



2024/1866

4.7.2024

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/1866

z dnia 3 lipca 2024 r.

nakładające tymczasowe cło wyrównawcze na przywóz nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym przeznaczonych do przewozu osób pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 z dnia 8 czerwca 2016 r. sprawie ochrony przed przywozem towarów subsydiowanych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej⁽¹⁾, w szczególności jego art. 12,

po konsultacji z państwami członkowskimi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

1.1. Wszczęcie postępowania

- (1) 4 października 2023 r. na podstawie art. 10 ust. 8 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem towarów subsydiowanych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej („rozporządzenie podstawowe”) Komisja Europejska („Komisja”) z własnej inicjatywy wszczęła dochodzenie antysubsydyjne dotyczące przywozu do Unii nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym („BEV”) przeznaczonych do przewozu osób pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej („państwo, którego dotyczy postępowanie”, „ChRL” lub „Chiny”). Komisja opublikowała zawiadomienie o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽²⁾ („zawiadomienie o wszczęciu”).
- (2) Komisja wszczęła dochodzenie, argumentując, że przywóz BEV pochodzący z ChRL jest subsydiowany i w konsekwencji powoduje szkodę⁽³⁾ dla przemysłu Unii.
- (3) Po dogłębnej analizie ostatnich zmian na rynku oraz uwzględniając wrażliwość sektora pojazdów elektrycznych i jego strategiczne znaczenie dla gospodarki UE pod względem innowacji, wartości dodanej i zatrudnienia, Komisja zebrała informacje rynkowe z różnych niezależnych źródeł. Z informacji tych wynikało, że ChRL dokonuje subsydiowania, które negatywnie wpływa na sytuację przemysłu BEV w Unii.
- (4) Na podstawie łatwo dostępnych informacji zgromadzono wystarczające dowody wskazujące, że przywóz BEV pochodzący z ChRL korzysta z subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych przyznanych przez rząd Chińskiej Republiki Ludowej („rząd ChRL”). Subsydia te pozwoliły przywozowi po cenach subsydiowanych szybko zwiększyć swój udział w rynku unijnym ze szkodą dla przemysłu Unii.
- (5) Dostępne dowody wskazywały na prawdopodobieństwo znacznego wzrostu taniego przywozu towarów po cenach subsydiowanych, który stwarzałby bezpośrednie zagrożenie wystąpieniem szkody dla już i tak znajdującego się w niekorzystnej sytuacji przemysłu Unii. Taki gwałtowny wzrost przywozu po niskich cenach, zyskujący znaczny udział w szybko rozwijającym się rynku, na którym potrzebne są znaczne i trwałe inwestycje umożliwiające pełną elektryfikację rynku unijnego, wyrządziłby przemysłowi Unii poważne straty, które mogłyby szybko okazać się nadmierne dla tego przemysłu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 55.

⁽²⁾ Zawiadomienie o wszczęciu postępowania antysubsydyjnego dotyczącego przywozu nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym przeznaczonych do przewozu osób pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. C/2023/160 z 4.10.2023 r.

⁽³⁾ Ogólny termin „szkoda” odnosi się do istotnej szkody dla przemysłu Unii, zagrożenia spowodowaniem istotnej szkody lub istotnego opóźnienia powstawania takiego przemysłu, jak określono w art. 2 lit. d) rozporządzenia podstawowego.

- (6) W tych szczególnych okolicznościach oraz zważywszy, że Komisja posiadała wystarczające dowody wskazujące na istnienie subsydiowania, zagrożenia wystąpieniem szkody i związek przyczynowy wymagane do wszczęcia dochodzenia antysubsydyjnego, Komisja podjęła decyzję, zgodnie z art. 10 ust. 8 rozporządzenia podstawowego, o wszczęciu takiego postępowania bez otrzymania pisemnej skargi złożonej przez przemysł Unii lub w jego imieniu.
- (7) Przed wszczęciem dochodzenia antysubsydyjnego Komisja powiadomiła rząd ChRL, że postanowiła wszcząć z urzędu postępowanie dotyczące przywozu nowych BEV pochodzącego z ChRL, oraz zaprosiła rząd ChRL do udziału w konsultacjach zgodnie z art. 10 ust. 7 rozporządzenia podstawowego. Rząd ChRL przyjął ofertę konsultacji, które zostały przeprowadzone w dniu 2 października 2023 r. Podczas konsultacji odnotowano należycie uwagi przedłożone przez rząd ChRL. Nie osiągnięto jednak wspólnie uzgodnionego rozwiązania.

1.2. Rejestracja

- (8) 7 marca 2024 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/785 z dnia 5 marca 2024 r. („rozporządzenie w sprawie rejestracji”) (4) Komisja z inicjatywy własnej poddała rejestracji przywóz nowych BEV przeznaczonych do przewozu osób pochodzący z Chin.

