). Le risultanze ripetute e coerenti in questi casi costituiscono, secondo la domanda, chiari elementi di prova dell'esistenza di distorsioni sistemiche dei costi e dei prezzi cinesi dei prodotti di acciaio e alluminio ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), del regolamento di base.

(41) Com'è avvenuto nell'ambito di inchieste precedenti relative ai settori dell'acciaio e dell'alluminio nella RPC, la Commissione ha valutato nella presente inchiesta se fosse opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno della RPC, data l'esistenza di distorsioni significative. A tal fine la Commissione si è avvalsa degli elementi di prova disponibili nel fascicolo, compresi quelli contenuti nella domanda, nel documento di lavoro dei servizi della Commissione «On Significant Distortions in the Economy of the People's Republic of China for the Purposes of Trade Defence Investigations» («relazione») ([11]) e nella versione aggiornata di quest'ultimo («relazione

([9]) Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2022/191 della Commissione, del 16 febbraio 2022, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati elementi di fissaggio in ferro o acciaio originari della Repubblica popolare cinese (GU L 36 del 17.2.2022, pag. 1); regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, del 16 aprile 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di taluni tubi saldati, di ferro o di acciaio non legato originari della Bielorussia, della Repubblica popolare cinese e della Russia a seguito di un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 132 del 19.4.2021, pag. 1); regolamento di esecuzione (UE) 2021/2239 della Commissione, del 15 dicembre 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinate torri eoliche industriali in acciaio originarie della Repubblica popolare cinese (GU L 450 del 16.12.2021, pag. 59); e regolamento di esecuzione (UE) 2021/2239 della Commissione, del 15 dicembre 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinate torri eoliche industriali in acciaio originarie della Repubblica popolare cinese (GU L 450 del 16.12.2021, pag. 59).

([10]) Regolamento di esecuzione (UE) 2021/983 della Commissione, del 17 giugno 2021, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese (GU L 216 del 18.6.2021, pag. 142); regolamento di esecuzione (UE) 2021/2170 della Commissione, del 7 dicembre 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di fogli e nastri sottili di alluminio destinati alla trasformazione originari della Repubblica popolare cinese (GU L 438 dell'8.12.2021, pag. 46); regolamento di esecuzione (UE) 2020/1428 della Commissione, del 12 ottobre 2020, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di estrusi in alluminio originari della Repubblica popolare cinese (GU L 336 del 13.10.2020, pag. 8); regolamento di esecuzione (UE) 2021/546 della Commissione, del 29 marzo 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo e riscuote definitivamente il dazio provvisorio istituito sulle importazioni di estrusi in alluminio originari della Repubblica popolare cinese (GU L 109 del 30.3.2021, pag. 1); regolamento di esecuzione (UE) 2021/582 della Commissione, del 9 aprile 2021, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di prodotti laminati piatti di alluminio originari della Repubblica popolare cinese (GU L 124 del 12.4.2021, pag. 40); regolamento di esecuzione (UE) 2021/1784 della Commissione, dell'8 ottobre 2021, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di prodotti laminati piatti di alluminio originari della Repubblica popolare cinese (GU L 359 dell'11.10.2021, pag. 6); regolamento di esecuzione (UE) 2022/402 della Commissione, del 9 marzo 2022, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinati fogli di alluminio originari della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 83 del 10.3.2022, pag. 7); regolamento di esecuzione (UE) 2023/112 della Commissione, del 18 gennaio 2023, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di determinate ruote di alluminio originarie della Repubblica popolare cinese in seguito a un riesame in previsione della scadenza in conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2016/1036 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 18 del 19.1.2023, pag. 66). Cfr. anche regolamento di esecuzione (UE) 2018/1012 della Commissione, del 17 luglio 2018, che istituisce un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/671 (GU L 181 del 18.7.2018, pag. 7).

([11]) Documento di lavoro dei servizi della Commissione SWD(2017) 483 final/2, 20.12.2017, disponibile all'indirizzo: https://ec.europa.eu/transparency/documents-register/detail?ref=SWD(2017)483&lang=it.

aggiornata») ([12]), che si basano su fonti pubblicamente disponibili. L'analisi ha riguardato l'esame degli interventi pubblici sostanziali nell'economia della RPC in generale, ma anche della situazione specifica del mercato nel settore pertinente, compreso il prodotto oggetto del riesame. La Commissione ha ulteriormente integrato questi elementi di prova con le proprie ricerche sui vari criteri pertinenti per confermare l'esistenza di distorsioni significative nella RPC, come constatato anche nell'ambito di precedenti inchieste condotte a tale riguardo.

(42) La domanda asseriva che l'intera economia cinese è ampiamente influenzata e interessata da interventi sostanziali del governo, in considerazione dei quali i prezzi e i costi sul mercato interno dell'industria cinese delle biciclette non possono essere utilizzati nella presente inchiesta. Nella domanda si afferma in particolare che l'industria cinese delle biciclette elettriche è caratterizzata da un elevato livello di proprietà statale, influenza statale e/o sovvenzioni statali e che, in maniera diretta o tramite associazioni, diversi produttori di biciclette elettriche hanno stretti legami con il governo della RPC e con le amministrazioni regionali o locali. A sostegno della posizione espressa, la domanda faceva riferimento alla relazione, alla legislazione cinese, a ulteriori relazioni nonché a ulteriori elementi di prova aneddotici di distorsioni attuate durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

(43) Come rilevato nel considerando 40, la domanda citava recenti inchieste in cui la Commissione ha constatato l'esistenza nella RPC di un intervento pubblico sostanziale che ha per effetto di falsare l'efficace allocazione delle risorse conformemente ai principi di mercato ([13]). Più specificamente nella domanda si affermava che l'economia cinese, compreso il settore delle biciclette elettriche e delle biciclette, è determinata in misura significativa da un elaborato sistema di pianificazione che definisce le priorità e prescrive gli obiettivi sui quali devono concentrarsi le amministrazioni centrali e locali. Queste politiche favoriscono in modo discriminatorio i produttori nazionali o influenzano in altro modo le forze del libero mercato. Nella domanda si notava inoltre che il sistema di pianificazione in Cina fa sì che le risorse, invece di essere assegnate in linea con le forze del mercato, siano destinate a settori designati dal governo come strategici o comunque politicamente importanti. Nella domanda si segnalava poi che il costo della maggior parte, se non della totalità, dei fattori produttivi della produzione cinese di biciclette elettriche è soggetto a distorsioni, compresi i costi dell'acciaio e dell'alluminio per le parti di biciclette, nonché i costi dell'elettricità, dei terreni e del lavoro.

(44) La domanda forniva esempi di elementi che indicano l'esistenza di distorsioni di cui all'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), dal primo al sesto trattino, del regolamento di base. Nella domanda si è inoltre stabilito che l'industria delle biciclette elettriche e quella delle relative parti (ossia batterie, motori, centraline e componenti in metalli leggeri) sono considerate industrie chiave/strategiche, il cui sviluppo è perseguito attivamente dal governo della RPC come obiettivo politico. In particolare nella domanda si sosteneva che il governo della RPC promuove con decisione l'industria cinese delle biciclette e delle biciclette elettriche mediante strumenti nazionali, regionali e locali come il quattordicesimo piano quinquennale generale ([14]); l'avviso Made in China 2025 ([15]); il repertorio delle industrie incoraggiate per gli investimenti esteri nella Cina centrale e occidentale ([16]) (versione 2020) e il repertorio di riferimento della ristrutturazione industriale ([17]) (batterie e materiali leggeri). Nella domanda si menzionavano anche diverse province, tra cui Tianjin, Hebei, Jiangsu, Zhejiang, Shandong e Guangdong, che hanno inserito l'industria delle biciclette e/o dei veicoli elettrici nei propri piani regionali.

