

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**

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

previa consultazione degli Stati membri,

considerando quanto segue:

1. PROCEDURA**1.1. Apertura**

- (1) Il 20 ottobre 2017 la Commissione europea («la Commissione») ha aperto un'inchiesta antidumping riguardante le importazioni nell'Unione di biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore elettrico ausiliario («biciclette elettriche») originarie della Repubblica popolare cinese («la RPC») sulla base dell'articolo 5 del regolamento di base.
- (2) La Commissione ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽²⁾ («l'avviso di apertura»).
- (3) La Commissione ha aperto l'inchiesta in seguito a una denuncia presentata l'8 settembre 2017 dall'Associazione europea dei produttori di biciclette (European Bicycle Manufacturers Association) («il denunciante» o «EBMA»). Il denunciante rappresenta oltre il 25 % della produzione totale dell'Unione di biciclette elettriche. La denuncia conteneva elementi di prova dell'esistenza del dumping e del conseguente pregiudizio notevole sufficienti per giustificare l'apertura dell'inchiesta.
- (4) Il 21 dicembre 2017 la Commissione ha aperto un'inchiesta antisovvenzioni riguardante le importazioni nell'Unione di biciclette elettriche originarie della RPC e ha avviato un'inchiesta separata. Ha pubblicato un avviso di apertura nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽³⁾.

1.2. Registrazione delle importazioni

- (5) Il 31 gennaio 2018 il denunciante ha presentato una richiesta di registrazione delle importazioni di biciclette elettriche dalla RPC ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base. Il 3 maggio 2018 la Commissione ha pubblicato il regolamento di esecuzione (UE) 2018/671 («il regolamento relativo alla registrazione») ⁽⁴⁾ che dispone la registrazione a partire dal 4 maggio 2018 delle biciclette elettriche provenienti dalla RPC.
- (6) In risposta alla richiesta di registrazione, le parti interessate hanno presentato osservazioni che sono state trattate nel regolamento relativo alla registrazione. La Commissione conferma che i denunciati hanno presentato elementi di prova sufficienti per giustificare la necessità di registrare le importazioni. Le importazioni e le quote di mercato dalla RPC avevano subito un netto incremento. Le osservazioni sono state pertanto respinte.

1.3. Periodo dell'inchiesta e periodo in esame

- (7) L'inchiesta sul dumping e sul pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° ottobre 2016 e il 30 settembre 2017 («il periodo dell'inchiesta»). L'esame delle tendenze pertinenti ai fini della valutazione del pregiudizio ha riguardato il periodo dal 1° gennaio 2014 alla fine del periodo dell'inchiesta («il periodo in esame»).

⁽¹⁾ GUL 176 del 30.6.2016, pag. 21.

⁽²⁾ GU C 353 del 20.10.2017, pag. 19.

⁽³⁾ GU C 440 del 21.12.2017, pag. 22.

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2018/671 della Commissione, del 2 maggio 2018, che dispone la registrazione delle importazioni di biciclette elettriche originarie della Repubblica popolare cinese (GUL 113 del 3.5.2018, pag. 4).

1.4. Parti interessate

- (8) Nell'avviso di apertura la Commissione ha invitato le parti interessate a contattarla allo scopo di partecipare all'inchiesta. La Commissione ha inoltre informato espressamente dell'apertura dell'inchiesta i denunciati, gli altri produttori noti dell'Unione, i produttori esportatori noti e le autorità della RPC, e gli importatori noti e li ha invitati a partecipare.
- (9) Le parti interessate hanno avuto l'opportunità di presentare osservazioni sull'apertura dell'inchiesta e di richiedere un'audizione con la Commissione e/o il consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale.
- (10) Nell'avviso di apertura la Commissione ha informato le parti interessate di aver selezionato provvisoriamente la Svizzera come paese terzo ad economia di mercato («paese di riferimento») ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base. Le parti interessate hanno avuto l'opportunità di presentare osservazioni e richiedere un'audizione con la Commissione e/o il consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale.
- (11) Alcune delle parti interessate che sostengono la denuncia hanno richiesto il trattamento riservato delle loro identità per timore di ritorsioni, in quanto acquistano alcune parti delle loro biciclette elettriche nella RPC. La Commissione ha accolto le loro richieste in seguito a una valutazione delle argomentazioni proposte.
- (12) La Camera di commercio cinese per l'importazione e l'esportazione di macchinari e di prodotti elettronici («CCCME») e il Collettivo degli importatori europei di biciclette elettriche (Collective of European Importers of Electric Bicycles, «CEIEB»), entrambi in rappresentanza di numerose parti interessate, hanno presentato osservazioni in seguito all'apertura del procedimento.
- (13) La CCCME ha argomentato che i motivi per cui la Commissione ha concesso il trattamento riservato dell'identità di alcune delle parti interessate che sostengono la denuncia erano al tempo stesso insufficienti e infondati. Secondo la CCCME, alcuni dei membri dell'industria dell'Unione importano biciclette elettriche complete dalla RPC e pertanto, alla luce dell'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di base, possono essere esclusi dal novero dei membri dell'industria dell'Unione. La CCCME ha sottolineato che il trattamento riservato dell'identità di alcune delle parti interessate impedisce ai produttori esportatori di esaminare adeguatamente la situazione nel caso di specie.
- (14) Nella stessa ottica il CEIEB ha affermato che la denuncia non contiene né un elenco di tutti i produttori noti dell'Unione del prodotto simile, né il volume e il valore prodotti da tali produttori. La Commissione ha respinto tale argomentazione. La denuncia conteneva un elenco di produttori noti dell'Unione ⁽¹⁾, oltre al loro volume di produzione totale ⁽²⁾. Il CEIEB è stato pertanto in grado di valutare l'elenco di produttori noti dell'Unione del prodotto simile.
- (15) Tali informazioni hanno consentito al CEIEB di constatare che due società elencate come produttori dell'Unione importano anche il prodotto in esame dal paese interessato. È pertanto chiaro che il CEIEB poteva esercitare pienamente i suoi diritti di difesa a tal riguardo. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (16) La CCCME ha inoltre affermato che la denuncia era priva del necessario livello di elementi di prova sufficienti per aprire un'inchiesta, indicando quattro motivi a questo proposito.
- (17) In primo luogo, i dati sulle importazioni, basati sulle statistiche sulle esportazioni cinesi ottenute dalla dogana cinese, insieme agli adeguamenti ad essi applicati al fine di filtrare i prodotti soggetti alla presente inchiesta, non dovrebbero essere tenuti riservati e la loro fonte dovrebbe essere debitamente esaminata dalla Commissione.
- (18) In secondo luogo, alcune informazioni nella denuncia come, ad esempio, la presunta sovraccapacità nel settore pertinente nella RPC, sarebbero fuorvianti poiché non riguardano solo il settore delle biciclette elettriche ma complessivamente le biciclette elettriche e le biciclette. Analogamente, il valore del mercato delle biciclette elettriche dell'Unione sarebbe sovrastimato poiché comprende tutti i veicoli elettrici leggeri e non solo le biciclette elettriche.
- (19) In terzo luogo, le affermazioni riguardanti le sovvenzioni espresse nella denuncia sarebbero infondate e meriterebbero un'inchiesta antisovvenzioni separata.

⁽¹⁾ Denuncia, allegato 10.

⁽²⁾ Denuncia, allegato 9.

- (20) In quarto luogo, secondo la CCCME la denuncia presentava una serie di argomentazioni ingiustificate che risultano dannose per il settore delle biciclette elettriche nella RPC, sostenendo che sono i produttori dell'Unione a guidare l'innovazione in questo settore e che i produttori cinesi stanno meramente replicando lo status quo della tecnologia delle biciclette elettriche sviluppata nell'Unione.
- (21) La Commissione ha condotto un esame della denuncia in conformità all'articolo 5 del regolamento di base, giungendo alla conclusione che i requisiti per l'apertura di un'inchiesta sono stati soddisfatti, ossia che l'adeguatezza e l'esattezza degli elementi di prova presentati dal denunciante erano sufficienti. Secondo l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento di base, una denuncia deve contenere tutte le informazioni di cui il denunciante può disporre relativamente ai fattori in essa indicati. Sulla base degli elementi di prova forniti, la Commissione ha ritenuto il requisito soddisfatto.
- (22) Per quanto concerne l'argomentazione riguardante i dati sulle importazioni cinesi, la Commissione fa riferimento alla sezione 3.2 del regolamento relativo alla registrazione e alla sezione 4.3 del presente regolamento, dove l'argomentazione è trattata in misura sufficiente.
- (23) Per quanto riguarda l'argomentazione concernente la sovraccapacità, è in effetti pertinente esaminare le sovraccapacità per le biciclette elettriche e le biciclette complessivamente, in quanto la capacità produttiva per le biciclette può essere convertita in biciclette elettriche con costi o sforzi minimi (cfr. considerando 172), e sono disponibili elementi di prova a dimostrazione che ciò viene di fatto praticato regolarmente dalle società che fabbricano entrambi i prodotti.
- (24) Per quanto concerne le osservazioni riguardanti la presunta sovvenzione del mercato cinese, il 21 dicembre 2017 la Commissione ha aperto un'inchiesta antisovvenzioni riguardante le importazioni nell'Unione di biciclette elettriche originarie della RPC e ha avviato un'inchiesta separata. Tale inchiesta è ancora in corso.
- (25) Infine, per quanto riguarda le argomentazioni concernenti l'innovazione e la replica, l'esattezza delle affermazioni citate al punto quattro non ha avuto alcun peso nella valutazione della Commissione sottostante l'apertura del presente caso, in quanto non rientrano nei fattori considerati a tal fine.
- (26) La Commissione ha pertanto concluso che la denuncia conteneva elementi di prova del dumping e del conseguente pregiudizio notevole sufficienti per giustificare l'apertura dell'inchiesta.

1.5. Campionamento

- (27) Nell'avviso di apertura la Commissione ha affermato che avrebbe potuto ricorrere al campionamento dei produttori esportatori, dei produttori dell'Unione e degli importatori indipendenti in conformità all'articolo 17 del regolamento di base.

1.5.1. Campionamento dei produttori dell'Unione

- (28) Nel suo avviso di apertura, la Commissione ha affermato di aver selezionato provvisoriamente un campione di produttori dell'Unione. La Commissione ha selezionato il campione sulla base dei massimi volumi rappresentativi delle vendite del prodotto simile nel periodo dell'inchiesta, garantendo nel contempo una distribuzione di tipi di prodotti e geografica.
- (29) Il campione era composto da quattro produttori dell'Unione. I produttori dell'Unione inclusi nel campione rappresentavano il 60 % del volume di produzione totale e il 58 % delle vendite totali dell'industria dell'Unione. La Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni in merito al campione provvisorio.
- (30) L'EBMA ha affermato che il campione era eccessivamente concentrato sul mercato neerlandese e non dava il peso adeguato ai produttori francesi.
- (31) La Commissione ha ricordato che il campione includeva i mercati più grandi per il prodotto in esame e i maggiori produttori in termini di volume e di vendite sul mercato dell'Unione che potevano essere ragionevolmente esaminati entro il periodo di tempo disponibile.
- (32) La Commissione ha rilevato inoltre che la produzione dei produttori francesi rappresenta solo una minima parte della produzione di biciclette elettriche nell'Unione. Pertanto non è necessario includere un produttore francese per garantire la rappresentatività del campione.
- (33) Una parte interessata ha suggerito di aggiungere un produttore tedesco al campione. La società in questione tuttavia non aveva collaborato e l'osservazione è stata pertanto ignorata. Ciò non ha pregiudicato la rappresentatività del campione, in quanto il campione corrispondeva al 60 % del volume di produzione e includeva un produttore tedesco.
- (34) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha confermato che il campione è rappresentativo dell'industria dell'Unione.

1.5.2. Campionamento degli importatori

- (35) Per decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato gli importatori indipendenti a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura.
- (36) Ventuno importatori indipendenti hanno fornito le informazioni richieste e hanno accettato di essere inclusi nel campione. In conformità all'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato un campione di cinque importatori indipendenti sulla base del maggiore volume di importazioni nell'Unione. In conformità all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento di base, tutti gli importatori noti interessati sono stati consultati in merito alla selezione del campione.
- (37) Una parte interessata ha osservato che il campione di importatori non è rappresentativo in quanto non include gli importatori di Danimarca, Germania, Italia e Regno Unito, ed è eccessivamente concentrato sugli importatori che acquistano biciclette elettriche da città.
- (38) Tuttavia, gli importatori della Danimarca, della Germania e del Regno Unito che hanno collaborato erano molto più piccoli degli importatori inclusi nel campione, e nessun importatore dell'Italia ha collaborato. Inoltre, gli importatori inclusi nel campione importavano un'ampia gamma di prodotti, comprese biciclette elettriche da città, biciclette elettriche da trekking, biciclette elettriche da montagna e biciclette elettriche pieghevoli.
- (39) La Commissione ricorda inoltre che il campione includeva il più ampio volume delle importazioni che poteva essere ragionevolmente esaminato nel periodo di tempo disponibile.
- (40) Alla luce di quanto precede, la Commissione ha confermato che il campione è rappresentativo degli importatori che hanno collaborato.

1.5.3. Campionamento dei produttori esportatori nella RPC

- (41) Per decidere se il campionamento fosse necessario e, in tal caso, selezionare un campione, la Commissione ha invitato tutti i produttori esportatori nella RPC a fornire le informazioni specificate nell'avviso di apertura. La Commissione ha inoltre chiesto alla missione della Repubblica popolare cinese presso l'Unione europea di individuare e/o contattare altri eventuali produttori esportatori che potevano essere interessati a partecipare all'inchiesta.
- (42) Novantasei produttori esportatori della RPC hanno fornito le informazioni richieste e hanno accettato di essere inclusi nel campione. Un produttore ha comunicato di non aver effettuato esportazioni di biciclette elettriche nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta e pertanto non è stato considerato ammissibile nel campione. La Commissione ha provvisoriamente selezionato un campione di quattro gruppi di produttori che hanno collaborato sulla base del massimo volume rappresentativo delle esportazioni nell'Unione.
- (43) In conformità all'articolo 17, paragrafo 2, del regolamento di base, tutti i produttori esportatori noti di biciclette elettriche, e le autorità della RPC, sono stati consultati in merito al campione selezionato.
- (44) Tre produttori esportatori non inclusi nel campione che hanno collaborato hanno affermato che avrebbero dovuto essere inclusi nel campione per via di caratteristiche asseritamente particolari della loro produzione o delle loro vendite, che li distinguono da alcuni o da tutti i produttori esportatori inclusi nel campione.
- (45) Tali caratteristiche non sono pertinenti dal punto di vista dell'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, secondo il quale deve essere selezionato il campione. In conformità all'articolo 17, paragrafo 1, del regolamento di base, la Commissione ha selezionato un campione sulla base del massimo volume rappresentativo delle esportazioni nell'Unione che può essere ragionevolmente esaminato nel periodo di tempo disponibile. Nessuno dei tre produttori esportatori non inclusi nel campione ha contestato il fatto di essere idoneo per il campione secondo questo criterio, e nessuno di essi ha affermato che il criterio per la selezione del campione dovrebbe essere cambiato. Pertanto, le tre richieste sono state respinte.
- (46) Dopo la scadenza del termine per la presentazione delle risposte in merito al campionamento e dopo che il campione era stato selezionato e i questionari erano già stati spediti, un produttore esportatore si è manifestato e ha richiesto di essere considerato tra i produttori esportatori che hanno collaborato, in quanto aveva risposto per tempo all'esercizio di campionamento dell'inchiesta antisovvenzioni parallela. La richiesta è stata respinta in quanto la società non si è manifestata per tempo nella presente inchiesta.

1.6. Esame dei singoli casi

- (47) Sei produttori esportatori non inclusi nel campione hanno richiesto formalmente un esame dei singoli casi ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, del regolamento di base. Due di essi hanno richiesto il trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato, aggiungendo altri due moduli di richiesta di trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato da analizzare e verificare. Tre delle società che hanno formalmente richiesto l'esame dei singoli casi sono inoltre gruppi di società con un totale di sei operatori commerciali collegati. Anche le loro risposte alla parte pertinente del questionario antidumping dovrebbero essere analizzate e verificate dai gruppi responsabili dei casi. L'esame di un numero così elevato di richieste sarebbe indebitamente gravoso e non può essere ragionevolmente previsto durante il periodo di tempo disponibile per la presente inchiesta. La Commissione ha pertanto deciso di non accogliere alcuna richiesta di esame dei singoli casi.

1.7. Moduli di richiesta di trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato («TEM»)

- (48) Ai fini dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera b), del regolamento di base, la Commissione ha inviato moduli di richiesta di TEM a tutti i produttori esportatori della RPC selezionati per essere inclusi nel campione che hanno collaborato e ai produttori esportatori non inclusi nel campione che hanno collaborato e intendevano chiedere un margine di dumping individuale. Solo uno dei gruppi di produttori esportatori della RPC selezionato per il campione ha presentato un modulo di richiesta di TEM, che è stato valutato dalla Commissione.

1.8. Risposte al questionario

- (49) La Commissione ha inviato questionari a tutte le società incluse nel campione, a tutti i produttori esportatori che intendevano chiedere un esame individuale e a 27 produttori di potenziali paesi di riferimento in Australia, Giappone, Messico, Corea del Sud, Svizzera, Taiwan, Thailandia, Turchia e Stati Uniti.
- (50) La Commissione ha ricevuto risposte complete al questionario da tutti i produttori dell'Unione inclusi nel campione, da tutti gli importatori indipendenti inclusi nel campione, dai produttori esportatori della RPC inclusi nel campione, dai produttori esportatori della RPC che hanno richiesto l'esame individuale e da un produttore del paese di riferimento dalla Svizzera.

1.9. Visite di verifica

- (51) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per una determinazione provvisoria del dumping, del conseguente pregiudizio e dell'interesse dell'Unione. Sono state effettuate visite di verifica a norma dell'articolo 16 del regolamento di base presso i locali delle seguenti società:

Produttori dell'Unione:

- Accell Group (Heerenveen, Paesi Bassi),
- Eurosport DHS SA (Deva, Romania) e la società collegata Prophete GmbH & Co. KG (Rheda-Wiedenbrück, Germania),
- Derby Cycle Holding GmbH (Cloppenburg, Germania),
- Koninklijke Gazelle NV (Dieren, Paesi Bassi),

Produttori esportatori della RPC:

- Bodo Vehicle Group Co., Ltd. (Tianjin),
- Giant Electric Vehicle Co. (Kunshan), Ltd.; Giant (China) Co.(Kunshan), Ltd. e Giant (Tianjin) Co., Ltd. (Tianjin),
- Jinhua Vision Industry Co., Ltd. e Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd. (Jinhua),
- Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd. (Suzhou),

Produttori di un paese di riferimento:

- Bicycletec AG; (Huttwil, Svizzera),

Importatori indipendenti dell'Unione:

- Hartmobile B.V. (Amsterdam, Paesi Bassi),
- Stella Fietsen B.V. (Nunspeet, Paesi Bassi),

Importatori collegati dell'Unione:

- Giant Europe B.V. (Lelystad, Paesi Bassi),
- Giant Benelux B.V. (Lelystad, Paesi Bassi),
- Giant Deutschland GmbH. (Düsseldorf, Germania).

1.10. Periodo dell'inchiesta e periodo in esame

- (52) L'inchiesta sul dumping e sul pregiudizio ha riguardato il periodo compreso tra il 1° ottobre 2016 e il 30 settembre 2017 («il periodo dell'inchiesta» o «PI»). L'esame delle tendenze pertinenti ai fini della valutazione del pregiudizio ha riguardato il periodo dal 1° gennaio 2014 alla fine del periodo dell'inchiesta («il periodo in esame»).

2. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

2.1. Prodotto in esame

- (53) Il prodotto in esame è costituito da biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore elettrico ausiliario, originarie della RPC, attualmente classificate ai codici NC 8711 60 10 ed ex 8711 60 90 (codice TARIC 8711 60 90 10) («il prodotto in esame»).
- (54) Tale definizione riguarda vari tipi di biciclette elettriche.

2.2. Prodotto simile

- (55) L'inchiesta ha dimostrato che i seguenti prodotti hanno le medesime caratteristiche fisiche e le stesse applicazioni di base:
- a) il prodotto in esame;
 - b) il prodotto fabbricato e venduto sul mercato interno della Svizzera, paese utilizzato provvisoriamente un paese di riferimento;
 - c) il prodotto fabbricato e venduto nell'Unione dall'industria dell'Unione.
- (56) La Commissione ha deciso in questa fase che tali prodotti sono pertanto prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

2.3. Argomentazioni riguardanti la definizione del prodotto

- (57) Nelle sue osservazioni in seguito all'apertura dell'inchiesta, la CCCME ha contestato l'intenzione della Commissione di raggruppare tutte le biciclette elettriche come un unico prodotto. In particolare, ha affermato che le biciclette elettriche da velocità (biciclette elettriche con una velocità compresa tra 25 km/h e 45 km/h) dovrebbero essere escluse dall'ambito dell'inchiesta. Sebbene il motore delle biciclette elettriche ordinarie abbia una potenza massima⁽¹⁾ di 250 W, il motore delle biciclette elettriche da velocità può avere una potenza maggiore, solitamente di 350-500 W.
- (58) La CCCME ha affermato che tali biciclette sono dotate di caratteristiche e usi previsti notevolmente diversi, oltre ad avere prezzi notevolmente differenti. Dal punto di vista dei consumatori le biciclette elettriche da velocità non sono intercambiabili con tutte le altre biciclette elettriche trattate nella presente inchiesta.
- (59) Secondo la CCCME, esistono numerosi motivi per cui le biciclette elettriche da velocità sono diverse dalle altre biciclette elettriche. In primo luogo, le materie prime e i componenti sono diversi. Per esempio, il motore delle biciclette elettriche da velocità ha una potenza nominale maggiore e i materiali per le biciclette elettriche sono dotati di maggiore resistenza e qualità.
- (60) In secondo luogo, i costi e i prezzi sarebbero notevolmente differenti. Poiché esistono requisiti più rigorosi riguardanti la qualità e la resistenza delle parti usate per fabbricare biciclette elettriche da velocità, il costo di produzione delle biciclette elettriche da velocità è superiore a quello delle biciclette elettriche ordinarie, il che a sua volta comporta un prezzo finale di vendita più elevato.
- (61) In terzo luogo, i codici NC sarebbero diversi. Dal 1° gennaio 2017, le biciclette elettriche ordinarie sono state classificate con il codice NC 8711 60 10 mentre le biciclette elettriche da velocità con il codice NC 8711 60 90. Prima del 2017 le biciclette elettriche ordinarie erano classificate con il codice NC (ex) 8711 90 10 mentre le biciclette elettriche da velocità con il codice NC (ex) 8711 90 90.

⁽¹⁾ Potenza nominale continua massima.

- (62) In quarto luogo, le biciclette elettriche da velocità sono considerate veicoli a motore (categoria di veicolo L1e-B), pertanto i conducenti sono tenuti ad avere una patente di guida e a indossare caschi. Non esistono simili obblighi per le biciclette elettriche ordinarie. Tali obblighi limiteranno sostanzialmente i soggetti che possono acquistare e utilizzare le biciclette elettriche da velocità.
- (63) In quinto luogo, i tipi di consumatori delle biciclette elettriche da velocità sono differenti. Solitamente gli acquirenti delle biciclette elettriche ordinarie sono principalmente impiegati o persone anziane che apprezzano la pedalata assistita aggiuntiva, mentre gli acquirenti delle biciclette elettriche da velocità sono soprattutto giovani che utilizzano tali biciclette elettriche per attività più faticose o sportive.
- (64) Il denunciante sosteneva che tutte le biciclette elettriche condividono caratteristiche fondamentali comuni. In particolare, entrambe sono biciclette progettate per pedalare, dotate di un motore elettrico ausiliario per la pedalata assistita. Tutte le biciclette elettriche inoltre sono sottoposte alle stesse prove ai sensi della norma europea EN 15194. Su questa base, il denunciante ha concluso che costituiscono un unico prodotto ai fini della presente inchiesta.
- (65) Il denunciante ha inoltre sottolineato che il regime massimo di assistenza del motore ausiliario potrebbe essere facilmente modificato da 25 km/h a 45 km/h e viceversa, in quanto si tratta principalmente di una questione di programmazione di software e non di effettive differenze fisiche.
- (66) Durante l'inchiesta, un importatore ha affermato che le biciclette elettriche che rientrano nella categoria L1e-A dovrebbero essere escluse dalla definizione del prodotto dell'inchiesta. La categoria L1e-A riguarda biciclette elettriche dotate di sostegno da un motore ausiliario fino a un massimo di 25 km/h, ma con una potenza del motore non superiore a 1 kW. Le biciclette elettriche di categoria L1e-A non sarebbero prodotte nell'Unione e non sono specificamente menzionate nella denuncia. L'importatore sostiene inoltre che le biciclette elettriche di categoria L1e-A non possono aver cagionato un pregiudizio all'industria dell'Unione, in quanto la prima bicicletta elettrica di categoria L1e-A è stata venduta sul mercato dell'Unione più di otto settimane dopo che il denunciante ha presentato la denuncia.
- (67) La Commissione ha preso in considerazione tutte queste osservazioni e ha ricordato che la definizione del prodotto della denuncia riguardava di fatto tutte le biciclette a pedalata assistita dotate di un motore elettrico ausiliario. La definizione del prodotto della denuncia non contiene alcuna limitazione della classificazione del veicolo. Si è pertanto concluso che le biciclette elettriche di categoria L1e-A sono trattate dalla denuncia. Dal sito web dell'importatore risultava inoltre chiaro che le biciclette elettriche di categoria L1e-A hanno tutti i benefici di una bicicletta elettrica ordinaria ma con maggiore potenza. L'importatore in particolare sottolinea che nella maggior parte degli Stati membri le biciclette elettriche di categoria L1e-A non richiedono un casco e possono essere utilizzate su normali piste e percorsi ciclabili.
- (68) Per quanto riguarda le biciclette elettriche da velocità, si sostiene che abbiano un costo di produzione e un prezzo di vendita notevolmente più elevati, il che di per sé non è un motivo per escludere un prodotto dalla definizione del prodotto, in quanto la definizione del prodotto solitamente include merci vendute a prezzi differenti. Tale fattore viene tuttavia preso in considerazione nei confronti effettuati nei calcoli del dumping e del pregiudizio.
- (69) Per quanto riguarda le differenze nell'uso previsto e nella percezione dei consumatori, si afferma che le biciclette elettriche normali sono vendute in misura predominante a persone anziane, ai ciclisti amatoriali e agli impiegati, mentre le biciclette elettriche da velocità sono utilizzate soprattutto per attività più faticose come il pendolarismo. Poiché è probabile che gli impiegati utilizzino la loro bicicletta elettrica normale per recarsi da casa al posto di lavoro, questo uso è molto simile all'uso per pendolarismo delle biciclette elettriche da velocità. Si conclude pertanto che l'uso previsto e la percezione dei consumatori si sovrappongono in misura significativa, e pertanto non giustificano un'esclusione del prodotto.
- (70) Per quanto riguarda le due richieste di esclusione, la Commissione ha concluso che le biciclette elettriche da velocità e le biciclette elettriche della categoria L1e-A condividono le stesse caratteristiche fisiche delle altre biciclette elettriche e pertanto rientrano nella definizione del prodotto. Benché la Commissione abbia riconosciuto che esistono diversi tipi di prodotto all'interno della categoria generale del prodotto in esame, questo non può comportare di per sé l'esclusione dalla definizione del prodotto. La diversa classificazione doganale all'interno della stessa categoria generale del prodotto in esame inoltre non rappresenta un criterio che comporterebbe di per sé l'esclusione. È infatti molto comune nelle inchieste antidumping che il prodotto in esame comprenda una gamma di codici doganali. Infine, gli obblighi riguardanti l'uso successivamente alla vendita del prodotto in esame o del prodotto simile non influiscono sulle caratteristiche fisiche di base che definiscono tale prodotto ai fini delle inchieste antidumping. Analogamente, la definizione del prodotto non è stabilita in base alle categorie di consumatori che operano per un tipo di prodotto o un altro. Le argomentazioni sono state pertanto respinte.
- (71) Un importatore ha affermato che i tricicli elettrici dovrebbero essere rimossi dalla definizione del prodotto dell'inchiesta, sostenendo che non è chiaro se l'inchiesta comprenda effettivamente tutti i tipi di biciclette (comprese biciclette, tricicli e quadricicli) o solo le biciclette a due ruote, perché il titolo dell'avviso di apertura affermava che il procedimento antidumping riguarda l'importazione di biciclette elettriche.