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

([13]) Cfr. regolamento di esecuzione (UE) 2022/2068 della Commissione, considerando 80; regolamento di esecuzione (UE) 2022/191 della Commissione, considerando 208; regolamento di esecuzione (UE) 2022/95 della Commissione, considerando 59; regolamento di esecuzione (UE) 2021/2239 della Commissione, considerando da 67 a 74; regolamento di esecuzione (UE) 2021/635 della Commissione, considerando 149 e 150.

([14]) Quattordicesimo piano quinquennale di sviluppo economico e sociale e prospettive per il 2035, disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm (consultato il 29 agosto 2024).

([15]) Disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm (consultato il 29 agosto 2024).

([16]) Disponibile (per la pagina 29) all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2020-12/28/5574265/files/b145a6631698460e8777d1ab4581ef1f.pdf (consultato il 29 agosto 2024).

([17]) Disponibile all'indirizzo https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202312/t20231229_1362999.html (consultato il 29 agosto 2024).

(45) In conclusione, secondo la domanda i prezzi o i costi, ivi compresi i costi delle materie prime, dell'energia e del lavoro, non sono il risultato delle forze del libero mercato in quanto influenzati da un intervento pubblico sostanziale, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), del regolamento di base. Su tale base, secondo la domanda, non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno per stabilire il valore normale nel presente caso.

(46) Il governo della RPC non ha presentato osservazioni, né fornito elementi di prova che potessero suffragare o confutare gli elementi di prova esistenti nel fascicolo, tra cui la relazione (aggiornata) e gli elementi di prova supplementari forniti dal richiedente, riguardo all'esistenza di distorsioni significative e/o all'adeguatezza dell'applicazione dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base al presente caso.

(47) L'inchiesta della Commissione ha confermato l'argomentazione contenuta nella domanda secondo cui l'industria delle biciclette elettriche continua a essere considerata un'industria chiave dal governo della RPC. Ciò trova conferma in numerosi piani, direttive e altri documenti relativi alla promozione dell'industria delle biciclette in generale e di quella delle biciclette elettriche in particolare, emanati a livello nazionale, regionale e comunale.

(48) Il quattordicesimo piano quinquennale generale menzionava specificamente l'industria cinese delle biciclette elettriche tra le industrie incoraggiate. Inoltre l'industria delle biciclette elettriche è stata elencata come industria incoraggiata in vari repertori adottati dal governo della RPC, come quelli di cui al considerando 44.

(49) Il governo della RPC e le amministrazioni regionali hanno inoltre pubblicato piani specifici per settore e programmi di sostegno per l'industria delle biciclette. Ad esempio il parere orientativo del 2022 sullo sviluppo di alta qualità dell'industria leggera MIIT 2022/68 ([18]) fornisce informazioni specifiche sui progetti di R&S nelle tecnologie chiave, tra cui i sistemi di trasmissione delle biciclette e la tecnologia per la sicurezza delle batterie agli ioni di litio ad alta efficienza. Il parere comprende inoltre informazioni sull'ammodernamento delle tecniche di produzione innovative riguardanti le biciclette, come le biciclette fuoristrada per lunghe distanze e le biciclette pieghevoli ad alte prestazioni, nonché le biciclette elettriche intelligenti. Le condizioni standard dell'industria delle biciclette elettriche (2024) ([19]) e le misure di gestione standard dell'industria delle biciclette elettriche (MIIT) ([20]) sono state annunciate dal ministero dell'Industria e delle tecnologie dell'informazione della Repubblica popolare cinese, dall'amministrazione statale per la regolamentazione del mercato e dall'Ufficio nazionale antincendio e soccorso al fine di promuovere lo sviluppo dell'industria delle biciclette elettriche; in tale annuncio si afferma che «*le nuove imprese di produzione e i nuovi progetti ampliati dovrebbero conformarsi alle disposizioni delle politiche industriali nazionali. Le imprese dovrebbero rafforzare l'innovazione tecnologica, migliorare la qualità dei prodotti, incoraggiare la trasformazione di fascia alta, intelligente e verde e l'ammodernamento delle linee di produzione esistenti e ridurre i progetti di costruzione che si limitano ad ampliare la capacità produttiva. Incoraggiare le regioni che dispongono delle condizioni per promuovere lo sviluppo intensivo dell'industria delle biciclette elettriche sulla base dei parchi industriali*». *L'annuncio comprende inoltre informazioni relative alla supervisione e alla gestione dell'industria delle biciclette elettriche, affermando che «le associazioni di categoria organizzano le imprese per rafforzare l'autodisciplina dell'industria, orientano le imprese a svolgere attività produttive e commerciali conformemente alla legge e assistono il servizio competente dell'industria nell'attuazione e nella supervisione del seguito da dare a tali condizioni standard*».

([18]) Parere orientativo del 2022 sullo sviluppo di alta qualità dell'industria leggera, disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-06/19/content_5696665.htm (consultato il 29 agosto 2024).

([19]) Cfr. anche l'articolo pubblicato sul sito web del MOFCOM il 12.6.2024, «*Chinàs electric bicycles actively expand the «One Belt One Road» market*» disponibile all'indirizzo http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/article/ydyl/sedly/qtfw/202406/164502.html.

([20]) Condizioni standard dell'industria delle biciclette elettriche (2024) e Misure di gestione standard dell'industria delle biciclette elettriche (MIIT) disponibile all'indirizzo http://www.hunan.gov.cn/zqt/zcsd/202405/t20240509_33296376.html (consultato il 29 agosto 2024).

(50) Ulteriori obiettivi di politica industriale in materia di biciclette elettriche emergono anche dai documenti di pianificazione di varie province come Shandong ([21]), Hebei ([22]), Tianjin ([23]), Jinghai, e Jiansgu ([24]). La provincia di Jiangsu è la prima per la produzione di biciclette elettriche nella RPC; la sua produzione di biciclette elettriche rappresenta circa il 20 % della produzione di biciclette elettriche del paese ([25]). Questa provincia dispone di un parco industriale ad alta tecnologia denominato zona di sviluppo economico e tecnologico Tianjin Ziya, che è il principale distretto industriale per la produzione di biciclette in generale e di biciclette elettriche in particolare ([26]); ha ricevuto il marchio «China Bicycle and Electric Bicycle Capital» conferito dal gruppo di esperti della China Light Industry Federation e della China Bicycle Association ([27]).

(51) Per quanto riguarda il fatto che il governo della RPC è in grado di interferire nella determinazione dei prezzi e dei costi mediante la presenza statale nelle imprese ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), secondo trattino, del regolamento di base, l'inchiesta ha dimostrato che la China Bicycle Association (CBA) è controllata dal partito comunista cinese, come stabilisce lo statuto dell'associazione ([28]). In particolare, l'articolo 21 dello statuto della CBA stabilisce la composizione del consiglio di amministrazione e i requisiti che esso deve soddisfare, tra cui «*sostenere la leadership del partito comunista cinese, attuare scrupolosamente la linea, i principi e le politiche del partito, rispettare le leggi e le norme, rispettare l'etica sociale e professionale e assicurare un'elevata qualità dal punto di vista politico e professionale*». La Jiangsu Bicycle Association ([29]) prevede inoltre, all'articolo 4 del suo statuto, che «*conformemente alle disposizioni della costituzione del partito comunista cinese, l'associazione definisce l'organizzazione del partito comunista cinese, svolge attività di partito e offre le condizioni necessarie per le attività dell'organizzazione del partito*; l'articolo 5 aggiunge che *" L'autorità di registrazione dell'associazione è il dipartimento degli affari civili della provincia di Jiangsu. L'associazione accetta l'orientamento aziendale, la supervisione e la gestione del dipartimento degli affari civili della provincia di Jiangsu e di altri dipartimenti pertinenti*».

(52) Per quanto riguarda i principali produttori di biciclette elettriche, dall'inchiesta è emerso anche che Fushida fa parte della CBA e che il suo amministratore delegato è il segretario della sezione di partito ([30]). Shanghai Phoenix è una società detenuta al 24,36 % dallo Stato ([31]) e dal gennaio 2023 il presidente è un segretario del comitato di partito. Flying Pigeon è un'impresa statale detenuta dal gruppo Tianjin Bohai Light Industry Investment, un gruppo di imprese statali che fa parte della SASAC ([32]). Per quanto riguarda la società privata Zhonglu co. che gestisce il marchio Shanghai Forever, si noti che il presidente della società è un vicesegretario del comitato di partito ([33]).

([21]) Misure di gestione di Shandong (2022) applicabili alle biciclette elettriche, disponibile all'indirizzo https://www.gov.cn/zhengce/2022-03/18/content_5714921.htm (consultato il 29 agosto 2024).

([22]) Hebei, quattordicesimo piano quinquennale per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera, disponibile all'indirizzo http://www.xiongan.gov.cn/2022-02/16/c_1211574110.htm (consultato il 29 agosto 2024).

([23]) Tianjin, quattordicesimo piano quinquennale per lo sviluppo di alta qualità dell'industria manifatturiera, disponibile all'indirizzo https://www.tjjn.gov.cn/zwgk/zcwj/qjwj/QZF/QZBF/202111/t20211115_5702971.html (consultato il 29 agosto 2024).

([24]) Jiangsu, Comunicazione sul piano di attuazione per la promozione del rinnovamento delle attrezzature in campo industriale (2024) https://gxt.jiangsu.gov.cn/art/2024/5/31/art_6278_11260100.html (consultato il 29 agosto 2024).

([25]) Cfr. l'articolo di stampa del 21.11.2023 disponibile all'indirizzo https://bg.qianzhan.com/trends/detail/506/231121-9d0c8395.html (consultato il 29 agosto 2024).

([26]) Articolo di stampa sul cluster per la produzione di biciclette di Tianjin Jinghai, dell'11.12.2023, *Biciclette e biciclette elettriche. Perché Jinghai è chiamata la «capitale»? Il distretto di Jinghai crea una catena industriale a ciclo completo in modo che le «piccole ruote» stimolino il «grande sviluppo»* disponibile all'indirizzo https://www.sohu.com/a/743048182_121443915 (consultato il 29 agosto 2024).

([27]) Articolo di stampa sul parco industriale di Jinghai, del 4.7.2024, *Il braccio robotico della fabbrica di AIMA Technology Tianjin è operativo*, disponibile all'indirizzo https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (consultato il 29 agosto 2024).

([28]) Articolo 3 dello statuto della CBA disponibile all'indirizzo http://www.china-bicycle.com/information/?cid=33 (consultato il 29 agosto 2024).

([29]) Cfr. http://www.jsbeva.cn/?xhzc/ (consultato il 29 agosto 2024).

([30]) Cfr. https://www.tjdl.gov.cn/dongtai/jddt/202206/t20220622_5913121.html (consultato il 29 agosto 2024).

([31]) Cfr. la relazione annuale 2023, pagg. 9, 28 e 65, disponibile all'indirizzo http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (consultato il 29 agosto 2024).

([32]) Cfr. https://www.flyingpigeon1936.com/index.html (consultato il 29 agosto 2024).

([33]) Cfr. la relazione annuale 2023, pag. 22, disponibile all'indirizzo http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (consultato il 29 agosto 2024).

(53) Nel settore del prodotto oggetto del riesame inoltre sono in atto politiche che favoriscono in modo discriminatorio i produttori nazionali o che influenzano in altro modo il mercato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), terzo trattino, del regolamento di base. L'inchiesta ha individuato ulteriori documenti da cui risulta che l'industria beneficia di orientamenti e interventi governativi nel settore delle biciclette elettriche. L'industria delle biciclette nel distretto di Jinghai è stata inserita nell'elenco dei cluster industriali caratteristici di piccole e medie imprese nel 2023, annunciato dal ministero dell'Industria e della tecnologia dell'informazione (cfr. considerando 49) ([34]).

(54) Nella presente inchiesta non sono stati forniti elementi di prova a dimostrazione del fatto che il settore delle biciclette elettriche non sia influenzato dall'intervento pubblico nel sistema finanziario ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), sesto trattino, del regolamento di base. Ad esempio l'inchiesta ha confermato che Shanghai Phoenix ha beneficiato di sovvenzioni pubbliche nel 2022 e nel 2023, come segnalato nella sua relazione annuale 2023 ([35]). Anche Zhonglu co, che gestisce il marchio Shanghai Forever, ha beneficiato di sovvenzioni pubbliche, come segnala la sua relazione annuale 2023 ([36]).

(55) La Commissione rammenta infine che per fabbricare il prodotto oggetto del riesame sono necessari determinati fattori produttivi (cfr. anche considerando 40). Quando i fabbricanti di biciclette elettriche acquistano/appaltano tali fattori produttivi, i prezzi che pagano (e che sono registrati come costi) sono chiaramente esposti alle stesse distorsioni sistemiche menzionate in precedenza. Ad esempio, i fornitori di fattori produttivi impiegano lavoro (manodopera) soggetto a distorsioni. Essi possono contrarre prestiti soggetti alle distorsioni presenti nel settore finanziario/nell'allocazione del capitale. Sono inoltre soggetti al sistema di pianificazione che si applica a tutti i livelli dell'amministrazione e a tutti i settori.

(56) Di conseguenza non solo non è opportuno utilizzare i prezzi di vendita sul mercato interno delle biciclette elettriche ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base, ma anche tutti i costi dei fattori produttivi (inclusi materie prime, energia, terreni, finanziamenti, lavoro ecc.) risultano essere viziati dal fatto che la formazione dei loro prezzi è influenzata da un intervento pubblico sostanziale, come descritto nelle parti I e II della relazione (aggiornata). In effetti gli interventi pubblici descritti in relazione all'allocazione del capitale, ai terreni, al lavoro, all'energia e alle materie prime sono presenti in tutta la RPC. Ciò significa ad esempio che un fattore produttivo a sua volta prodotto nella RPC combinando una serie di fattori produttivi è soggetto a distorsioni significative. Lo stesso vale per il fattore produttivo di un fattore produttivo e così via.

(57) In sintesi, dagli elementi di prova disponibili è emerso che i prezzi o i costi del prodotto oggetto del riesame, compresi i costi delle materie prime, dell'energia e del lavoro, non sono il risultato delle forze del libero mercato, poiché sono influenzati da un intervento pubblico sostanziale ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), del regolamento di base, come dimostrato dall'incidenza effettiva o possibile di uno o più dei fattori pertinenti ivi elencati. Su tale base, e in assenza di collaborazione da parte del governo della RPC, la Commissione ha concluso che non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno per stabilire il valore normale nel presente caso. La Commissione ha pertanto provveduto a calcolare il valore normale esclusivamente in base a costi di produzione e di vendita che rispecchino prezzi o valori di riferimento esenti da distorsioni, ossia, nel presente caso, in base ai corrispondenti costi di produzione e vendita in un paese rappresentativo appropriato, in conformità dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base, come illustrato nella sezione successiva.

([34]) Articolo di stampa sul parco industriale di Jinghai, del 4.7.2024, *Il braccio robotico della fabbrica di AIMA Technology Tianjin è operativo*, disponibile all'indirizzo https://m.yunnan.cn/system/2024/07/04/033128530.shtml (consultato il 29 agosto 2024).

([35]) Cfr. la relazione annuale 2023, pag. 165, disponibile all'indirizzo http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-27/10118847.PDF (consultato il 29 agosto 2024).