- (72) La Commissione ha ricordato che la definizione del prodotto dell'inchiesta non è, tuttavia, definita dal titolo dell'avviso di apertura, ma dalla sezione «2. Prodotto in esame». Tale sezione definisce chiaramente che il prodotto in esame comprende le «biciclette». Il termine non è limitato alle biciclette con due ruote, ma include anche i tricicli e i quadricicli. Poiché le biciclette a due ruote sono di gran lunga il tipo più comune di biciclette, il titolo fa riferimento alle biciclette senza escludere altri tipi di bicicletta dall'ambito di applicazione dell'inchiesta.
- (73) L'importatore sosteneva inoltre che l'inchiesta era incentrata specificamente sulle biciclette. La Commissione era in disaccordo con tale argomentazione. Essa aveva raccolto informazioni riguardanti tutti i tipi di biciclette elettriche; ai produttori dell'Unione e agli esportatori è stato chiesto di indicare il numero di ruote per tutti i prodotti da essi fabbricati e venduti sul mercato dell'Unione. È pertanto chiaro che i tricicli sono stati identificati ed esaminati separatamente durante l'intera inchiesta. Poiché le biciclette a due ruote sono incontestabilmente i tipi più comuni di biciclette, non sorprende che il termine biciclette elettriche sia usato generalmente per fare riferimento a tutti i tipi di biciclette elettriche, sia nell'inchiesta che sul mercato. Ciò non significa che altri tipi di biciclette siano state ignorate nell'inchiesta.
- (74) Si conclude pertanto che le biciclette elettriche da velocità, le biciclette elettriche di categoria L1e-A e i tricicli elettrici condividono le stesse caratteristiche fisiche e proprietà di base e le stesse applicazioni finali di altri tipi di biciclette elettriche, e pertanto non possono essere esclusi dalla definizione del prodotto dell'inchiesta.

3. DUMPING

3.1. Valore normale

3.1.1. *Trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato («TEM»)*

- (75) Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera b) del regolamento di base, la Commissione determina il valore normale in conformità all'articolo 2, paragrafi da 1 a 6, del regolamento di base per qualsiasi produttore esportatore della RPC che rispetta i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base e potrebbe pertanto ricevere il TEM.
- (76) La CCCME ha affermato che in seguito alla scadenza, l'11 dicembre 2016, del paragrafo 15, lettera a), punto ii), del protocollo relativo all'adesione della RPC all'Organizzazione mondiale del commercio («OMC»), le norme generali per la determinazione del valore normale dovrebbero applicarsi agli esportatori cinesi. A tal riguardo, ha sostenuto che l'uso di un metodo non conforme all'economia di mercato per determinare tale valore successivamente all'11 dicembre 2016 è contrario agli dell'Unione nel quadro dell'OMC. Ha inoltre asserito che il valore normale non può essere basato su un paese di riferimento, ma dovrebbe essere basato sui dati sulle vendite e sui costi cinesi.
- (77) L'avviso di apertura è stato pubblicato il 20 ottobre 2017. Di conseguenza, la legislazione pertinente applicabile al presente procedimento è il regolamento di base nella sua versione applicabile al momento dell'apertura. Il valore normale deve essere pertanto stabilito sulla base dell'articolo 2, paragrafo 7, lettere a) e b), del regolamento di base nella versione in vigore alla data di apertura della presente inchiesta nell'ottobre 2017. L'argomentazione della CCCME è stata pertanto respinta.
- (78) Brevemente, e solo per facilitare la consultazione, i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base per il trattamento riservato alle società operanti in condizioni di economia di mercato sono che:
- 1) le decisioni delle imprese siano adottate in risposta alle condizioni del mercato e senza significative interferenze statali, e i costi riflettano i valori di mercato;
 - 2) le imprese dispongano di una serie ben definita di documenti contabili di base soggetti a revisione contabile indipendente e che siano d'applicazione in ogni caso in linea con le norme internazionali in materia di contabilità;
 - 3) non siano presenti distorsioni di rilievo derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato;
 - 4) le leggi in materia fallimentare e di proprietà garantiscano certezza del diritto e stabilità; e
 - 5) i cambi di valute siano effettuati ai tassi di mercato.
- (79) Per determinare se i criteri di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base siano soddisfatti, la Commissione ha raccolto le informazioni necessarie chiedendo ai produttori esportatori di compilare il modulo di richiesta di TEM. Solo un produttore esportatore incluso nel campione, il gruppo Giant, ha richiesto il TEM e risposto entro il termine.
- (80) Poiché il caso di specie coinvolgeva parti collegate, la Commissione ha esaminato se il gruppo di società collegate nel complesso soddisfacesse le condizioni per il TEM. Pertanto, quando una controllata o qualsiasi altra società collegata al produttore esportatore della RPC era coinvolta, direttamente o indirettamente, nella produzione o nella vendita del prodotto in esame, è stato condotto l'esame ai fini del TEM in relazione a ciascuna società collegata individualmente oltre che sul gruppo di società nel complesso.

- (81) La Commissione ha raccolto tutte le informazioni ritenute necessarie e ha verificato tutte le informazioni presentate nelle richieste di TEM presso i locali delle principali persone giuridiche del gruppo.
- (82) Su questa base, la Commissione ha constatato che il gruppo Giant non è riuscito a dimostrare di aver soddisfatto i criteri del TEM di cui all'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base, in particolare i criteri 1 e 3. La Commissione ha pertanto respinto la sua richiesta di TEM.
- (83) Il gruppo Giant non è riuscito a dimostrare l'assenza di significative interferenze statali e che i costi dei principali mezzi di produzione riflettono nel complesso i valori di mercato nella sua produzione del prodotto in esame. Come spiegato nella divulgazione delle conclusioni sul TEM, il gruppo Giant acquista tubi e strutture tubolari in alluminio cinesi, i cui prezzi sono influenzati dalle distorsioni significative dell'alluminio primario dovute a significative interferenze statali. Su questa base, la Commissione ha concluso che il gruppo Giant non è riuscito a dimostrare di aver soddisfatto il criterio 1 per il TEM.
- (84) Inoltre, il gruppo Giant non è riuscito a dimostrare di non essere soggetto a distorsioni di rilievo derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato. Secondo la divulgazione delle conclusioni sul TEM, il gruppo Giant ha beneficiato di diversi regimi fiscali preferenziali, rimborsi, incentivi finanziari e deduzioni speciali per le spese sostenute. Tali vantaggi, in particolare in combinazione, sono considerati distorsioni di rilievo derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato. Di conseguenza, il gruppo non ha rispettato il criterio 3 per il TEM.
- (85) La Commissione ha comunicato le conclusioni al produttore esportatore interessato, alle autorità del paese interessato e all'industria dell'Unione. Le parti interessate hanno avuto l'opportunità di presentare osservazioni in merito alle conclusioni e richiedere un'audizione con la Commissione e/o il consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale. La Commissione ha preso in considerazione le osservazioni presentate.
- (86) In seguito alla divulgazione delle conclusioni sul TEM, il gruppo Giant ha presentato diverse osservazioni.
- (87) Per quanto concerne il criterio 1, il gruppo Giant ha affermato che il prezzo dell'alluminio usato nella produzione di biciclette elettriche era in linea con i prezzi internazionali, come da quotazione della Borsa londinese dei metalli («LME»). Ha sostenuto che, al contrario, la distorsione risultante non poteva essere qualificata come di rilievo poiché in termini di valore l'impatto della presunta distorsione era minimo.
- (88) Come la Commissione ha ampiamente spiegato nel documento di divulgazione delle conclusioni, l'SHFE è progettato in modo che il governo cinese possa esercitare un controllo completo sul mercato dell'alluminio. Il fatto che tale influenza sia usata per fissare i prezzi a livello di mercato o meno, o sulla base di altre considerazioni e pertanto con una devianza fluttuante del livello di mercato, è irrilevante ai fini del rilevamento di significative interferenze statali. Il criterio delle significative interferenze statali è soddisfatto quando lo Stato può influenzare i prezzi non solo marginalmente, ma può esercitare un controllo significativo, indipendentemente dalla modalità in cui di fatto esercita tale controllo.
- (89) Il fatto che la quantità di alluminio usata nella produzione di biciclette elettriche sia inferiore che in altri prodotti non cambia il fatto che i produttori di biciclette elettriche operano in un mercato notevolmente distorto. In questo particolare caso, e indipendentemente dal suo valore, la Commissione ha stabilito, sulla base dei dati raccolti durante l'inchiesta, che la struttura tubolare in alluminio (fabbricata da tubi in alluminio) è uno degli elementi più essenziali per la produzione di una bicicletta elettrica con ripercussioni su tutte le altre parti e componenti.
- (90) Per quanto riguarda il criterio 3, il gruppo Giant ha sostenuto che il beneficio risultante dall'aliquota fiscale differenziale è l'espressione degli obiettivi legittimi della politica industriale della RPC e non può essere considerato una distorsione di rilievo derivante dal precedente sistema ad economia non di mercato. Il gruppo Giant ha inoltre sostenuto che le eventuali distorsioni non sono significative. Il gruppo ha inoltre affermato che è stata applicata una metodologia errata per determinare se l'attribuzione preferenziale di diritti d'uso dei terreni costituisca una distorsione di rilievo visto che non ha ammortizzato i benefici ricevuti lungo il periodo di vita del bene.
- (91) La Commissione non ritiene che la qualifica di distorsione di rilievo ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base abbia una correlazione giuridica o fattuale al concetto di «beneficio» ai sensi del regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁾ («il regolamento antisovvenzioni di base»). Si tratta piuttosto di un concetto intrinseco alla presente valutazione ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera c), del regolamento di base.

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2016/1037 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri dell'Unione europea (GU L 176 del 30.6.2016, pag. 55).

- (92) La Commissione ha riscontrato che due società del gruppo hanno ricevuto un rimborso quasi completo del prezzo dei diritti d'uso dei terreni, mentre una terza ha pagato una piccola percentuale del valore del prezzo dei diritti d'uso dei terreni in seguito al rimborso. Alla luce della natura del settore in cui il terreno è il bene più importante e ha natura rilevante, la Commissione ha potuto concludere solo che i costi di produzione e la situazione finanziaria della società sono soggetti a distorsioni di rilievo derivanti dal precedente sistema ad economia non di mercato.
- (93) La conclusione di respingere la richiesta di TEM del gruppo Giant rimane pertanto immutata.
- (94) La Commissione ha informato le parti interessate della decisione definitiva sul TEM.

3.1.2. Paese di riferimento

- (95) In conformità all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, il valore normale è stato determinato in base al prezzo o al valore costruito in un paese terzo ad economia di mercato («paese di riferimento») per i produttori esportatori ai quali non è stato riconosciuto il TEM. A tal fine è stato necessario selezionare un paese terzo ad economia di mercato.
- (96) Oltre alla Svizzera, al Giappone e a Taiwan, che sono stati citati nell'avviso di apertura, la Commissione ha cercato di identificare produttori del prodotto in esame in Australia, Messico, Corea del Sud, Thailandia, Turchia e Stati Uniti d'America. In base alle informazioni ricevute la Commissione ha chiesto a ventisette produttori noti del prodotto simile di fornire informazioni. Un produttore della Svizzera e un produttore di Taiwan hanno risposto al questionario per i produttori dei paesi di riferimento. La risposta del produttore di Taiwan era priva di informazioni essenziali, tra cui un costo di produzione per tipo di prodotto e un elenco delle vendite interne. Nonostante le richieste della Commissione, il produttore non ha completato la risposta, lasciando la Svizzera come unico potenziale paese di riferimento.
- (97) La CCCME ha asserito che la Svizzera sarebbe inadeguata come paese di riferimento per diversi motivi. In primo luogo, le biciclette elettriche svizzere sono diverse da quelle cinesi: sono dotate di un motore centrale mentre le biciclette elettriche cinesi hanno in predominanza ruote propulsive (motori montati sulle ruote), che sono tecnologie differenti. Gli svizzeri utilizzano inoltre parti notevolmente diverse (motori centrali più potenti, centraline abilitate per il GPS, schermi sensibili al tatto ecc.). In secondo luogo, i produttori svizzeri producono i propri marchi mentre i cinesi sono principalmente costruttori di apparecchiature originali («OEM») per gli importatori dell'Unione. In terzo luogo, la scala di produzione totale in Svizzera è molto inferiore rispetto a quella della RPC. In quarto luogo, la Svizzera importa le sue parti dall'Unione e dal Giappone, mentre i cinesi le acquistano internamente. Infine, degli otto produttori svizzeri solo tre importano biciclette elettriche complete da Taiwan e le rivendono, e il maggiore produttore importa tutte le parti dall'estero per limitarsi ad assemblarle in Svizzera.
- (98) Anche il CEIEB ha asserito che la Svizzera sarebbe inadeguata come paese di riferimento, sottolineando che la Svizzera ha un livello di sviluppo molto diverso dalla RPC e pertanto costi di produzione differenti (in particolare per la manodopera). Inoltre, nessun altro mercato al mondo ha una percentuale così alta di biciclette elettriche da velocità che, vista l'omologazione richiesta per legge, sono in genere più costose.
- (99) L'inchiesta ha confermato che sebbene un'ampia maggioranza di biciclette elettriche esportate nell'Unione dalla RPC dai produttori esportatori inclusi nel campione abbiano ruote propulsive, tutte le biciclette elettriche vendute sul mercato svizzero dal produttore del paese di riferimento che ha collaborato durante il PI sono dotate di motori centrali. Oltre alla batteria, il motore è solitamente la singola parte più costosa di una bicicletta elettrica. I motori centrali e le ruote propulsive sono due tecnologie distinte con specifiche tecniche e livelli di complessità differenti. Non solo i motori centrali hanno un prezzo diverso rispetto alle ruote propulsive, ma la scelta di una soluzione rispetto all'altra ha un effetto a catena sulle altre parti. Per esempio, una bicicletta elettrica con un motore centrale avrebbe un telaio diverso, spesso più costoso, progettato per adattarsi al motore. Lo stesso varrebbe per le ruote in caso di biciclette elettriche con ruote propulsive. Alcune parti aggiuntive, come speciali supporti motore, sono necessarie per le biciclette elettriche dotate di motore centrale ma non per quelle dotate di ruote propulsive. Altre parti, come i sensori di coppia, sono diverse a seconda del tipo di motore.
- (100) Considerando che si tratta di due tecnologie diverse con strutture di costo e prezzi differenti, l'uso della Svizzera come paese di riferimento non fornirebbe alla Commissione un valore normale per un'ampia maggioranza delle importazioni, per via del suddetto effetto a catena e della difficoltà di quantificare gli adeguamenti che sarebbero necessari per adeguare il valore normale della Svizzera ai tipi di prodotto esportati dalla Cina nell'Unione.
- (101) La Commissione ha inoltre esaminato le esportazioni in altri paesi del produttore del paese di riferimento che ha collaborato, tuttavia anche in tal caso si trattava di biciclette elettriche dotate di motori centrali.
- (102) La Commissione ha pertanto concluso in questa fase che la Svizzera non costituisce un paese di riferimento adeguato ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base.