([36]) Cfr. la relazione annuale 2023, pag. 116, disponibile all'indirizzo http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2024/2024-4/2024-04-18/9985123.PDF (consultato il 29 agosto 2024).

3.3.2. *Paese rappresentativo*

3.3.2.1. Osservazioni generali

(58) A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base, la scelta del paese rappresentativo si è basata sui criteri seguenti:

— un livello di sviluppo economico analogo a quello della RPC. A tale scopo la Commissione ha fatto riferimento a paesi con un reddito nazionale lordo pro capite analogo a quello della RPC secondo la banca dati della Banca mondiale ([37]);

— la produzione del prodotto oggetto del riesame in tale paese ([38]);

— l'esistenza di dati pertinenti prontamente disponibili nel paese rappresentativo;

— qualora vi fosse più di un paese rappresentativo appropriato, la preferenza dovrebbe essere accordata, se del caso, ai paesi con un livello adeguato di protezione sociale e ambientale.

(59) Come illustrato al considerando 36, il 18 luglio 2024 la Commissione ha pubblicato una nota al fascicolo relativa alle fonti per la determinazione del valore normale. La nota descrive i fatti e gli elementi di prova su cui si basano i criteri pertinenti e informa le parti interessate dell'intenzione della Commissione di considerare la Turchia come paese rappresentativo appropriato nel presente caso, qualora fosse confermata l'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base.

(60) In linea con i criteri indicati all'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, del regolamento di base, la Commissione ha individuato la Turchia quale paese con un livello di sviluppo economico analogo a quello della RPC. La Banca mondiale ha classificato la Turchia come paese «a reddito medio-alto» in termini di reddito nazionale lordo. La Turchia è stata anche individuata come un paese nel quale ha luogo la produzione del prodotto oggetto del riesame e sono prontamente disponibili i dati pertinenti.

(61) Avendo infine stabilito, sulla base di tutti gli elementi di cui sopra, che la Turchia era un paese rappresentativo appropriato, e che nessuna parte interessata aveva proposto paesi rappresentativi appropriati alternativi, non è stato necessario effettuare una valutazione del livello di protezione sociale e ambientale conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), primo trattino, ultima frase, del regolamento di base.

3.3.2.2. Conclusioni

(62) In assenza di collaborazione, come proposto nella domanda di riesame in previsione della scadenza e dato che la Turchia soddisfaceva i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), primo trattino, del regolamento di base, la Commissione ha scelto la Turchia come paese rappresentativo appropriato.

3.3.3. *Fonti utilizzate per stabilire i costi esenti da distorsioni*

(63) Nella nota sulle fonti pertinenti da utilizzare per la determinazione del valore normale, la Commissione ha elencato i fattori produttivi, quali materiali, energia e lavoro, utilizzati nella fabbricazione del prodotto oggetto del riesame da parte dei produttori dell'Unione e della Turchia, in base alle informazioni contenute nella domanda di riesame in previsione della scadenza e debitamente aggiornate quando erano disponibili informazioni più accurate. La Commissione ha anche dichiarato che, per costruire il valore normale conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base, avrebbe utilizzato il Global Trade Atlas («GTA») ([39]) per stabilire il costo esente da distorsioni di alcuni fattori produttivi, in particolare delle materie prime più importanti. Inoltre la Commissione ha dichiarato che si sarebbe avvalsa di informazioni provenienti dall'Istituto di statistica turco ([40]) per stabilire i costi esenti da distorsioni del lavoro e dell'energia.

(64) La Commissione ha dichiarato altresì che, per stabilire importi congrui per le SGAV e i profitti, avrebbe utilizzato i dati finanziari tratti dal portale delle statistiche sui conti delle società per 206 società che svolgono attività riconducibili alla categoria NACE 30.9, come indicato al considerando 36.

([37]) Dati pubblici della Banca mondiale – reddito medio alto, https://data.worldbank.org/income-level/upper-middle-income.
([38]) In assenza di produzione del prodotto oggetto del riesame in uno qualsiasi dei paesi con un livello di sviluppo analogo, è possibile prendere in considerazione la produzione di un prodotto appartenente alla stessa categoria generale e/o del medesimo settore del prodotto oggetto del riesame.
([39]) http://www.gtis.com/gta/secure/default.cfm.
([40]) https://www.tuik.gov.tr/Home/Index.

(65) La Commissione ha inoltre informato le parti interessate che determinati fattori produttivi (vernici, sottofondo e kit elettrico EPAC) rappresentavano tutti, singolarmente, una piccola quota dei costi totali delle materie prime/componenti nel periodo dell'inchiesta di riesame (complessivamente meno dell'1 % dei costi totali delle materie prime/componenti). La Commissione ha trattato pertanto questi altri fattori produttivi come «materiali di consumo» e ha espresso tali materiali di consumo come percentuale del costo totale delle materie prime.

(66) La Commissione ha inoltre incluso un valore per le spese generali di produzione al fine di coprire i costi non compresi nei fattori produttivi di cui sopra. La Commissione ha stabilito il rapporto tra le spese generali di produzione e i costi diretti di produzione sulla base di informazioni specifiche provenienti dai produttori dell'Unione e dalle loro società collegate, fornite dal richiedente ([41]).

(67) Alla luce delle osservazioni del richiedente sulla nota al fascicolo, la Commissione ha apportato all'elenco dei fattori produttivi le due modifiche seguenti: in primo luogo è stato corretto un errore materiale, a causa del quale le informazioni relative alle batterie sono state involontariamente scambiate con quelle relative al motore elettrico per biciclette; in secondo luogo per quattro fattori produttivi (guarniture, pedali, mozzo posteriore e mozzo anteriore) i codici merci utilizzati nella nota sono stati sostituiti da codici merci più precisi direttamente collegati alle parti interessate. La tabella 1 rispecchia queste modifiche.

3.4. **Costi e valori di riferimento esenti da distorsioni**

3.4.1. *Fattori produttivi*

(68) Considerando tutte le informazioni basate sulla domanda e le informazioni successivamente fornite dal richiedente e raccolte durante le visite di verifica, sono stati individuati i seguenti fattori produttivi e le rispettive fonti, al fine di determinare il valore normale in conformità dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base:

Tabella 1

Fattori produttivi delle biciclette elettriche

Fattore produttivo	Codice della merce	Valore esente da distorsioni (in CNY)	Unità di misura	Fonte di informazione
Materie prime				
Adattatori (parti elettriche)	39235090	55,13	Pezzo	Domanda di riesame
Adattatori (altri)	39235090, 87149990	1,61	Pezzo	Domanda di riesame
Batteria	85076	1 487,88	Pezzo	GTA
Contenitore batteria	39235090	54,78	Chilogrammo	GTA
Campanello	871499	3,64	Pezzo	Domanda di riesame
Freno	87149420	282,49	Chilogrammo	GTA
Cavo interno del freno	8714 99	2,83	Pezzo	Domanda di riesame
Leva del freno	87149490	14,24	Pezzo	Domanda di riesame
Gruppo cavi	-	3,73	Metro	Domanda di riesame
Catena	73151110, 73151900	32,53	Metro	Domanda di riesame

([41]) Il richiedente ha stimato le spese generali (affitti, materiali di consumo e altre) a un livello prudenziale pari all'1 % del costo totale di produzione di una bicicletta elettrica. Cfr. allegati 40.0 e 40.1 della domanda di riesame, disponibili su Tron.tdi t24.000754.

Fattore produttivo	Codice della merce	Valore esente da distorsioni (in CNY)	Unità di misura	Fonte di informazione
Copricatena	871499900019	36,29	Serie	Domanda di riesame
Staffa per copricatena	87149990	3,83	Pezzo	Domanda di riesame
Parte di collegamento	871499	0,56	Pezzo	Domanda di riesame
Guarnitura	87149630	120,22	Chilogrammo	GTA
Decalcomania	490890	511,63	Chilogrammo	GTA
Parti per biciclette elettriche	871499	1,38	Metro	Domanda di riesame
Cavo elettrico	871499	51,00	Pezzo	Domanda di riesame
Motore elettrico per biciclette	8501310090	1 162,33	Pezzo	GTA
Forcella	87149130	626,86	Pezzo	GTA
Telaio	871491100019	1 485,75	Pezzo	GTA
Accessori del telaio	871499900019	5,47	Pezzo	Domanda di riesame
Mozzo anteriore	871493	185,46	Chilogrammo	GTA
Manopola	87149990	11,03	Pezzo	Domanda di riesame
Manubrio	87149910	28,65	Pezzo	GTA
Attacco del manubrio	87149990	37,13	Chilogrammo	GTA
Luce anteriore	871499	115,77	Pezzo	Domanda di riesame
Staffa per luce anteriore	871499	14,59	Pezzo	Domanda di riesame
Serie sterzo	87149190	59,39	Chilogrammo	GTA
Compressore serie sterzo	87149190	3,83	Pezzo	Domanda di riesame
Tubo interno	401320	5,96	Pezzo	GTA
Cavalletto	871499	32,47	Pezzo	Domanda di riesame
Parafango	87149990	56,85	Serie	Domanda di riesame
Parti del parafango	87149990	15,68	Pezzo	Domanda di riesame
Componenti del mozzo dentato	87149990	15,85	Pezzo	Domanda di riesame
Nippli per raggi	87149990	5,67	Pezzo	Domanda di riesame
Capoguaina	-	5,13	Metro	Domanda di riesame
Pedale	87149610	42,23	Paio	GTA
Portapacchi posteriore	87149930	97,30	Pezzo	GTA

Fattore produttivo	Codice della merce	Valore esente da distorsioni (in CNY)	Unità di misura	Fonte di informazione
Deragliatore posteriore	87149950	168,27	Chilogrammo	GTA
Mozzo posteriore	871493	185,46	Chilogrammo	GTA
Pignone posteriore	871493	185,46	Chilogrammo	GTA
Cerchione della ruota	87149210	85,76	Pezzo	Domanda di riesame
Nastro per cerchione	8714999	1,23	Pezzo	Domanda di riesame
Rotore	871499	43,32	Pezzo	Domanda di riesame
Sella	871495	81,05	Chilogrammo	GTA
Morsetto per sella	87149990	37,13	Chilogrammo	GTA
Cannotto reggisella	87149990	37,13	Chilogrammo	GTA
Cambio	87149990	37,13	Chilogrammo	GTA
Tachimetro	871499	364,85	Pezzo	Domanda di riesame
Raggio	87149990	37,13	Chilogrammo	GTA
Copriraggi	87149990	3,83	Pezzo	Domanda di riesame
Interruttore	39235090	54,78	Chilogrammo	GTA
Luce di coda	871499	12,92	Pezzo	Domanda di riesame
Copertone	401150	22,52	Pezzo	GTA
Lavoro (manodopera)				
Lavoro (manodopera)	N/A	50,90	Ora	Istituto di statistica turco [1]
Energia				
Energia elettrica	N/A	0,892	kWh	Istituto di statistica turco [1]
Gas	N/A	4,112	kWh	Istituto di statistica turco [1]

[1] https://data.tuik.gov.tr/Kategori/GetKategori?p=Istihdam%2c-Issizlik-ve-Ucret-108.

3.4.1.1. Materie prime

(69) I processi di produzione delle biciclette elettriche sono simili in tutto il mondo, senza differenze significative tra i processi di produzione e i fattori di produzione impiegati nella RPC, nell'Unione e in altri paesi.

(70) Al fine di stabilire il prezzo esente da distorsioni delle materie prime consegnate all'ingresso dello stabilimento di un produttore del paese rappresentativo, la Commissione ha utilizzato come base la media ponderata del prezzo all'importazione nel paese rappresentativo indicata nel GTA, aggiungendovi i dazi all'importazione. Il prezzo all'importazione nel paese rappresentativo è stato determinato come media ponderata dei prezzi unitari delle importazioni da tutti i paesi terzi, esclusi la RPC e i paesi che non sono membri dell'OMC e che figurano nell'allegato I del regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio ([42]). La Commissione ha

([42]) Regolamento (UE) 2015/755 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2015, relativo al regime comune applicabile alle importazioni da alcuni paesi terzi (GU L 123 del 19.5.2015, pag. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj). A norma dell'articolo 2, paragrafo 7, del regolamento di base, i prezzi praticati sul mercato interno di tali paesi non possono essere utilizzati ai fini della determinazione del valore normale.

deciso di escludere le importazioni dalla RPC nel paese rappresentativo in quanto al considerando 57 ha concluso che non è opportuno utilizzare i prezzi e i costi sul mercato interno della RPC a causa dell'esistenza di distorsioni significative ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera b), del regolamento di base. In assenza di elementi di prova attestanti che le stesse distorsioni non incidono allo stesso modo sui prodotti destinati all'esportazione, la Commissione ha ritenuto che tali distorsioni abbiano inciso sui prezzi all'esportazione. Dopo l'esclusione delle importazioni dalla RPC nel paese rappresentativo, il volume delle importazioni da altri paesi terzi è rimasto rappresentativo.

(71) La Commissione non ha riscontrato altre importazioni in quantità rilevanti provenienti da altre fonti oggetto di distorsioni.

(72) Per alcuni fattori produttivi i dati statistici del GTA hanno fornito prezzi per tonnellata/chilogrammo, mentre i valori di consumo nella produzione di una bicicletta elettrica sono espressi in pezzi (o in altre unità di misura come il metro). Ciò riguarda i fattori produttivi seguenti: interruttori, freni, guarniture, deragliatori posteriori, pignoni posteriori, cambi, mozzi anteriori, mozzi posteriori, raggi, mozzi posteriori, decalcomanie, serie sterzo, pedali, selle, morsetti per selle e cannotti reggisella. Per i fattori di conversione da impiegare per questi fattori produttivi, la Commissione si è basata sulle spiegazioni e sugli elementi di prova forniti dai richiedenti nella domanda ([43]). Tali elementi di prova consistevano in informazioni provenienti da siti web specializzati ([44]) e nei calcoli del peso per articolo effettuati dai richiedenti ([45]).

(73) Per alcuni fattori produttivi i costi effettivi sostenuti dai produttori dell'Unione inseriti nel campione rappresentavano una quota trascurabile del totale dei costi delle materie prime nel periodo dell'inchiesta di riesame. Poiché il valore utilizzato per tali fattori produttivi non ha inciso in modo apprezzabile sui calcoli del margine di dumping, indipendentemente dalla fonte utilizzata, la Commissione ha deciso di includere tali costi nei materiali di consumo, come illustrato al considerando 65.

(74) In considerazione della mancanza di collaborazione e in assenza di altri elementi nel fascicolo, sulla base dei dati forniti dal richiedente, la Commissione ha stabilito un rapporto tra i materiali di consumo e i costi totali delle materie prime/dei componenti pari all'1 %. Tale percentuale è stata quindi applicata al costo ricalcolato delle materie prime/dei componenti al momento di utilizzare i prezzi stabiliti esenti da distorsioni.

(75) Di norma questi prezzi all'importazione dovrebbero essere maggiorati anche dei prezzi del trasporto sul mercato interno. In considerazione dell'assenza di collaborazione, nonché della natura della presente inchiesta di riesame in previsione della scadenza, che mira a stabilire se le pratiche di dumping siano proseguite durante il periodo dell'inchiesta di riesame o possano ripetersi, piuttosto che a determinarne l'esatta entità, la Commissione ha deciso tuttavia che non erano necessari adeguamenti per tenere conto del trasporto sul mercato interno. Tali adeguamenti avrebbero unicamente l'effetto di accrescere il valore normale e dunque il margine di dumping.