- (103) Di conseguenza, in assenza di un paese terzo ad economia di mercato adeguato, in conformità all'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base si è concluso in via provvisoria che non era possibile determinare il valore normale per i produttori inclusi nel campione sulla base dei prezzi interni o del valore normale costruito in un paese terzo ad economia di mercato o del prezzo applicato da tale paese terzo ad altri paesi, compresa l'Unione, e che era pertanto necessario determinare il valore normale basandosi su qualsiasi altra base ragionevole, nel caso di specie in base ai prezzi effettivamente pagati o pagabili nell'Unione per il prodotto simile. Tale soluzione è stata considerata appropriata per via dell'inadeguatezza della Svizzera e della mancanza di qualsiasi altra collaborazione come indicato ai considerando 96 e da 99 a 102. La Commissione la ha ritenuta giustificata a causa delle dimensioni del mercato dell'Unione, dell'esistenza di importazioni e della solida concorrenza interna sul mercato dell'Unione per tale prodotto.

3.1.3. Valore normale

- (104) Poiché il TEM non è stato concesso nel caso di specie, il valore normale per tutti i produttori esportatori cinesi è stato determinato, come spiegato al considerando 103, sulla base dei prezzi effettivamente pagati o pagabili nell'Unione per il prodotto simile in base ai dati verificati presso i locali dei produttori dell'Unione inclusi nel campione elencati al considerando 51.
- (105) Il valore normale di ogni tipo di prodotto è stato basato sul prezzo di vendita effettivo (franco fabbrica), adeguato per includere il profitto di riferimento dell'industria dell'Unione.
- (106) La stragrande maggioranza dei tipi di prodotto esportati dalla RPC nell'Unione ha potuto essere confrontata con i tipi di prodotto fabbricati e venduti nell'Unione. Nei rari casi in cui il confronto esatto sul livello del numero di controllo del prodotto («NCP») non è stato possibile, la Commissione ha rimosso iterativamente le caratteristiche dell'NCP fino a riscontrare una corrispondenza positiva. In alcuni casi eccezionali, in cui i tipi specifici di bicicletta non erano prodotti nell'Unione, è stata utilizzata la corrispondenza più vicina possibile in base ad altre caratteristiche. I dettagli di tale procedura sono stati comunicati ai produttori esportatori.

3.2. Prezzo all'esportazione

- (107) I produttori esportatori inclusi nel campione esportavano nell'Unione direttamente ad acquirenti indipendenti o attraverso società collegate o indipendenti che agivano come importatore.
- (108) Se i produttori esportatori esportavano il prodotto in esame direttamente ad acquirenti indipendenti nell'Unione, il prezzo all'esportazione era il prezzo effettivamente pagato o pagabile per il prodotto in esame venduto per l'esportazione nell'Unione, in conformità all'articolo 2, paragrafo 8, del regolamento di base.
- (109) Se i produttori esportatori esportavano il prodotto in esame nell'Unione tramite società collegate che agivano come importatore, il prezzo all'esportazione era ritenuto stabilito sulla base del prezzo al quale il prodotto importato è stato rivenduto per la prima volta ad acquirenti indipendenti nell'Unione, in conformità all'articolo 2, paragrafo 9, del regolamento di base. In tali casi, sono stati applicati adeguamenti al prezzo per tutti i costi sostenuti tra l'importazione e la rivendita, comprese le spese di vendita, amministrative e generali (SGAV) e i profitti (9 %).

3.3. Confronto

- (110) La Commissione ha confrontato il valore normale e il prezzo all'esportazione dei produttori esportatori inclusi nel campione a livello franco fabbrica.
- (111) Al fine di garantire un confronto equo tra il valore normale e il prezzo all'esportazione, si è tenuto debitamente conto, in forma di adeguamenti, delle differenze che influiscono sui prezzi e sulla comparabilità dei prezzi in conformità all'articolo 2, paragrafo 10, del regolamento di base. La Commissione ha applicato i seguenti adeguamenti al prezzo all'esportazione usando i dati forniti dai produttori esportatori inclusi nel campione nelle loro risposte al questionario e durante le visite di verifica: commissioni bancarie, spese di movimentazione e di carico nel paese esportatore, costi del credito e profitti per gli operatori commerciali indipendenti in caso di operatori commerciali collegati nell'Unione.
- (112) La CCCME e un produttore esportatore incluso nel campione hanno affermato che al fine di provvedere a un confronto equo tra il valore normale e il prezzo all'esportazione, quest'ultimo dovrebbe essere adeguato al rialzo per i produttori esportatori che costituiscono OEM.
- (113) La CCCME ha asserito che, poiché i produttori di biciclette elettriche cinesi sono in gran parte OEM, le biciclette elettriche da essi prodotte sono vendute ai consumatori finali attraverso importatori dotati di marchio proprio e distributori. Il prezzo applicato ai consumatori finali include sia il ricarico dell'importatore dotato di marchio proprio che il ricarico del distributore. La CCCME ha rimarcato che gli importatori dotati di marchio proprio nel settore delle biciclette elettriche sono diversi dagli importatori ordinari in altri settori.

- (114) La CCCME ha sottolineato che il motivo sarebbe che, per la maggior parte delle biciclette elettriche esportate dalla RPC nell'Unione, la progettazione, la ricerca e lo sviluppo sono condotti dagli importatori dotati di marchio proprio o da questi ultimi in collaborazione con l'esportatore. In entrambi i casi, gli importatori dotati di marchio proprio hanno effettuato un investimento significativo in questo lavoro, proprio come i produttori dell'Unione stessi. Oltre al prezzo all'importazione, gli importatori dotati di marchio proprio aggiungeranno il valore del loro marchio nel loro prezzo di rivendita. Il prezzo all'esportazione delle biciclette elettriche cinesi dovrebbe pertanto essere adeguato al rialzo aggiungendo il ricarico dell'importatore dotato di marchio proprio prima di essere confrontato con il valore normale.
- (115) La Commissione ha preso in considerazione l'applicazione di un opportuno adeguamento ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera d) («stadio commerciale»), del regolamento di base. Le condizioni pertinenti non sono state tuttavia soddisfatte in quanto la Commissione non ha rilevato alcuna differenza costante ed evidente tra le funzioni e i prezzi dell'industria dell'Unione tra le sue vendite OEM e non OEM sul mercato dell'Unione a livello di tipo di prodotto, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera d), punto i), del regolamento di base. L'articolo 2, paragrafo 10, lettera d), punto ii), del regolamento di base era ugualmente inapplicabile in quanto lo stadio commerciale pertinente – OEM – esiste sul mercato interno dei produttori dell'Unione.
- (116) La Commissione ha inoltre preso in considerazione di applicare un adeguamento ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera k) («altri fattori») per tenere conto dei costi di progettazione e di ricerca e sviluppo degli importatori dotati di marchio proprio. Tuttavia, in questa fase dell'inchiesta i produttori esportatori non hanno fornito alla Commissione una quantificazione affidabile di tali costi. La Commissione invita pertanto le parti interessate a fornirle una quantificazione affidabile e verificabile dei costi ai fini di un adeguamento ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 10, lettera k), del regolamento di base.
- (117) L'argomentazione della CCCME è stata pertanto respinta.
- (118) Secondo tre produttori esportatori inclusi nel campione, la classificazione basata sul tipo di prodotto proposta dalla Commissione era insufficiente per distinguere le biciclette elettriche aventi diversi livelli di prezzo. Tali produttori hanno richiesto alla Commissione di aggiungere diverse caratteristiche alla classificazione in base al tipo di prodotto, ovvero:
- deragliatore — per rispecchiare la differenza tra deragliatore esterno e deragliatore interno,
 - freno — per rispecchiare la differenza tra freno meccanico e freno idraulico,
 - sospensione — per rispecchiare la differenza tra sospensione a molla, sospensione idraulica e sospensione pneumatica, e
 - caratteristiche della batteria — aggiungere due intervalli di capacità: sotto 250 Wh e tra 250 Wh e 350 Wh.
- (119) Il denunciante, da parte sua, ha sostenuto che diverse parti all'interno di ogni caratteristica proposta non hanno di per sé prezzi diversi. Le biciclette elettriche dotate di parti asseritamente più costose nell'ambito di ogni caratteristica proposta non sono inoltre necessariamente più costose di quelle che contengono la parte asseritamente più conveniente. Il denunciante ha fornito diversi esempi in tal senso.
- (120) I produttori esportatori, a loro volta hanno espresso disaccordo, sottolineando per esempio che in tali esempi il denunciante confronta un deragliatore esterno di fascia alta (a 10 velocità) con un deragliatore interno di fascia bassa (a 3 velocità). Per questo motivo il prezzo sarebbe simile. Analogamente, freni meccanici di fascia alta vengono confrontati con freni idraulici di fascia bassa. Il produttore esportatore ha inoltre sottolineato che il confronto tra biciclette contenenti parti diverse allo scopo di dimostrare che tali parti non influiscono sul prezzo dell'intera bicicletta è inutile in quanto in ogni esempio esistono altri fattori di differenziazione rispetto alle parti in questione.
- (121) La Commissione ha preso atto di entrambe le serie di osservazioni. Per quanto riguarda le caratteristiche aggiuntive, la Commissione constatata di non essere stata in grado di stabilire che un deragliatore interno sarebbe sempre notevolmente più costoso di uno esterno o che un freno idraulico sarà sempre notevolmente più costoso di uno meccanico. All'interno di tali sottocategorie esistono parti che si trovano all'estremità superiore e a quella inferiore della gamma di prezzo. La Commissione ha pertanto concluso che non sembra esistere una differenza di prezzo significativa costante tra parti all'interno delle caratteristiche aggiuntive proposte che giustificerebbe l'applicazione di cambiamenti ai tipi di prodotto stabiliti nella presente inchiesta.
- (122) In questa fase dell'inchiesta, non erano presenti elementi di prova che giustificassero adeguamenti basati sulle differenze di prezzo delle parti nell'ambito delle caratteristiche summenzionate, nonché delle caratteristiche dichiarate successivamente dai produttori esportatori (ossia il numero di velocità del deragliatore e il marchio del motore centrale). Le biciclette elettriche cinesi esportate nell'Unione utilizzano una combinazione di parti nell'ambito di tali caratteristiche che, per quanto risulta alla Commissione, non favorisce un tipo particolare. Lo stesso vale per le biciclette elettriche fabbricate nell'Unione. Anche in questo caso, la Commissione ha invitato le parti interessate a fornirle tali elementi di prova e informazioni verificabili allo scopo di completare la sua valutazione in merito alle suddette argomentazioni.

3.4. Margini di dumping

- (123) Per i produttori esportatori inclusi nel campione, la Commissione ha confrontato la media ponderata del valore normale di ogni tipo del prodotto simile con la media ponderata del prezzo all'esportazione del corrispondente tipo del prodotto in esame, in conformità all'articolo 2, paragrafi 11 e 12, del regolamento di base.
- (124) Il margine di dumping per i produttori esportatori non inclusi nel campione che hanno collaborato è stato stabilito in conformità alle disposizioni dell'articolo 9, paragrafo 6, del regolamento di base. Tale margine è stato calcolato come media ponderata sulla base dei margini stabiliti per i produttori esportatori inclusi nel campione.
- (125) Per quanto concerne tutti gli altri produttori esportatori della RPC, la Commissione ha determinato il livello di collaborazione della RPC, che è stato misurato valutando la percentuale del volume delle esportazioni nell'Unione dei produttori esportatori che hanno collaborato rispetto al volume totale delle esportazioni dal paese interessato nell'Unione.
- (126) Il livello di collaborazione è stato elevato. Il margine di dumping residuo applicabile a tutti gli altri produttori esportatori della RPC è stato pertanto fissato provvisoriamente a un livello corrispondente al margine di dumping più alto riscontrato per i produttori esportatori inclusi nel campione che hanno collaborato.
- (127) I margini di dumping provvisori espressi come percentuale del prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, sono i seguenti:

Tabella 1

Società	Margine di dumping provvisorio
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	90,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	34,6 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd. e Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	42,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	106,4 %
Produttori esportatori non inclusi nel campione che hanno collaborato (cfr. allegato)	51,0 %
Tutte le altre società	106,4 %

4. PREGIUDIZIO

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

- (128) All'inizio del periodo in esame, quarantuno produttori fabbricavano il prodotto simile nell'Unione; tali produttori costituiscono l'«industria dell'Unione» ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base. Di questi, quattro hanno interrotto la produzione durante il periodo dell'inchiesta.
- (129) La produzione totale dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta è stata calcolata pari a circa 1,1 milioni di pezzi. La Commissione ha stabilito tale cifra sulla base dei dati sui consumi presentati dalla Confederazione del settore europeo delle biciclette (Confederation of the European Bicycle Industry, «CONEBI»), delle statistiche sulle importazioni e del rapporto tra vendite e produzione dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.
- (130) Una parte interessata ha affermato che due produttori dell'Unione sono anche importatori di biciclette elettriche, senza tuttavia sostenere che tali produttori dovrebbero essere esclusi dalla definizione dell'industria dell'Unione, né argomentare il motivo per cui dovrebbero essere esclusi. Le importazioni non costituiscono di per sé un motivo per l'esclusione dalla definizione dell'industria dell'Unione.
- (131) Un'altra parte ha affermato che la società ATALA e la sua società collegata Accell Nederland non dovrebbero rientrare nell'industria dell'Unione perché ATALA importa biciclette elettriche dalla RPC. Secondo le condizioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento di base, ATALA e Accell non sono collegate. In ogni caso, le importazioni non costituiscono di per sé un motivo per l'esclusione dalla definizione dell'industria dell'Unione.

- (132) Altri produttori dell'Unione che hanno richiesto la riservatezza hanno comunicato importazioni dalla RPC. Tali società insieme a quelle citate ai considerando 130 e 131 rappresentano meno del 5 % della produzione e delle vendite dell'industria dell'Unione e non hanno pertanto influito in misura rilevante sugli indicatori di pregiudizio dell'industria dell'Unione nel suo complesso. Il fatto che tali società siano o non siano considerate parte dell'industria dell'Unione non influisce in misura rilevante sull'analisi del pregiudizio. Questa questione sarà ulteriormente esaminata per le conclusioni definitive.