3.4.1.2. Lavoro (manodopera)

(76) L'Istituto di statistica turco pubblica informazioni dettagliate sui salari in diversi settori economici della Turchia. La Commissione ha utilizzato le ultime statistiche disponibili (2022) per il costo medio del lavoro nel settore NACE 30, che comprende il costo del lavoro nella fabbricazione di biciclette elettriche ([46]). I costi orari medi del lavoro così ottenuti sono stati ulteriormente adeguati per tenere conto dell'inflazione utilizzando l'indice del costo del lavoro ([47]) in modo da rispecchiare i costi del periodo dell'inchiesta di riesame.

([43]) Cfr. l'allegato 40.2 della domanda, disponibile su Tron all'indirizzo Tron.tdi t24.000754 e fornito anche come allegato della nota al fascicolo relativa alle fonti per la determinazione del valore normale (Tron.tdi t24.006125).

([44]) https://cyclingbeginner.com/which-bike-part-is-the-heaviest-20-parts-ranked/ e https://www.bikeraceinfo.com/tech/wheel-building-03-spokes.html.

([45]) Tali calcoli sono stati effettuati collocando un determinato articolo (ad esempio un mozzo posteriore) su una bilancia digitale e dividendo il peso totale, indicato nelle statistiche sulle importazioni di tale articolo, per il peso per pezzo.

([46]) https://data.tuik.gov.tr/ (ultima consultazione il 6 settembre 2024).

([47]) https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Labour-Input-Indices-Quarter-I:-January-March,-2024-53682 (ultima consultazione il 6 settembre 2024).

3.4.1.3. Energia elettrica

(77) Per stabilire il prezzo di riferimento per l'energia elettrica, la Commissione ha utilizzato i prezzi riportati nelle tabelle tariffarie dell'energia elettrica basate sulle bollette dell'energia elettrica pubblicate dall'autorità turca di regolamentazione del mercato dell'energia (EMRA) nei suoi comunicati stampa periodici ([48]). La Commissione ha utilizzato i dati relativi ai prezzi dell'energia elettrica per uso industriale in Kuruş/kWh per il settore industriale nel 2023, pari a 0,892 CNY/kWh.

3.4.1.4. Gas naturale

(78) Per stabilire il prezzo di riferimento del gas, la Commissione ha utilizzato il prezzo del gas per gli utilizzatori industriali in Turchia pubblicato dall'Istituto di statistica turco ([49]) nei suoi comunicati stampa periodici per il secondo semestre del 2021 e il primo semestre del 2022. Per adeguarsi al periodo dell'inchiesta di riesame (2023), la Commissione ha utilizzato i dati relativi ai prezzi del gas nella fascia di consumo corrispondente in Kuruş/m^3, debitamente adeguati per tenere conto dell'inflazione, utilizzando l'indice dei prezzi dei produttori pubblicato dall'Istituto di statistica turco ([50]): ne è risultato un prezzo di 4,112 CNY/m^3. Il prezzo è stato adeguato per tenere conto dell'IVA al 18 %, in quanto il prezzo quotato era comprensivo dell'IVA.

3.4.1.5. Spese generali di produzione, SGAV, profitti e ammortamenti

(79) A norma dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base, «*il valore normale costruito comprende un congruo importo esente da distorsioni per le spese generali, amministrative e di vendita e per i profitti*». È inoltre necessario stabilire un valore per le spese generali di produzione, al fine di coprire i costi non inclusi nei fattori produttivi di cui sopra.

(80) Al fine di stabilire un valore esente da distorsioni delle spese generali di produzione, e data l'assenza di collaborazione da parte dei produttori cinesi di biciclette elettriche, la Commissione ha utilizzato i dati disponibili conformemente all'articolo 18 del regolamento di base. Pertanto, sulla base dei dati forniti dal richiedente, la Commissione ha stabilito il rapporto tra le spese generali di produzione e il costo totale della produzione e del lavoro. Tale percentuale è stata quindi applicata al valore esente da distorsioni del costo di produzione per ottenere il valore esente da distorsioni delle spese generali di produzione.

(81) Per stabilire un congruo importo esente da distorsioni per le SGAV e i profitti, la Commissione si è basata sui dati finanziari più recenti per 206 società turche che svolgono attività riconducibili alla categoria NACE 30.9, come indicato al considerando 36. La Commissione ha ritenuto congruo, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), per lo stadio commerciale franco fabbrica a cui è stato costruito il valore normale, l'importo delle SGAV e dei profitti così stabilito.

3.4.2. *Calcolo del valore normale*

(82) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha calcolato il valore normale per tipo di prodotto a livello franco fabbrica conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base.

(83) La Commissione ha stabilito innanzitutto i costi di fabbricazione esenti da distorsioni. In assenza di collaborazione da parte dei produttori esportatori, la Commissione si è basata sulle informazioni fornite dal richiedente nella domanda di riesame ([51]) e verificate in loco presso uno dei produttori dell'Unione inseriti nel campione, in merito all'utilizzo di ciascun fattore (materiali, energia e lavoro) necessario per la produzione di biciclette elettriche. La Commissione ha moltiplicato i fattori di utilizzo per i costi unitari esenti da distorsioni osservati nel paese rappresentativo, la Turchia.

([48]) EMRA | Energy Market Regulatory Authority (epdk.gov.tr) (ultima consultazione il 6 settembre 2024).
([49]) http://www.turkstat.gov.tr (ultima consultazione il 6 settembre 2024).
([50]) http://www.turkstat.gov.tr (ultima consultazione il 6 settembre 2024).
([51]) I dati pertinenti sono stati aggiornati per il periodo dell'inchiesta di riesame e verificati in loco presso uno dei produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(84) Una volta stabilito il costo di produzione esente da distorsioni, la Commissione ha aggiunto le spese generali di produzione, le SGAV e i profitti, come indicato ai considerando 79 e 80. Le spese generali di produzione sono state stabilite sulla base dei dati forniti dal richiedente. Le SGAV e i profitti sono stati stabiliti sulla base della media dei valori comunicati per le 206 società turche che svolgono attività riconducibili alla categoria NACE 30.9 relativamente al 2022 ([52]). La Commissione ha aggiunto ai costi di produzione esenti da distorsioni le voci indicate di seguito:

— le spese generali di produzione, che rappresentavano complessivamente l'1 % dei costi diretti di produzione;

— le SGAV e altri costi che rappresentavano il 5,76 % del costo delle merci vendute; e

— i profitti, che ammontavano al 7,37 % del costo delle merci vendute, sono stati applicati al totale dei costi di produzione esenti da distorsioni.

(85) Su tale base la Commissione ha calcolato il valore normale a livello franco fabbrica conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base.

3.5. **Prezzo all'esportazione**

(86) In assenza di collaborazione da parte dei produttori esportatori della RPC, il prezzo all'esportazione è stato determinato sulla base dei dati cif (Eurostat) corretti a livello franco fabbrica. Dal prezzo cif sono stati quindi detratti i costi di nolo marittimo e di assicurazione e i costi del trasporto sul mercato interno. I costi del trasporto a livello internazionale e sul mercato interno cinese erano basati sulle informazioni fornite dal richiedente nella domanda di riesame.

3.6. **Confronto**

(87) La Commissione ha confrontato il valore normale costruito conformemente all'articolo 2, paragrafo 6 *bis*, lettera a), del regolamento di base con il prezzo all'esportazione a livello franco fabbrica come determinato sopra. Considerando che sia il valore normale, sia il prezzo all'esportazione sono stati stabiliti allo stadio commerciale franco fabbrica, non sono stati necessari adeguamenti.

3.7. **Margine di dumping**

(88) Su tale base il margine di dumping medio è risultato significativo. Si è pertanto concluso che le pratiche di dumping sono proseguite durante il periodo dell'inchiesta di riesame.

4. **RISCHIO DI PERSISTENZA DEL DUMPING**

(89) Dopo aver riscontrato l'esistenza di pratiche di dumping durante il periodo dell'inchiesta di riesame, la Commissione ha esaminato, a norma dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, il rischio di persistenza del dumping in caso di scadenza delle misure. Sono stati analizzati gli elementi aggiuntivi seguenti: la capacità produttiva e la capacità inutilizzata nella RPC, la relazione tra i prezzi all'esportazione verso paesi terzi e il livello dei prezzi nell'Unione e l'attrattiva del mercato dell'Unione. Si ricorda che, data l'assenza di collaborazione da parte dei produttori esportatori cinesi e del governo della RPC, l'analisi si è basata sui dati disponibili conformemente all'articolo 18 del regolamento di base, in particolare sulla domanda di riesame, sulle statistiche del GTA e su altre informazioni disponibili.

4.1. **Capacità produttiva e capacità inutilizzata nella RPC**

(90) 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.

([52]) Statistiche sui conti delle società, disponibile all'indirizzo https://www3.tcmb.gov.tr/sektor/#/en (ultima consultazione il 6 settembre 2024).

(91) L'inchiesta ha dimostrato l'esistenza di una generale sovraccapacità nel settore delle biciclette elettriche nella RPC durante il periodo in esame. La capacità produttiva ([53]) nella RPC 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 ([54]). Secondo le informazioni di mercato del richiedente, la produzione e le vendite effettive cinesi di biciclette elettriche ammontavano a 57 milioni di pezzi all'anno; questo dato indica una capacità inutilizzata stimata di 73 milioni di pezzi all'anno durante il periodo dell'inchiesta di riesame ([55]). Tale capacità inutilizzata, pari a quasi 15 volte il consumo totale dell'Unione nello stesso periodo, potrebbe essere dirottata verso l'Unione in caso di scadenza delle misure in vigore.

(92) 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 di dumping.

4.2. **Attrattiva del mercato dell'Unione**

(93) Sulla base delle informazioni fornite nella domanda di riesame in previsione della scadenza, 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 i volumi delle importazioni dalla Cina hanno toccato il livello minimo, le importazioni sono però aumentate in misura significativa, e nonostante le misure in vigore sono quasi raddoppiate (cfr. tabella 3). 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.

(94) 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. Gli elementi di prova forniti dal richiedente nella domanda di riesame ([56]) in previsione della scadenza e suffragati dalle risultanze della presente inchiesta (cfr. considerando 147) hanno dimostrato che durante il periodo dell'inchiesta di riesame i produttori cinesi offrivano biciclette elettriche a prezzi molto bassi (tra 210 e 650 EUR) sia all'Unione che a paesi terzi.

(95) Anche con le misure in vigore le esportazioni cinesi nell'Unione sono continuate, e sono anzi aumentate nel periodo in esame fino a raggiungere una quota di mercato del 4,4 % nel periodo dell'inchiesta di riesame; ciò dimostra che il mercato dell'Unione rimane attraente per i produttori esportatori cinesi.

(96) 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 riorienteranno grandi quantità di esportazioni verso l'Unione a prezzi di dumping.

4.2.1. *Conclusioni*

(97) Alla luce delle sue risultanze sulla persistenza del dumping durante il periodo dell'inchiesta di riesame e sul probabile andamento delle crescenti esportazioni in caso di scadenza delle misure, la Commissione ha concluso che sussiste un forte rischio che la scadenza delle misure antidumping sulle importazioni dalla RPC comporti la persistenza del dumping.

([53]) 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/baijiahao_17589803 (ultima consultazione il 7 ottobre 2024). Cfr. allegato 8 della domanda di riesame, disponibile su Tron all'indirizzo Tron.tdi t24.000754.

([54]) Sulla base delle conoscenze di mercato del richiedente e dei siti web dei produttori cinesi noti di biciclette elettriche, di cui all'allegato 4 della domanda di riesame, disponibile su Tron all'indirizzo Tron.tdi t24.000754.

([55]) Sulla base delle fonti menzionate nelle note 55 e 57. Cfr. allegati 8 e 9 della domanda di riesame, disponibili su Tron all'indirizzo Tron.tdi t24.000754.

([56]) Cfr. la sezione 7.3 e gli allegati 15, 17 e 18 della domanda di riesame, disponibili su Tron all'indirizzo Tron.tdi t24.000754. Gli elementi di prova consistevano in 19 offerte di prezzi praticati da produttori cinesi per diversi tipi di biciclette elettriche e in informazioni statistiche di Eurostat.

5. **PREGIUDIZIO**

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

(98) 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 4, paragrafo 1, del regolamento di base.

(99) 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.

5.2. **Consumo dell'Unione**

(100) 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.

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

Tabella 2

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.

(102) 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.

5.3. **Importazioni dalla RPC**

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

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

(104) La quota di mercato delle importazioni è stata quindi stabilita confrontando i volumi delle importazioni con il consumo dell'Unione come illustrato nella tabella 2.

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

Tabella 3

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.

(106) 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.

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

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

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

Tabella 4

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.

(109) 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).

(110) 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).

(111) 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 %).

(112) 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 %.

5.3.3. *Importazioni da paesi terzi diversi dalla RPC*

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

(114) 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 5

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	11,6 %	11,0 %	11,2 %	8,7 %
	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	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	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.

(115) 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.

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

5.4.1. *Osservazioni generali*

(116) 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.

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

(118) 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.

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

(120) 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.

5.4.2. *Indicatori macroeconomici*

5.4.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

(121) 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 6

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	59 %	57 %	68 %	64 %
Indice	*100*	*97*	*115*	*109*

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

(122) 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 molto accelerato; ciò tuttavia non è avvenuto, giacché dopo la COVID-19 la domanda è diminuita in misura significativa.

5.4.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

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

Tabella 7

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	78,7 %	76,1 %	74,7 %	79,2 %
Indice	*100*	*97*	*95*	*101*

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

(124) 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.

5.4.2.3. Occupazione e produttività

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

Tabella 8

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.

(126) 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.

5.4.2.4. Crescita

(127) 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 %.

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

(128) 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 del dumping sull'industria dell'Unione è stato piuttosto limitato.

5.4.3. *Indicatori microeconomici*

5.4.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

(129) 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 9

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.

(130) 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.

5.4.3.2. Costo del lavoro

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

Tabella 10

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.

(132) 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.

5.4.3.3. Scorte

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

Tabella 11

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.

(134) 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.

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

(135) 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 12

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

	2020	2021	2022	Periodo dell'inchiesta di riesame
Indice	*100*	*223*	*209*	*104*
Utile sul capitale investito	147 %	127 %	163 %	111 %
Indice	*100*	*86*	*111*	*75*

Fonte: produttori dell'Unione inseriti nel campione.

(136) 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.

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

(138) 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.

5.5. **Conclusioni sul pregiudizio**

(139) 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.

(140) 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.

(141) 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 3, paragrafo 5, del regolamento di base, causato dalle importazioni oggetto di dumping 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 dumping dalla RPC in caso di abrogazione delle misure.

6. **RISCHIO DI REITERAZIONE DEL PREGIUDIZIO**

(142) 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.

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

(143) 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.

(144) 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.

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

(145) 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 antidumping.

(146) 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.

(147) 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.

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

7. **INTERESSE DELL'UNIONE**

(149) A norma dell'articolo 21 del regolamento di base, la Commissione ha esaminato se il mantenimento delle misure antidumping 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.

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

(150) 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.

(151) La decadenza delle misure antidumping 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.

(152) 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 antidumping bloccherebbe lo sviluppo di conoscenze tecnico-pratiche per l'applicazione delle tecnologie più avanzate, tra cui l'automazione e i nuovi materiali.