4.2. Consumo dell'Unione

- (133) La Commissione ha stabilito il consumo dell'Unione sulla base delle informazioni presentate da CONEBI.
- (134) Il consumo dell'Unione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 2

Consumo dell'Unione (in pezzi)

	2014	2015	2016	PI
Consumo totale dell'Unione (in pezzi)	1 139 000	1 363 842	1 666 251	1 982 269
Indice	100	120	146	174

Fonte: CONEBI

- (135) Il consumo dell'Unione è aumentato costantemente da 1,1 milioni di pezzi nel 2014 a quasi 2 milioni di pezzi durante il periodo dell'inchiesta, rispecchiando una crescita del 74 % durante il periodo in esame. Tale andamento è dovuto a una maggiore consapevolezza ambientale e agli investimenti continuativi nel marketing e nella promozione, oltre che nel progresso tecnologico delle biciclette elettriche.

4.3. Importazioni dalla RPC

4.3.1. Volume e quota di mercato delle importazioni dalla RPC

- (136) Dal 2017 le biciclette elettriche sono classificate con il codice NC 8711 60 10. Prima del 2017 le biciclette elettriche erano classificate con il codice NC (ex) 8711 90 10 in cui erano inclusi altri prodotti. Al fine di superare tale questione, il denunciante ha presentato statistiche doganali cinesi dettagliate in cui è riuscito a individuare le esportazioni cinesi di biciclette elettriche.
- (137) La Commissione ha stabilito il volume delle importazioni sulla base dei dati forniti da Eurostat estrapolando al codice SA pertinente la percentuale di esportazioni cinesi di biciclette elettriche (come calcolata sopra) sulle esportazioni totali dalla RPC con lo stesso codice SA. Per i nove mesi del 2017, le statistiche sulle importazioni cinesi sono basate direttamente su Eurostat.
- (138) 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 al considerando 134.
- (139) Le importazioni nell'Unione dalla RPC hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 3

Volume delle importazioni (in pezzi) e quota di mercato

	2014	2015	2016	PI
Volume delle importazioni dalla RPC (in pezzi)	199 728	286 024	389 046	699 658
Indice	100	143	195	350
Quota di mercato (%)	18	21	23	35
Indice	100	120	133	201

Fonte: Eurostat, statistiche sulle esportazioni cinesi

- (140) Il volume delle importazioni dalla RPC è più che triplicato, passando da quasi 200 000 pezzi nel 2014 a quasi 700 000 pezzi nel periodo dell'inchiesta. La crescita ha registrato un'accelerazione tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta.
- (141) Parallelamente, la quota del mercato dell'Unione detenuta dalle importazioni dalla RPC è aumentata dal 17 % nel 2014 al 35 % nel periodo dell'inchiesta.
- (142) La CCCME ha espresso i suoi timori in merito all'affidabilità delle statistiche doganali cinesi presentate dal denunciante e ha richiesto di divulgare le statistiche dettagliate e la fonte di tali dati.
- (143) Il denunciante ha messo a disposizione della Commissione le statistiche dettagliate utilizzate per sostenere la sua denuncia. Il denunciante ha altresì reso disponibile, nella versione non riservata della denuncia, i dati aggregati sulle esportazioni per anno. Il denunciante ha inoltre indicato che la fonte era la dogana cinese, ha citato i codici usati e ha spiegato la sua metodologia per escludere altri prodotti rispetto al prodotto in esame.
- (144) Attraverso una verifica di tali dati, la Commissione ha stabilito che il denunciante aveva acquistato tali statistiche doganali da una società cinese affermata specializzata in questo campo, e che le stesse informazioni erano disponibili da altri fornitori di servizi cinesi.
- (145) D'altra parte, la verifica ha inoltre dimostrato che il denunciante aveva descritto accuratamente nel fascicolo pubblico la metodologia seguita allo scopo di determinare le esportazioni di biciclette elettriche dalla RPC.
- (146) Inoltre, i dati dettagliati presentati dal denunciante sono stati sottoposti a un controllo incrociato a fronte di altre fonti di informazioni e si sono dimostrati affidabili. Nessun'altra parte ha proposto una fonte di informazioni o una metodologia alternativa.
- (147) La Commissione ha inoltre stabilito che i dati dettagliati e l'identità della società che ha comunicato tali informazioni erano per loro natura riservati ai sensi dell'articolo 19, paragrafo 1, del regolamento di base. La divulgazione dell'identità del fornitore delle informazioni avrebbe una notevole incidenza negativa sulla persona che ha fornito le informazioni o sulla persona dalla quale tali informazioni sono state acquisite.
- (148) In queste circostanze e visto il livello di divulgazione dei dati aggregati e della metodologia nel fascicolo non riservato, la Commissione ha ritenuto che i dati di immissione e l'identità della società che li rivende non siano necessari perché la parte interessata possa esercitare i propri diritti di difesa.
- (149) L'argomentazione della CCCME ha pertanto dovuto essere respinta.
- (150) Le parti interessate hanno affermato che le importazioni dalla RPC hanno seguito le tendenze del mercato, in quanto sia il consumo nell'Unione che le esportazioni cinesi hanno registrato una crescita. Si ricorda tuttavia che l'entità della crescita tra le esportazioni cinesi e il consumo nell'Unione è molto differente. Tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta le importazioni cinesi sono cresciute del 250 %, mentre il consumo nell'Unione è aumentato a un ritmo molto più lento, del 74 %. Pertanto, benché la tendenza sia certamente la stessa, l'entità dell'aumento è stata molto diversa.

4.3.2. Prezzi delle importazioni dalla RPC e sottoquotazione dei prezzi (*price undercutting*)

- (151) La Commissione ha stabilito i prezzi all'importazione sulla base dei dati Eurostat seguendo il metodo descritto al considerando 137.
- (152) Il prezzo medio delle importazioni nell'Unione dalla RPC ha registrato il seguente andamento:

Tabella 4

Prezzi all'importazione (EUR/pezzo)

	2014	2015	2016	PI
RPC	472	451	477	422
Indice	100	96	101	89

Fonte: Eurostat, statistiche sulle esportazioni cinesi

- (153) Il prezzo medio delle importazioni dalla RPC è diminuito dell'11 % tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta, con un primo calo del 4 % tra il 2014 e il 2015 e un secondo calo del 12 % tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta.
- (154) Poiché la combinazione dettagliata dei tipi di prodotto non era nota per via della natura generale delle statistiche di Eurostat, l'evoluzione dei prezzi non è completamente affidabile. La Commissione ha tuttavia ricordato che i prezzi medi delle importazioni dalla RPC erano notevolmente inferiori sia a quelli dei produttori dell'Unione sia delle importazioni da altri paesi terzi diversi dalla RPC. Inoltre, mentre gli esportatori cinesi hanno esteso la gamma di prodotti venduti sul mercato dell'Unione e hanno incluso biciclette elettriche più costose, il prezzo medio delle importazioni cinesi è diminuito.
- (155) La Commissione ha determinato la sottoquotazione dei prezzi durante il periodo dell'inchiesta confrontando:
- 1) la media ponderata dei prezzi di vendita per tipo di prodotto dei quattro produttori dell'Unione inclusi nel campione applicati ad acquirenti indipendenti sul mercato dell'Unione, adeguati a livello franco fabbrica; e
 - 2) la corrispondente media ponderata dei prezzi per tipo di prodotto delle importazioni dai produttori esportatori della RPC inclusi nel campione al primo acquirente indipendente sul mercato dell'Unione, stabilita a livello di prezzi cif con opportuni adeguamenti per tenere conto dei dazi doganali del 6 % e dei costi di importazione.
- (156) Il ministero cinese del Commercio ha asserito che l'analisi della sottoquotazione dei prezzi dovrebbe tenere conto di vari elementi, come il tipo di bicicletta elettrica (ad esempio city bike elettrica e mountain bike elettrica), il posizionamento del motore (ruote propulsive o motore centrale), la potenza della batteria e il materiale di cui è fatta la bicicletta elettrica (ad esempio acciaio, alluminio, carbonio). Si conferma che tali fattori sono stati tutti presi in considerazione nello svolgimento dell'analisi della sottoquotazione dei prezzi.
- (157) La Commissione ha condotto il confronto dei prezzi per ciascun tipo di prodotto per le transazioni, apportando ove necessario gli adeguamenti del caso e dopo aver dedotto sconti e riduzioni. Per quanto concerne lo stadio commerciale di tali transazioni, è stato stabilito che sia i produttori dell'Unione inclusi nel campione sia gli esportatori cinesi inclusi nel campione vendono ad acquirenti OEM oltre che con il proprio marchio. È stato pertanto esaminato se fosse giustificato un adeguamento per lo stadio commerciale. A tal riguardo, è stato valutato se esista una differenza costante ed evidente dei prezzi tra le vendite ad acquirenti OEM e le vendite con il proprio marchio. È stato constatato che non esiste una tale differenza costante ed evidente dei prezzi per le vendite dei produttori dell'Unione inclusi nel campione.
- (158) Il risultato del confronto è stato espresso come percentuale del fatturato dei quattro produttori dell'Unione inclusi nel campione durante il periodo dell'inchiesta, e ha dimostrato margini di sottoquotazione compresi tra il 16,2 % e il 41 %.

4.4. Situazione economica dell'industria dell'Unione

4.4.1. Considerazioni generali

- (159) In conformità all'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base, l'esame dell'incidenza delle importazioni oggetto di dumping sull'industria dell'Unione ha compreso una valutazione di tutti gli indicatori economici pertinenti in rapporto con la situazione dell'industria dell'Unione durante il periodo in esame.
- (160) Come citato al considerando 28, il campionamento è stato usato per determinare il possibile pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (161) Ai fini della determinazione del pregiudizio, la Commissione ha operato una distinzione tra indicatori di pregiudizio macroeconomici e microeconomici.
- (162) La Commissione ha valutato gli indicatori macroeconomici (produzione, capacità produttiva, utilizzo degli impianti, volume delle vendite, quota di mercato, occupazione, crescita, produttività, entità del margine di dumping e ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping) sulla base delle informazioni fornite da CONEBI, dalle statistiche sulle importazioni e dai produttori dell'Unione inclusi nel campione.
- (163) La Commissione ha verificato i dati sul consumo presentati da CONEBI. La Commissione ha constatato che tali informazioni erano realmente basate su informazioni raccolte da associazioni nazionali di produttori europei, che erano tratte dalle dichiarazioni delle società o da stime ragionevoli, e che erano sostenute da procedure di documentazione e ricerca adeguate.

- (164) Gli indicatori delle vendite, della produzione, della capacità e dell'occupazione dell'industria dell'Unione derivano da tali informazioni e sono stati stimati sulla base dei rapporti pertinenti dei produttori dell'Unione inclusi nel campione. Tale approccio segue la metodologia descritta dal denunciante nella versione non riservata della denuncia. Nessuna parte interessata ha presentato osservazioni in merito a tale metodologia.
- (165) Su tale base, la Commissione ha ritenuto che la serie di dati macroeconomici sia rappresentativa della situazione economica dell'industria dell'Unione.
- (166) La Commissione ha valutato gli indicatori microeconomici (prezzi unitari di vendita medi, costo del lavoro, costo unitario, scorte, redditività, flusso di cassa, investimenti e utile sul capitale investito) sulla base dei dati contenuti nelle risposte al questionario inviate dai produttori dell'Unione inclusi nel campione, debitamente verificate. I dati riguardavano i produttori dell'Unione inseriti nel campione.

4.4.2. Indicatori macroeconomici

4.4.2.1. Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

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

Tabella 5

Produzione, capacità produttiva e utilizzo degli impianti

	2014	2015	2016	PI
Volume di produzione (in pezzi)	842 531	987 111	1 108 087	1 089 541
<i>Indice</i>	100	117	132	129
Capacità produttiva (in pezzi)	1 140 553	1 397 145	1 694 853	1 538 347
<i>Indice</i>	100	122	149	135
Utilizzo degli impianti (%)	74	71	65	71
<i>Indice</i>	100	96	89	96

Fonte: CONEBI, produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (168) Il volume di produzione dell'industria dell'Unione è aumentato del 29 % durante il periodo in esame nonostante un calo del 2 % tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta.
- (169) L'aumento della produzione è stato trainato dalla crescita dei consumi. La produzione deve essere pianificata prima di stagioni di vendita molto brevi e pertanto fa affidamento in una certa misura sulle previsioni di vendita. Il calo della produzione tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta è stato pertanto legato principalmente a una continua perdita di quota di mercato a favore delle importazioni dalla RPC che ha costretto l'industria dell'Unione a rivedere le sue aspettative.
- (170) La capacità produttiva è aumentata del 35 % tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta, con un incremento del 49 % tra il 2014 e il 2016 e successivamente un calo del 9 % tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta.
- (171) L'utilizzo degli impianti è diminuito dal 74 % nel 2014 al 71 % durante il periodo dell'inchiesta, con una contrazione dal 74 % al 65 % tra il 2014 e il 2016 dovuta a una crescita più rapida della capacità rispetto alla produzione. La tendenza ha segnato un'inversione tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta, quando la capacità è stata ridotta in misura maggiore rispetto al calo della produzione, determinando un aumento dell'utilizzo degli impianti dal 65 % al 71 %.
- (172) La capacità fa riferimento al numero teorico di biciclette elettriche che possono essere fabbricate sulle linee di produzione disponibili. Le linee di produzione attualmente utilizzate per la produzione di biciclette elettriche sono principalmente convertite dalle linee di produzione esistenti precedentemente utilizzate per le biciclette convenzionali. Tale conversione può avvenire rapidamente e a un prezzo ridotto. La capacità di produzione delle biciclette elettriche rappresenta una piccola parte della capacità esistente per la produzione di biciclette convenzionali. Di conseguenza, gli indicatori della capacità e dell'utilizzo degli impianti hanno scarsa rilevanza in quanto possono essere adattati tenendo conto delle evoluzioni del mercato. In questo specifico caso, la Commissione ha inoltre constatato che la conversione tra biciclette convenzionali ed elettriche non richiede neanche investimenti significativi (che influiscono sul flusso di cassa, sulla capacità di reperire capitali o sulla continuità operativa), un costo fisso significativo (con un considerevole impatto sulla redditività collegata all'utilizzo) o un vincolo ad aumentare la produzione.

4.4.2.2. Volume delle vendite e quota di mercato

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

Tabella 6

Volume delle vendite e quota di mercato

	2014	2015	2016	PI
Volume totale delle vendite sul mercato dell'Unione (in pezzi)	862 168	941 937	1 074 335	1 042 268
<i>Indice</i>	100	109	125	121
Quota di mercato (%)	76	69	64	53
<i>Indice</i>	100	91	85	69

Fonte: CONEBI, produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (174) Il volume delle vendite dell'industria dell'Unione è aumentato del 21 % durante il periodo in esame, con un incremento del 25 % tra il 2014 e il 2016 e successivamente un calo del 3 % tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta.
- (175) Analogamente all'andamento del volume della produzione, l'incremento della quantità delle vendite tra il 2014 e il 2016 è stato trainato da un aumento dei consumi. La contrazione della quantità delle vendite tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta è stata direttamente collegata alla continua perdita di quota di mercato a favore delle importazioni dalla RPC.
- (176) Le vendite dell'industria dell'Unione sono aumentate a un ritmo molto più lento rispetto all'andamento dei consumi. Di conseguenza, la quota di mercato dell'industria dell'Unione è diminuita sensibilmente, passando dal 76 % nel 2014 al 53 % durante il periodo dell'inchiesta.