(153) 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.

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

7.2. **Interesse degli assemblatori**

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

(156) 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.

(157) 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 dumping. 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.

(158) 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.

(159) La Commissione ha ritenuto che le argomentazioni sollevate dal gruppo ad hoc fossero già state trattate al considerando 156. Non essendo state presentate nuove osservazioni di carattere sostanziale su tali questioni, è stata confermata la conclusione di cui al considerando 157.

(160) 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.

(161) 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. Su tale base questa argomentazione è stata respinta.

(162) 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.

(163) Come indicato ai considerando 31 e 32, la Commissione ha applicato l'articolo 18 del regolamento di base per quanto riguarda le conclusioni relative alla persistenza o alla reiterazione del dumping e del pregiudizio, in quanto i produttori esportatori della RPC non hanno collaborato all'inchiesta. Di conseguenza, le conclusioni relative al rischio di persistenza o reiterazione del dumping e del pregiudizio si sono basate sui dati disponibili, in particolare le informazioni fornite unitamente alla domanda di riesame e le informazioni ottenute dalle parti che hanno collaborato nel corso dell'inchiesta di riesame (ossia il richiedente e i produttori dell'Unione inseriti nel campione). Tutte le informazioni presentate dai produttori dell'Unione inseriti nel campione sono state accuratamente verificate. Su tale base questa argomentazione è stata respinta.

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

(164) 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.

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

(165) 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.

8. **MISURE ANTIDUMPING**

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

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

(168) Sebbene la presentazione della fattura sia necessaria per consentire alle autorità doganali degli Stati membri di applicare alle importazioni le aliquote del dazio antidumping individuali e le esenzioni, 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.

(169) Nel caso di un aumento significativo del volume delle esportazioni di una delle società che beneficiano di aliquote individuali del dazio inferiori dopo l'istituzione delle misure in esame, tale aumento potrebbe essere considerato di per sé una modificazione della configurazione degli scambi dovuta all'istituzione di misure ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento di base. In tali circostanze, e purché siano soddisfatte le necessarie condizioni, può essere avviata un'inchiesta antielusione. Con tale inchiesta può, tra l'altro, essere esaminata la necessità di sopprimere le aliquote del dazio individuali e istituire di conseguenza un dazio su scala nazionale.

(170) Le aliquote del dazio antidumping 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 società». Esse non dovrebbero essere assoggettate a nessuna delle aliquote del dazio antidumping individuali.

(171) Una società può chiedere l'applicazione di tali aliquote individuali del dazio antidumping in caso di successiva modifica del proprio nome. La richiesta deve essere trasmessa alla Commissione ([57]) 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*.

(172) Tutte le parti interessate sono state informate in merito ai fatti e alle considerazioni principali sulla cui base si intendeva raccomandare il mantenimento delle misure in vigore. È stato inoltre concesso loro un periodo entro il quale hanno potuto presentare osservazioni su tali informazioni.

(173) Un esportatore o un produttore che non ha esportato il prodotto in esame nell'Unione durante il periodo utilizzato per stabilire il livello dei dazi attualmente applicabile alle sue esportazioni può chiedere alla Commissione di essere soggetto all'aliquota del dazio antidumping per le società che hanno collaborato non inserite nel campione. La Commissione dovrebbe accogliere tale richiesta purché siano soddisfatte tre condizioni. Il nuovo produttore esportatore dovrebbe dimostrare che: i) non ha esportato il prodotto in esame nell'Unione nel periodo utilizzato per stabilire il livello del dazio applicabile alle sue esportazioni; ii) non è collegato a una società che ha esportato il prodotto in esame nell'Unione in detto periodo e che pertanto è soggetta ai dazi antidumping; e iii) ha esportato il prodotto in esame in un periodo successivo o ha assunto un'obbligazione contrattuale irrevocabile di esportarne un quantitativo significativo nell'Unione.

(174) A norma dell'articolo 109 del regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio ([58]), 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.

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

([57]) Commissione europea, direzione generale del Commercio, direzione G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

([58]) Regolamento (UE, Euratom) 2018/1046 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 luglio 2018, che stabilisce le regole finanziarie applicabili al bilancio generale dell'Unione, che modifica i regolamenti (UE) n. 1296/2013, (UE) n. 1301/2013, (UE) n. 1303/2013, (UE) n. 1304/2013, (UE) n. 1309/2013, (UE) n. 1316/2013, (UE) n. 223/2014, (UE) n. 283/2014 e la decisione n. 541/2014/UE e abroga il regolamento (UE, Euratom) n. 966/2012 (GU L 193 del 30.7.2018, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1046/oj).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping 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 antidumping definitivo applicabili al prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, per il prodotto descritto al paragrafo 1 e fabbricato dalle società sottoelencate, sono le seguenti:

Paese	Società	Dazio antidumping	Codice addizionale TARIC
Repubblica popolare cinese	Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	58,3 %	C382
	Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd;	9,9 %	C383
	Jinhua Vision Industry Co., Ltd e Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd	10,3 %	C384
	Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd	62,1 %	C385
	Yadea Technology Group Co., Ltd	37,4 %	C463
	Altre società che hanno collaborato nell'inchiesta antidumping iniziale (ad eccezione delle società soggette all'aliquota del dazio compensativo parallela per tutte le altre società) elencate nell'allegato I	24,2 %	
	Altre società che hanno collaborato nell'inchiesta antidumping iniziale, soggette all'aliquota del dazio compensativo parallela per tutte le altre società, elencate nell'allegato II	16,2 %	
	Società che non hanno collaborato nell'inchiesta antidumping iniziale, ma che hanno collaborato nella parallela inchiesta antisovvenzioni iniziale, elencate nell'allegato III	70,1 %	
	Tutte le altre società	62,1 %	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*». Fino alla presentazione di tale fattura, si applica il dazio applicabile a tutte le altre società.

4. L'articolo 1, paragrafo 2, può essere modificato al fine di aggiungere nuovi produttori esportatori della Repubblica popolare cinese e assoggettarli all'opportuna media ponderata dell'aliquota del dazio antidumping applicabile alle società che hanno collaborato non inserite nel campione. Un nuovo produttore esportatore fornisce elementi di prova che dimostrano che:

a) non ha esportato le merci di cui all'articolo 1, paragrafo 1, originarie della Repubblica popolare cinese nel periodo compreso tra il 1º ottobre 2016 e il 30 settembre 2017 («periodo dell'inchiesta iniziale»);

b) non è collegato a un esportatore o a un produttore soggetto alle misure istituite dal presente regolamento e che ha collaborato o avrebbe potuto collaborare all'inchiesta che ha condotto all'istituzione del dazio; e

c) ha effettivamente esportato nell'Unione il prodotto oggetto del riesame originario della Repubblica popolare cinese o ha assunto un'obbligazione contrattuale irrevocabile di esportare un quantitativo significativo nell'Unione dopo la fine del periodo dell'inchiesta iniziale.

5. In caso di modifica o revoca dei dazi compensativi definitivi istituiti a norma dell'articolo 1 del regolamento di esecuzione (UE) 2025/114 della Commissione ([59]), i dazi di cui al paragrafo 2 saranno incrementati nella stessa misura, a seconda della società, entro il limite dell'effettivo margine di dumping riscontrato o del margine di pregiudizio riscontrato e a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.

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.

6. 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

([59]) 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 (GU L, 2025/114, 24.1.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/114/oj).

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., and 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

ALLEGATO III

Nome	Provincia	Codice addizionale TARIC
Changzhou Fujiang Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C484
Jinhua Lvbao Vehicles Co. Ltd	Zhejiang	C486
Suzhou Leisger Vehicle Co. Ltd	Jiangsu	C487
Zhejiang Hangpai Electric Vehicle Co. Ltd	Zhejiang	C488