4.4.2.3. Crescita

- (177) L'industria dell'Unione non è riuscita a beneficiare appieno della crescita dei consumi tra il 2014 e il periodo dell'inchiesta. I consumi sono infatti aumentati del 74 % mentre l'industria dell'Unione è riuscita a far crescere le sue vendite solo del 21 %. Di conseguenza, in tale periodo l'industria dell'Unione ha perso una quota di mercato significativa (23 punti percentuali). L'industria dell'Unione ha dovuto ridurre la sua produzione, le sue vendite, la sua occupazione e la sua capacità tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta a causa delle importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC.

4.4.2.4. Occupazione e produttività

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

Tabella 7

Occupazione e produttività

	2014	2015	2016	PI
Numero di dipendenti	2 577	3 030	3 546	3 610
<i>Indice</i>	100	118	138	140
Produttività (pezzi/dipendente)	327	326	312	302
<i>Indice</i>	100	100	96	92

Fonte: CONEBI, produttori dell'Unione inclusi nel campione

(179) L'industria dell'Unione ha aumentato il livello di occupazione del 40 % durante il periodo in esame, in gran parte tra il 2014 e il 2016. L'occupazione è aumentata del 2 % tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta.

(180) La produttività è diminuita dell'8 % a causa dell'aumento dell'occupazione ad un ritmo più sostenuto rispetto alla produzione.

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

(181) L'impatto dell'entità dei margini di dumping effettivi sull'industria dell'Unione è stato sostanziale, considerando il volume e i prezzi delle importazioni dalla RPC.

(182) Non vi sono elementi di prova di precedenti pratiche di dumping.

4.4.3. Indicatori microeconomici

4.4.3.1. Prezzi e fattori che incidono sui prezzi

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

Tabella 8

Prezzi di vendita nell'Unione

	2014	2015	2016	PI
Prezzo unitario di vendita medio nell'Unione (EUR/pezzo)	1 112	1 156	1 237	1 276
<i>Indice</i>	100	104	111	115
Costo unitario di produzione (EUR/pezzo)	1 068	1 134	1 173	1 234
<i>Indice</i>	100	106	110	116

Fonte: produttori dell'Unione inclusi nel campione

(184) I prezzi di vendita medi dei produttori dell'Unione inclusi nel campione sono aumentati del 15 % nel periodo in esame, in linea con l'aumento del costo medio di produzione che è cresciuto del 16 %.

(185) Poiché i costi e i prezzi medi sono influenzati dalla combinazione di prodotti venduta da tali produttori, non è detto che il costo e il prezzo di un prodotto comparabile siano aumentati del 16 % durante il periodo in esame.

4.4.3.2. Costo del lavoro

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

Tabella 9

Costi medi del lavoro per dipendente

	2014	2015	2016	PI
Costi medi del lavoro per dipendente (EUR)	38 348	37 042	34 818	34 659
<i>Indice</i>	100	97	91	90

Fonte: produttori dell'Unione inclusi nel campione

(187) Il costo medio del lavoro per dipendente è diminuito del 10 % durante il periodo in esame a causa dell'aumento del numero di operai a fronte di un aumento del personale impiegato in funzioni di vendita e amministrative.

4.4.3.3. Scorte

- (188) Nel periodo in esame i livelli di scorte dei quattro produttori dell'Unione inclusi nel campione hanno registrato il seguente andamento:

Tabella 10

Scorte

	2014	2015	2016	PI
Scorte finali (pezzi)	59 375	73 521	90 573	98 412
<i>Indice</i>	100	124	153	166

Fonte: produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (189) Il livello delle scorte finali dei quattro produttori dell'Unione inclusi nel campione è aumentato del 66 % durante il periodo in esame.
- (190) Occorre ricordare che il livello di scorte nel periodo in esame è stato rilevato alla fine di settembre quando le scorte sono solitamente basse in quanto tale momento coincide con il termine della stagione di vendita. Al contrario, il livello di scorte negli altri periodi è stato rilevato alla fine di dicembre, quando è normale avere scorte elevate in previsione della stagione di vendita successiva.
- (191) L'aumento delle scorte è stato pertanto significativo ed è stato ricondotto all'andamento generale del mercato e al fatto che mentre i volumi di produzione sono stati mantenuti ben al di sotto dell'aumento dei consumi, i volumi delle vendite hanno registrato un andamento persino più lento della produzione, generando un accumulo di scorte particolarmente visibile alla fine del periodo dell'inchiesta.

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

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

Tabella 11

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

	2014	2015	2016	PI
Redditività delle vendite nell'Unione ad acquirenti indipendenti (in % del fatturato di vendita)	2,7	4,3	3,8	3,4
<i>Indice</i>	100	160	142	125
Flusso di cassa (EUR)	5 178 860	- 5 433 666	17 079 409	4 955 399
<i>Indice</i>	100	- 105	330	96
Flusso di cassa (in % del fatturato di vendita)	1,1	- 1,0	2,5	0,6
<i>Indice</i>	100	- 89	218	55
Investimenti (EUR)	6 775 924	17 773 148	7 888 936	11 965 802
<i>Indice</i>	100	262	116	177
Utile sul capitale investito (%)	18	30	38	37
<i>Indice</i>	100	164	213	203

Fonte: produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (193) La Commissione ha stabilito la redditività dei quattro produttori dell'Unione inclusi nel campione esprimendo il profitto netto, al lordo delle imposte, derivante dalle vendite del prodotto simile ad acquirenti indipendenti nell'Unione in percentuale del fatturato di tali vendite.

- (194) Partendo da un livello basso del 2,7 % nel 2014, i margini di profitto hanno subito un'erosione dal 4,3 % nel 2015 al 3,4 % nel periodo dell'inchiesta.
- (195) Il flusso di cassa netto rappresenta la capacità dei produttori dell'Unione di autofinanziare le loro attività. Il flusso di cassa è diminuito del 4 % durante il periodo in esame, diventando negativo nel 2015; il dato non riguardava gli investimenti effettuati durante il periodo in esame.
- (196) Il confronto tra il margine di profitto in percentuale del fatturato e il flusso di cassa operativo espresso sulla stessa base mostra una scarsissima conversione del profitto in flussi di cassa a causa della variazione delle scorte.
- (197) Durante il periodo in esame gli investimenti sono aumentati del 77 % benché non rappresentino più del 2 % delle vendite.
- (198) Il rapporto dell'utile sul capitale investito è aumentato del 103 % durante il periodo in esame. Tuttavia, sebbene l'industria delle biciclette elettriche sia strutturalmente un settore ad alta intensità di capitale, richiede pochi beni per funzionare, i quali in genere sono già presenti per via della produzione di biciclette convenzionali. In tale contesto, l'utile sul capitale investito ha rilevanza limitata.
- (199) La scarsa prestazione finanziaria dell'industria dell'Unione in termini di profitti e flusso di cassa durante il periodo dell'inchiesta ha limitato la sua capacità di reperire capitali.

4.4.4. Conclusioni relative al pregiudizio

- (200) Dovendo affrontare un flusso accelerato di importazioni oggetto di dumping dalla Cina, l'industria dell'Unione non è stata in grado di capitalizzare sulla crescita del mercato delle biciclette elettriche. Le vendite sono aumentate del 21 % nel periodo in esame, mentre i consumi sono aumentati del 74 %. Allo stesso tempo sono stati persi 23 punti di quota di mercato, di cui il 18 % a favore delle importazioni cinesi, che nel periodo dell'inchiesta presentavano prezzi dal 16 % al 43 % inferiori rispetto a quelli dell'industria dell'Unione.
- (201) La pressione sulle vendite è stata percepita in relazione alla produzione, alle scorte, alla capacità, all'utilizzo degli impianti e ai livelli di occupazione. La produzione è aumentata sostanzialmente allo stesso ritmo dei consumi tra il 2014 e il 2015 (+ 17 % e + 20 % rispettivamente). Tuttavia dopo il 2015 l'industria dell'Unione è stata obbligata a rivedere le proprie aspettative di vendita. La tendenza nella produzione ha quindi segnato una divergenza marcata e crescente rispetto all'andamento generale del mercato, con un aumento della produzione di 12 punti percentuali e dei consumi di 54 punti percentuali tra il 2015 e il periodo dell'inchiesta.
- (202) Ciò nonostante, tranne nel 2014, la produzione è stata sistematicamente superiore alle vendite, portando a un notevole aumento delle scorte. La capacità produttiva, che aveva registrato un aumento in linea con i consumi fino al 2016, è stata ridotta al fine di evitare il deterioramento del tasso di utilizzo degli impianti che aveva perso 9 punti percentuali tra il 2014 e il 2016.
- (203) Tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta nel complesso, la produzione è diminuita, le scorte sono state più elevate dopo la stagione di vendita piuttosto che prima, la capacità è stata ridotta, l'occupazione ha registrato uno stallo mentre le importazioni dalla RPC sono aumentate di 155 punti percentuali.
- (204) La pressione sui prezzi e l'incapacità di sfruttare economie di scala in un mercato nascente hanno tenuto la redditività dell'industria dell'Unione a livelli ridotti durante tutto il periodo in esame. Il basso livello di profitto e la variazione delle scorte hanno comportato flussi di cassa operativi ridotti al di sotto del livello degli investimenti effettuati durante il periodo in esame e hanno creato un ulteriore elemento di vulnerabilità per questo settore a elevata intensità di capitale fortemente dipendente dalla liquidità fornita dalle banche. Quattro produttori sono falliti durante il periodo dell'inchiesta.
- (205) Gli indicatori di pregiudizio per la crescita, la quota di mercato, la capacità, l'utilizzo degli impianti, le scorte, i margini di profitto, i flussi di cassa e la capacità di reperire capitali hanno registrato un andamento negativo. È stato solo grazie alla solida crescita sottostante della domanda che non sono diventati negativi anche altri indicatori.
- (206) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso in questa fase che l'industria dell'Unione ha subito un pregiudizio notevole ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base.

5. CAUSALITÀ

- (207) In conformità all'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento di base, la Commissione ha valutato se le importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC abbiano causato un pregiudizio notevole all'industria dell'Unione. In conformità all'articolo 3, paragrafo 7, del regolamento di base, la Commissione ha inoltre valutato se altri fattori noti possano allo stesso tempo aver arrecato un pregiudizio all'industria dell'Unione.

(208) La Commissione ha garantito che qualsiasi pregiudizio possibile causato da fattori diversi dalle importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC non è stato attribuito alle importazioni oggetto di dumping. Tali fattori sono: importazioni da altri paesi terzi, prestazioni delle vendite all'esportazione dei produttori dell'Unione e una presunta incidenza degli investimenti e dell'ampliamento delle capacità.

5.1. Effetti delle importazioni oggetto di dumping

(209) I prezzi delle importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC sono stati sensibilmente inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione durante il periodo in esame, con margini di sottoquotazione compresi tra il 16,2 % e il 43,2 %. Nel periodo in esame, l'industria dell'Unione ha perso 23 punti di quota di mercato in un mercato che è cresciuto del 74 % mentre le importazioni dalla RPC sono aumentate del 250 % e hanno guadagnato 17 punti di quota di mercato, passando dal 18 % al 35 %. La pressione sui prezzi esercitata dalle importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC ha mantenuto i profitti e i flussi di cassa a livelli ridotti.

5.2. Effetti di altri fattori

5.2.1. Importazioni da paesi terzi

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

Tabella 12

Importazioni da paesi terzi

Paese		2014	2015	2016	PI
Taiwan	Volume (in pezzi)	21 335	43 095	79 312	108 817
	<i>Indice</i>	100	202	372	510
	Quota di mercato (%)	2	3	5	5
	Prezzo medio (EUR)	622	571	843	1 016
	<i>Indice</i>	100	92	135	163
Vietnam	Volume (in pezzi)	37 892	74 259	91 468	101 376
	<i>Indice</i>	100	196	241	268
	Quota di mercato (%)	3	5	5	5
	Prezzo medio (EUR)	435	539	542	570
	<i>Indice</i>	100	124	125	131
Svizzera	Volume (in pezzi)	883	14 310	30 477	28 440
	<i>Indice</i>	100	1 621	3 452	3 221
	Quota di mercato (%)	0	1	2	1
	Prezzo medio (EUR)	1 140	1 391	1 606	1 606
	<i>Indice</i>	100	122	141	141
Giappone	Volume (in pezzi)	16 994	4 217	1 613	1 710
	<i>Indice</i>	100	25	9	10
	Quota di mercato (%)	1	0	0	0
	Prezzo medio (EUR)	1 098	1 406	1 687	952
	<i>Indice</i>	100	128	154	87

Paese		2014	2015	2016	PI
Totale di tutti i paesi terzi tranne la RPC	Volume (in pezzi)	77 104	135 881	202 870	240 343
	<i>Indice</i>	100	176	263	312
	Quota di mercato (%)	7	10	12	12
	Prezzo medio (EUR)	641	666	828	897
	<i>Indice</i>	100	104	129	140

Fonte: Eurostat

- (211) Il volume delle importazioni da paesi terzi diversi dalla RPC ha registrato un andamento solido, aumentando la sua quota di mercato dal 7 % nel 2014 (77 000 pezzi) al 12 % (240 000 nel periodo dell'inchiesta). Tuttavia, il ritmo di crescita ha subito un rallentamento quando gli esportatori cinesi hanno intensificato la loro attività dopo il 2015.
- (212) Tali importazioni derivavano quasi esclusivamente da Taiwan e dal Vietnam. Ciò nonostante, successivamente al 2015 la Commissione ha osservato un aumento più lento delle importazioni dal Vietnam, che potrebbe essere spiegato dalla marcata e crescente differenza di prezzo rispetto alle importazioni cinesi. Analogamente, la progressione continua delle importazioni da Taiwan si è verificata a causa di un altrettanto sensibile aumento dei prezzi, che suggerisce che tali importazioni potrebbero essere state spostate verso la fascia alta del mercato.
- (213) Le importazioni da Taiwan e dal Vietnam avevano in media prezzi più bassi rispetto all'industria dell'Unione. Tuttavia, vista l'ampia gamma di prezzi delle biciclette elettriche, la Commissione non può concludere che tali importazioni abbiano sottoquotato i prezzi dell'industria dell'Unione su base comparabile. I loro prezzi medi inoltre sono aumentati mentre i prezzi medi delle importazioni dalla RPC sono diminuiti.
- (214) La differenza tra i prezzi delle importazioni dal Vietnam e quelli dell'industria dell'Unione era comunque significativa e non è possibile escludere che tali prezzi abbiano contribuito marginalmente al pregiudizio. Le importazioni dal Vietnam hanno tuttavia cessato di conquistare quote di mercato dopo il 2015 e i loro volumi sono rimasti ridotti.
- (215) Di conseguenza, le importazioni da tutti i paesi diversi dalla RPC non hanno attenuato il nesso di causalità tra le importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC e il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione, e non possono avere avuto altro che un impatto marginale sul pregiudizio.

5.2.2. Andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione

- (216) Nel periodo in esame il volume delle esportazioni dei quattro produttori dell'Unione inclusi nel campione ha registrato il seguente andamento:

Tabella 13

Andamento delle esportazioni dei produttori dell'Unione inclusi nel campione

	2014	2015	2016	PI
Volume delle esportazioni (in pezzi)	5 539	14 529	24 922	21 548
<i>Indice</i>	100	262	450	389
Prezzo medio (EUR)	1 570	680	676	907
<i>Indice</i>	100	43	43	58

Fonte: produttori dell'Unione inclusi nel campione

- (217) Le esportazioni fuori dall'Unione da parte dei produttori dell'Unione inclusi nel campione sono state trascurabili (3 % del volume totale delle vendite nel periodo in esame). Anche tenendo conto della riduzione del prezzo medio, l'andamento delle esportazioni dell'industria dell'Unione non può aver rappresentato una causa di pregiudizio.

5.2.3. Investimenti e ampliamento delle capacità

- (218) La CCCME ha affermato che nel 2016 l'investimento nella capacità ha comportato un surplus di capacità produttiva oltre qualsiasi previsione realistica di vendita che ha avuto l'effetto sia di ridurre in misura significativa l'utilizzo degli impianti sia di incidere gravemente sulla redditività.
- (219) La Commissione ha respinto tale argomentazione. In primo luogo, non è possibile affermare che l'investimento nella capacità era oltre qualsiasi previsione realistica di vendita. Come illustrato nella tabella 5, la capacità produttiva è aumentata di 300 000 pezzi tra il 2015 e il 2016, pienamente in linea con la crescita dei consumi tra il 2015 e il 2016, che a sua volta era di 300 000 pezzi come illustrato nella tabella 2. A causa della pressione sleale esercitata dalle importazioni cinesi oggetto di dumping, tra il 2016 e il periodo dell'inchiesta l'industria dell'Unione ha successivamente ridotto la sua capacità produttiva di oltre 150 000 pezzi, nonostante un'ulteriore crescita del mercato di oltre 300 000 pezzi.
- (220) In secondo luogo, la Commissione ha constatato che il livello di spesa in conto capitale non era elevato e al contrario si attestava al di sotto del 2 % del fatturato totale nel periodo in esame. L'industria dell'Unione ha convertito le linee di produzione esistenti e l'aumento della capacità non era pertanto un fattore determinante per le spese in conto capitale.
- (221) In terzo luogo, le spese in conto capitale non sono state prese in considerazione nel calcolo della redditività (salvo per il deprezzamento e l'ammortamento, che non sono aumentati sensibilmente) o dei flussi di cassa (che sono a livello operativo). È stato pertanto inesatto interpretare uno qualsiasi di questi indicatori alla luce del livello degli investimenti.
- (222) Infine, gli indicatori della Commissione hanno dimostrato che il costo di produzione è aumentato in linea con i prezzi di vendita. Di conseguenza non era possibile sostenere che l'aumento della capacità avesse inciso in misura sproporzionata sul costo di produzione.

5.3. Conclusioni sul nesso di causalità

- (223) La Commissione ha stabilito provvisoriamente un nesso di causalità tra il pregiudizio subito dai produttori dell'Unione e le importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC.
- (224) La Commissione ha distinto e separato gli effetti di tutti i fattori noti sulla situazione dell'industria dell'Unione dagli effetti pregiudizievoli delle importazioni oggetto di dumping.
- (225) Gli altri fattori identificati, come le importazioni da altri paesi terzi, l'andamento delle vendite all'esportazione dei produttori dell'Unione e un presunto impatto degli investimenti e dell'ampliamento della capacità, non sono stati provvisoriamente ritenuti passibili di attenuare il nesso di causalità, anche considerando il loro possibile effetto combinato.
- (226) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso in questa fase che il pregiudizio notevole nei confronti dell'industria dell'Unione è stato causato dalle importazioni oggetto di dumping provenienti dalla RPC, mentre gli altri fattori, considerati individualmente o collettivamente, non hanno attenuato il nesso di causalità tra il pregiudizio e le importazioni oggetto di dumping.

6. INTERESSE DELL'UNIONE

- (227) In conformità all'articolo 21 del regolamento di base, la Commissione ha esaminato se potesse concludere chiaramente che non era nell'interesse dell'Unione adottare misure nel caso di specie, nonostante l'accertamento di pratiche di dumping pregiudizievole. La determinazione dell'interesse dell'Unione è stata basata su una valutazione di tutti i vari interessi coinvolti, compresi quelli dell'industria dell'Unione, degli importatori e degli utilizzatori.

6.1. Interesse dei fornitori

- (228) CONEBI, che unisce associazioni nazionali che rappresentano sia i produttori di biciclette che i fornitori di parti, ha sostenuto l'istituzione di misure. Tuttavia nessun fornitore ha assunto individualmente una posizione nella presente inchiesta.
- (229) Secondo i dati presentati da CONEBI, le parti di biciclette (sia per le biciclette convenzionali che per quelle elettriche) sono fabbricate da 424 società in 19 Stati membri, che impiegano circa 21 000 dipendenti e che nel 2016 hanno investito più di 660 milioni di EUR in produzione e innovazione.
- (230) La Commissione ha concluso provvisoriamente che l'istituzione di un dazio antidumping sarebbe nell'interesse dei fornitori dell'industria dell'Unione.

6.2. Interesse dell'industria dell'Unione

- (231) L'industria dell'Unione è costituita sia da grandi società che da piccole e medie imprese e impiegava direttamente circa 3 600 dipendenti in dodici Stati membri durante il periodo in esame. Inoltre, sebbene il consumo di biciclette elettriche rappresenti ancora una quota ridotta del mercato complessivo delle biciclette, lo spostamento della domanda dalle biciclette convenzionali alle biciclette elettriche è rapido e rappresenta una sfida strutturale a mantenere il livello di attività, valore aggiunto e posti di lavoro dell'intero settore delle biciclette.
- (232) Come dimostrato nella sezione 4.4.4, se si analizza l'andamento degli indicatori di pregiudizio dall'inizio del periodo in esame, tutta l'industria dell'Unione ha registrato un peggioramento della sua situazione e ha subito ripercussioni negative derivanti dalle importazioni oggetto di dumping.
- (233) La Commissione prevede che l'istituzione di un dazio antidumping provvisorio consentirà a tutti i produttori di operare in condizioni di commercio equo sul mercato dell'Unione. In assenza di misure, è molto probabile un ulteriore peggioramento della situazione economica e finanziaria dell'industria dell'Unione.
- (234) La Commissione ha quindi concluso provvisoriamente che l'istituzione di un dazio antidumping sarebbe nell'interesse dell'industria dell'Unione.

6.3. Interesse degli importatori indipendenti

- (235) Il CEIEB si è manifestato per opporsi all'istituzione di misure. Il collettivo rappresentava ventuno importatori di sette Stati membri.
- (236) Undici membri del CEIEB avevano partecipato all'operazione di campionamento. Inoltre, anche due società non appartenenti a tale collettivo hanno espresso il loro disaccordo verso l'istituzione di misure antidumping. Nel complesso, le tredici società per le quali è noto il volume delle importazioni rappresentavano il 10 % delle importazioni totali dalla RPC nel periodo dell'inchiesta.
- (237) Le osservazioni presentate dagli importatori inclusi nel campione hanno dimostrato che l'istituzione di dazi avrebbe probabilmente interrotto almeno temporaneamente le loro catene di approvvigionamento e minacciato la loro posizione finanziaria se non fossero riusciti a trasmettere ai loro clienti i maggiori costi legati al dazio.
- (238) Le osservazioni presentate dagli importatori inclusi nel campione hanno inoltre mostrato che gli importatori più grandi erano riusciti ad acquistare biciclette elettriche idonee e/o avevano potenziali fonti alternative di fornitura al di fuori della RPC, compresa l'industria dell'Unione. Tali importatori impiegano gran parte dei dipendenti di cui al considerando 236.
- (239) Le statistiche sulle importazioni dimostrano che il Vietnam e Taiwan hanno fornito volumi significativi di biciclette elettriche agli importatori europei. È inoltre probabile che altri paesi che si trovano in una posizione favorevole nella produzione di biciclette convenzionali possano potenzialmente rifornire gli importatori.
- (240) A tal riguardo, la Commissione ricorda che l'istituzione di dazi sulle importazioni di biciclette convenzionali dalla RPC non ha avuto l'effetto di chiudere il mercato dell'Unione alle importazioni e ha invece ampliato il numero di paesi che forniscono biciclette convenzionali. Al contrario, nei grandi mercati privi di misure sulle biciclette convenzionali provenienti dalla RPC come gli Stati Uniti e il Giappone, le importazioni rappresentavano rispettivamente il 99 % e il 90 % del mercato e provenivano in gran parte dalla RPC.
- (241) La Commissione ha constatato che il settore delle biciclette è costituito da più di 450 produttori, dei quali solo 37 attualmente fabbricano biciclette elettriche. Inoltre gli attuali produttori di biciclette elettriche forniscono già un'ampia gamma di biciclette elettriche e possono aumentare le loro capacità produttive in normali condizioni di mercato.
- (242) Anche se l'istituzione di dazi potrebbe avere ripercussioni negative su diversi importatori, principalmente di piccole dimensioni, l'impatto negativo di tale istituzione potrebbe essere mitigato dalla disponibilità di acquistare biciclette idonee nell'industria dell'Unione, in altri paesi terzi e nella RPC a prezzi equi.
- (243) La Commissione ha pertanto concluso che l'istituzione di dazi non era nell'interesse degli importatori, ma che il probabile effetto negativo sugli importatori non era superiore all'effetto positivo delle misure sull'industria dell'Unione.

6.4. Interesse degli utilizzatori

- (244) La Federazione europea dei ciclisti (European Cyclists' Federation, «ECF») si è manifestata nella presente inchiesta. L'ECF, che rappresenta associazioni e federazioni di ciclisti, ha sostenuto che il prezzo non costituisce il fattore determinante perché le persone vadano più o meno in bicicletta e ha fornito elementi di prova che i paesi in cui le persone utilizzano maggiormente la bicicletta sono quelli in cui le biciclette e le biciclette elettriche costano di più.

- (245) Tale modello è stato corroborato da un dato presentato dal collettivo degli importatori che si sono opposti alle misure, che dimostrava che i paesi con i tassi di adozione più rapidi delle biciclette elettriche erano i paesi dove le biciclette elettriche erano in media le più costose.
- (246) Il collettivo degli importatori ha altresì affermato che vi era un solido nesso tra i prezzi delle biciclette, la cultura ciclistica nazionale, la qualità delle infrastrutture e in ultima analisi l'adozione di biciclette elettriche.
- (247) L'ECF è favorevole a condizioni di mercato che promuovano la qualità, l'innovazione e i servizi. Di conseguenza, l'ECF ha affermato che se venisse stabilita la presenza di dumping, ciò avrebbe un ruolo negativo sullo sviluppo delle biciclette elettriche e di conseguenza sulla transizione verso un'Europa più ecologica che offre una mobilità più efficace ai suoi cittadini.
- (248) D'altra parte, il collettivo degli importatori che si sono opposti all'istituzione di misure ha asserito che le misure impedirebbero ai produttori cinesi di fornire i prodotti di fascia bassa e di sviluppare prodotti di fascia medio-alta, causando una riduzione della concorrenza. Poiché l'industria dell'Unione sarebbe in larga misura attiva nei segmenti di fascia medio-alta, a sua volta questo comporterebbe una riduzione della scelta e prezzi più alti per i consumatori europei.
- (249) L'inchiesta ha dimostrato che l'industria dell'Unione è attiva in tutti i segmenti del mercato, anche nei prodotti di base. Si prevede che le misure amplifichino e diversifichino l'offerta di biciclette elettriche ripristinando la concorrenza a parità di condizioni. Si ricorda che l'istituzione di misure sulle biciclette convenzionali non ha ridotto la scelta dei consumatori, ma ha aumentato la diversità dei fornitori e dei loro paesi di origine. Tale argomentazione è stata pertanto ritenuta priva di fondamento ed è stata respinta.
- (250) Sebbene si preveda che l'istituzione di misure ripristini prezzi di mercato che sono di fatto superiori ai prezzi di dumping, il prezzo è un fattore che guida le scelte dei consumatori e il probabile impatto sui prezzi per i consumatori deve essere compensato da un confronto tra costi e benefici con alternative alle biciclette elettriche come le automobili, le motociclette o gli scooter.
- (251) La Commissione ha constatato che l'interesse del consumatore non può essere ridotto all'impatto sui prezzi derivante dal portare le importazioni dalla RPC a livelli non pregiudizievoli. Al contrario, vi sono elementi di prova che la scelta dei consumatori è guidata da altri fattori come la varietà, la qualità, l'innovazione e il servizio, che possono essere ottenuti solo in normali condizioni di mercato con una concorrenza aperta e leale.
- (252) La Commissione ha pertanto concluso che le misure non si ripercuoterebbero indebitamente sulla situazione dei consumatori e contribuirebbero allo sviluppo sostenibile delle biciclette elettriche in Europa e ai suoi benefici più ampi per la società in termini di protezione dell'ambiente e miglioramento della mobilità.

6.5. Interesse di altre parti

- (253) Infine, il sindacato europeo industriAll si è manifestato per esprimere preoccupazioni in relazione all'impatto negativo delle importazioni oggetto di dumping sulla situazione dell'industria dell'Unione e il suo sostegno alle misure al fine di garantire la parità di condizioni e una continua e solida occupazione nell'Unione.

6.6. Conclusioni relative all'interesse dell'Unione

- (254) Sebbene non sia possibile escludere un effetto negativo delle misure sui piccoli importatori del prodotto in esame e sui prezzi per i consumatori, esso non supera i benefici per i fornitori, l'industria dell'Unione e i consumatori.
- (255) Sulla base di quanto precede, la Commissione ha concluso che non esistevano validi motivi per concludere che non era nell'interesse dell'Unione istituire misure provvisorie sulle importazioni del prodotto in esame originario della RPC in questa fase dell'inchiesta.

7. MISURE ANTIDUMPING PROVVISORIE

- (256) Alla luce delle conclusioni raggiunte dalla Commissione in merito al dumping, al pregiudizio, alla causalità e all'interesse dell'Unione, dovrebbero essere istituite misure provvisorie volte a impedire che venga cagionato ulteriore pregiudizio all'industria dell'Unione dalle importazioni cinesi oggetto di dumping.

7.1. Livello di eliminazione del pregiudizio

- (257) Al fine di determinare il livello delle misure, la Commissione ha innanzitutto stabilito l'importo del dazio necessario per eliminare il pregiudizio subito dall'industria dell'Unione.
- (258) Il pregiudizio verrebbe eliminato se l'industria dell'Unione fosse in grado di coprire i suoi costi di produzione e di ottenere un profitto, al lordo delle imposte, sulle vendite del prodotto simile sul mercato dell'Unione che potrebbe essere ragionevolmente conseguito in normali condizioni di concorrenza da un'industria di questo tipo nel settore, ossia in assenza di importazioni oggetto di dumping.
- (259) Allo scopo di stabilire tale utile che potrebbe essere ragionevolmente conseguito in normali condizioni di concorrenza, la Commissione ha preso in considerazione i profitti realizzati sulle vendite ad acquirenti indipendenti, utilizzati al fine di determinare il livello di eliminazione del pregiudizio.
- (260) Il profitto di riferimento è stato provvisoriamente fissato al 4,3 %, che corrisponde al margine di profitto medio più alto dell'industria dell'Unione durante il periodo in esame. I produttori dell'Unione inclusi nel campione non sono stati in grado di fornire un margine di profitto per la produzione di biciclette elettriche prima del 2014.
- (261) La Commissione ha quindi determinato il livello di eliminazione del pregiudizio sulla base di un confronto tra la media ponderata del prezzo all'importazione dei produttori esportatori della RPC inclusi nel campione che hanno collaborato, debitamente adeguata per tenere conto dei costi di importazione e dei dazi doganali, come stabilito per i calcoli della sottoquotazione dei prezzi, e la media ponderata del prezzo non pregiudizievole del prodotto simile venduto dai produttori dell'Unione inclusi nel campione sul mercato dell'Unione durante il periodo dell'inchiesta. L'eventuale differenza risultante da tale confronto è stata espressa come percentuale della media ponderata del valore cif all'importazione.
- (262) Il livello di eliminazione del pregiudizio per le «altre società che hanno collaborato» e per «tutte le altre società» è definito nella stessa modalità del margine di dumping per tali società (cfr. considerando dal 123 al 127).

7.2. Misure provvisorie

- (263) Dovrebbero essere istituite misure antidumping provvisorie sulle importazioni di biciclette elettriche originarie della RPC conformemente al principio del dazio inferiore di cui all'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento di base. La Commissione ha confrontato i livelli di eliminazione del pregiudizio e i margini di dumping. L'importo del dazio dovrebbe essere fissato al livello corrispondente al più basso tra il margine di dumping e il livello di eliminazione del pregiudizio.
- (264) Sulla base di quanto precede, le aliquote del dazio antidumping provvisorio, espresse sul prezzo cif franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, dovrebbero essere le seguenti:

Società	Margine di dumping	Livello di eliminazione del pregiudizio	Dazio antidumping provvisorio
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	90,6 %	77,6 %	77,6 %
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	34,6 %	27,5 %	27,5 %
Jinhua Vision Industry Co., Ltd. e Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	42,8 %	21,8 %	21,8 %
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	106,4 %	83,6 %	83,6 %
Produttori esportatori non inclusi nel campione che hanno collaborato (cfr. allegato)	51,0 %	37,0 %	37,0 %
Tutte le altre società	106,4 %	83,6 %	83,6 %

- (265) Con il regolamento relativo alla registrazione, la Commissione ha sottoposto le importazioni del prodotto in esame a registrazione in vista della possibile applicazione retroattiva di eventuali misure antidumping compensative ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base, e dell'articolo 24, paragrafo 5, del regolamento antisovvenzioni di base.
- (266) Per quanto concerne la presente inchiesta antidumping, e alla luce delle suddette conclusioni, la registrazione delle importazioni ai fini dell'inchiesta antidumping ai sensi dell'articolo 14, paragrafo 5, del regolamento di base dovrebbe essere interrotta.

- (267) Per quanto riguarda l'inchiesta antisovvenzioni parallela, la registrazione delle importazioni del prodotto in esame ai sensi dell'articolo 24, paragrafo 5, del regolamento antisovvenzioni di base dovrebbe continuare.
- (268) In questa fase del procedimento non è possibile adottare alcuna decisione in merito a una possibile applicazione retroattiva delle misure antidumping.
- (269) Le aliquote del dazio antidumping applicabili alle società specificate nel presente regolamento sono state definite sulla base delle conclusioni della presente inchiesta, pertanto rispecchiano la situazione rilevata nel corso della presente inchiesta in relazione alle medesime società. Tali aliquote del dazio sono applicabili esclusivamente alle importazioni del prodotto in esame originario della RPC e fabbricato dalle persone giuridiche citate. Le importazioni del prodotto in esame fabbricato da un'altra società non specificamente menzionata nella parte operativa del presente regolamento, comprese le entità legate a quelle specificamente citate, dovrebbero essere soggette all'aliquota del dazio applicabile a «tutte le altre società» e non alle aliquote del dazio antidumping individuali.
- (270) Una società può richiedere l'applicazione di tali aliquote del dazio antidumping individuali in caso di successiva modifica della propria denominazione. La richiesta deve essere trasmessa alla Commissione ⁽¹⁾. La richiesta deve contenere tutte le informazioni pertinenti che consentano di dimostrare che la modifica non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio applicabile. Se il cambiamento di ragione sociale non pregiudica il diritto della società di beneficiare dell'aliquota del dazio applicabile, un avviso relativo alla modifica della ragione sociale sarà pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (271) Al fine di garantire una corretta attuazione dei dazi antidumping, il dazio antidumping per tutte le altre società dovrebbe essere applicato non solo ai produttori esportatori che non hanno collaborato alla presente inchiesta, ma anche ai produttori che non hanno effettuato esportazioni nell'Unione durante il periodo dell'inchiesta.

8. DISPOSIZIONI FINALI

- (272) Nell'interesse di una buona amministrazione, la Commissione ha invitato le parti interessate a presentare osservazioni scritte e/o a richiedere un'audizione con la Commissione e/o con il consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale entro un termine definito.
- (273) Le conclusioni riguardanti l'istituzione di dazi provvisori sono provvisorie e possono essere modificate nella fase definitiva dell'inchiesta.

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

2. Le aliquote del dazio antidumping provvisorio 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:

Società	Dazio antidumping provvisorio	Codice addizionale TARIC
Bodo Vehicle Group Co., Ltd.	77,6 %	C382
Giant Electric Vehicle (Kunshan) Co., Ltd.	27,5 %	C383
Jinhua Vision Industry Co., Ltd. e Yongkang Hulong Electric Vehicle Co., Ltd.	21,8 %	C384
Suzhou Rununion Motivity Co., Ltd.	83,6 %	C385
Altri produttori esportatori elencati nell'allegato che hanno collaborato	37,0 %	Cfr. allegato
Tutte le altre società	83,6 %	C999

⁽¹⁾ Commissione europea, direzione generale del Commercio, direzione H, Rue de la Loi 170, 1040 Bruxelles, Belgio.

3. L'applicazione delle aliquote del dazio antidumping individuali specificate per le società di cui al paragrafo 2 è subordinata alla presentazione alle autorità doganali degli Stati membri di una fattura commerciale valida, sulla quale figuri una dichiarazione, datata e firmata da un responsabile della persona giuridica che emette tale fattura, identificato dal nome e dalla funzione, formulata come segue: «*Il sottoscritto certifica che le biciclette elettriche vendute all'esportazione nell'Unione europea e oggetto della presente fattura sono state fabbricate da (nome e indirizzo della società) (codice addizionale TARIC) nella Repubblica popolare cinese. Il sottoscritto dichiara che le informazioni fornite nella presente fattura sono complete ed esatte.*». In caso di mancata presentazione di tale fattura si applica l'aliquota applicabile a tutte le altre società.
4. L'immissione in libera pratica nell'Unione del prodotto di cui al paragrafo 1 sarà subordinata alla costituzione di una garanzia pari all'importo del dazio provvisorio.
5. Salvo diversa indicazione, si applicano le disposizioni vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

1. Entro 25 giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, le parti interessate possono:
 - a) richiedere la divulgazione dei fatti e delle considerazioni principali sulla base dei quali è stato adottato il presente regolamento;
 - b) presentare le loro osservazioni scritte alla Commissione; e
 - c) richiedere un'audizione con la Commissione e/o il consigliere auditore nei procedimenti in materia commerciale.
2. Entro 25 giorni di calendario dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, le parti di cui all'articolo 21, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2016/1036 possono presentare osservazioni in merito all'applicazione delle misure provvisorie.

Articolo 3

L'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2018/671 è sostituito dal seguente:

«1. Le autorità doganali sono invitate, in conformità all'articolo 24, paragrafo 5, del regolamento (UE) 2016/1037, ad adottare le opportune disposizioni per registrare le importazioni nell'Unione di 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) e originarie della Repubblica popolare cinese.»

Articolo 4

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

L'articolo 1 si applica per un periodo di sei mesi.

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

Fatto a Bruxelles, il 17 luglio 2018

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Nome della società	Provincia	Codice addizionale TARIC
Acetrikes Bicycles (Taicang) Co., Ltd.	Jiangsu	C386
Active Cycles Co., Ltd.	Jiangsu	C387
Aigeni Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C388
Aima Technology Group Co., Ltd.	Tianjin	C389
Alco Electronics (Dongguan) Limited	Guangdong	C390
Beijing Tsinova Technology Co., Ltd.	Beijing	C391
Changzhou Airwheel Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C392
Changzhou Bisek Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C393
Changzhou Hj Pedal Co., Ltd.	Jiangsu	C394
Changzhou Rich Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C395
Changzhou Ristar Cycle Co., Ltd.	Jiangsu	C396
Changzhou Sobowo Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C397
Changzhou Steamoon Intelligent Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C398
Cutting Edge Power Vehicle Int'l TJ Co., Ltd.	Tianjin	C399
Cycleman E-Vehicle Ltd., Co.	Jiangsu	C400
Dongguan Benling Vehicle Technology Co., Ltd.	Guangdong	C401
Dongguan Honglin Industrial Co., Ltd e Melton Industrial (Dong Guan) Co., Ltd	Guangdong	C402
Eco International Elebike Co., Ltd.	Jiangsu	C403
Everest International Industries Ltd.	Jiangsu	C404
Foshan Lano Bike Co., Ltd.	Guangdong	C405
Foshan Zenith Sports Co., Ltd.	Guangdong	C406
Geoby Advance Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C407
Guangdong Commercial Trading Imp. & Exp. Corp., Ltd.	Guangdong	C408
Guangdong Shunde Junhao Science & Technology Development Co., Ltd.	Guangdong	C409
Guangzhou Symbol Bicycle Co., Ltd.	Guangzhou	C410
Hangzhou Fanzhou Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C411
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
Jiangsu Imi Electric Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C415

Nome della società	Provincia	Codice addizionale TARIC
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 Enjoycare Motive Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C419
Jinhua Feirui Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C420
Jinhua Jobo Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C421
Jinhua Suntide Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C422
Jinhua Yifei Electric Science And Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C423
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
Nanjing Jincheng Machinery Co., Ltd.	Jiangsu	C428
Nantong Tianyuan Automatic Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C429
Ningbo Bestar Co., Ltd.	Zhejiang	C430
Ningbo Lv Kang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C431
Ningbo Nanyang Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C432
Ningbo Oner Bike Co., Ltd.	Zhejiang	C433
Ningbo Pugonying Vehicle Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C434
Ningbo Roadsan New Energy Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C435
Ningbo Shenchima Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C436
Ningbo Zixin Bicycle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C437
Pronordic E-Bikes Limited Company	Jiangsu	C438
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
Shenzhen Shenling Car Co., Ltd.	Guangdong	C442
Sino Lithium (Suzhou) Electric Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C443
Skyland Sport Tech Co., Ltd.	Tianjin	C444
Suzhou Dynavolt Intelligent Vehicle Technology Co., Ltd.	Jiangsu	C445
Suzhou Guoxin Group Fengyuan Imp & Exp. Co., Ltd.	Jiangsu	C446
Suzhou Joydeer E-Bicycle Co., Ltd.	Jiangsu	C447
Taioku Manufacturing (Jiangsu) Co., Ltd.	Jiangsu	C448

Nome della società	Provincia	Codice addizionale TARIC
Tianjin Luodeshengda Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C449
Tianjin Upland Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C450
Tianjin Anbike Electric Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C451
Ubchoice Co., Ltd.	Guangdong	C452
Universal Cycle Corporation (Guang Zhou)	Guangdong	C453
Wettsen Corporation	Shandong	C454
Wuxi Bashan E-Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C455
Wuxi Merry Ebike Co., Ltd.	Jiangsu	C456
Wuxi METUO Vehicle Co., Ltd.	Jiangsu	C457
Wuxi Shengda Bicycle Co., Ltd.	Jiangsu	C458
Wuxi United Mobility Technology Inc	Jiangsu	C459
Wuyi Simino Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C460
Wuyi Yuema Leisure Articles Co., Ltd.	Zhejiang	C461
Xiangjin (Tianjin) Cycle Co., Ltd.	Tianjin	C462
Yadea Technology Group Co., Ltd.	Jiangsu	C463
Yong Qi (China) Bicycle Industrial Corp	Jiangsu	C464
Yongkang Aijiu Industry & Trade Co., Ltd.	Zhejiang	C465
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 Enze Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C471
Zhejiang Goccia Electric Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C472
Zhejiang Jsl Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C473
Zhejiang Kaiyi New Material Technology Co., Ltd.	Zhejiang	C474
Zhejiang Lianmei Industrial Co., Ltd.	Zhejiang	C475
Zhejiang Luyuan Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C476
Zhejiang Tuer Vehicle Industry Co., Ltd.	Zhejiang	C477
Zhejiang Xingyue Vehicle Co., Ltd., Zhejiang Xingyue Overfly Electric Vehicle Co., Ltd. e Zhejiang Xingyue Electric Vehicle Co., Ltd.	Zhejiang	C478
Zhongshan Qiangli Electronics Factory	Guangdong	C479
Zhongxin Power (Tianjin) Bicycle Co., Ltd.	Tianjin	C480