1.3. Okres objęty dochodzeniem i okres badany

- (9) Dochodzenie dotyczące subsydiowania i powstałej szkody objęło okres od dnia 1 października 2022 r. do dnia 30 września 2023 r. („okres objęty dochodzeniem” lub „OD”). Badanie tendencji mających znaczenie dla oceny szkody objęło okres od 1 stycznia 2020 r. do końca okresu objętego dochodzeniem („okres badany”).

1.4. Zainteresowane strony

- (10) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wezwała zainteresowane strony do skontaktowania się z nią w celu wzięcia udziału w dochodzeniu. Ponadto Komisja wyraźnie poinformowała znanych producentów unijnych, znanych producentów eksportujących oraz rząd ChRL, znanych importerów, dostawców i użytkowników, a także zrzeszenia, o których wiadomo, że są zainteresowane, o wszczęciu dochodzenia i zaprosiła te podmioty do wzięcia w nim udziału.
- (11) Zgodnie z art. 11 ust. 11 rozporządzenia podstawowego producenci unijni produktu podobnego zostali poproszeni o współpracę z Komisją.
- (12) Kilku producentów unijnych zwróciło się do Komisji z wnioskiem o zachowanie poufności w odniesieniu do ich tożsamości („anonimowość” lub „anonimowe traktowanie”) ze względu na to, że jej ujawnienie mogłoby mieć znacząco negatywne skutki w postaci działań odwetowych. Komisja zbadała osobno zasadność każdego wniosku o zachowanie anonimowości. Komisja stwierdziła, że przedsiębiorstwa przedstawiły właściwe uzasadnienie w rozumieniu art. 29 ust. 1 rozporządzenia podstawowego oraz że istniały dowody świadczące o dużej możliwości odwetu w każdym z rozpatrywanych przypadków. W związku z tym Komisja zgodziła się na nieujawnienie tożsamości tych przedsiębiorstw.
- (13) Inni producenci unijni, którzy się zgłosili, nie złożyli wniosków o zachowanie anonimowości. Komisja uznała, że tożsamość producentów unijnych, którzy zwrócili się o anonimowe traktowanie i przedstawili w związku z tym właściwe uzasadnienie, można ustalić w drodze dedukcji. Aby zapewnić skuteczność zachowania poufności w odniesieniu do tożsamości producentów unijnych, którzy złożyli wnioski o zachowanie anonimowości, anonimowym traktowaniem objęto wszystkich producentów unijnych.
- (14) Ponadto kilka zainteresowanych stron niebędących producentami unijnymi (takich jak dostawcy i importerzy) zwróciło się z wnioskiem o zachowanie anonimowości, argumentując, że ujawnienie ich tożsamości mogłoby mieć znacząco negatywne skutki w postaci działań odwetowych. Komisja starannie przeanalizowała otrzymane wnioski i uznała, że wszystkie zainteresowane strony przedstawiły właściwe uzasadnienie w rozumieniu art. 29 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. W związku z tym zainteresowanym stronom, o których mowa, również przyznano anonimowe traktowanie.

(4) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/785 z dnia 5 marca 2024 r. poddające rejestracji przywóz nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym przeznaczonych do przewozu osób pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 2024/785 z 6.3.2024 r.

- (15) Rząd ChRL zwrócił się do Komisji o wyjaśnienie podstawy faktycznej i dowodowej do ustalenia argumentowanego przez producentów unijnych ryzyka wystąpienia działań odwetowych, w świetle której niektórym producentom unijnym przyznano poufne traktowanie. Rząd ChRL zwrócił się również do Komisji o udostępnienie uwag przedłożonych przez producentów unijnych, którzy zwrócili się z wnioskiem o poufne traktowanie ich nazw. Rząd ChRL argumentował także, że nie umożliwiono mu przedstawienia uwag w odniesieniu do zagwarantowania producentom unijnym anonimowości ani domniemanego właściwego uzasadnienia wniosków złożonych przez producentów unijnych BEV, którzy zwrócili się o zachowanie poufności, pomimo że zarzucane ryzyko odwetu miało istnieć ze strony rządu ChRL. Ponadto rząd ChRL stwierdził, że zagwarantowanie anonimowości producentom unijnym, którzy nie wystąpili z takim wnioskiem, było niezgodne z zasadami WTO oraz stanowiło naruszenie art. 29 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, ponieważ przyznanie anonimowego traktowania zależy od przedstawienia przez tych producentów właściwego uzasadnienia. Chińska Izba Gospodarcza ds. Przywozu i Wywozu Maszyn i Produktów Elektronicznych („CCCME”) stwierdziła, że poufne traktowanie przyznane producentom unijnym było niezgodne z art. 29 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, ponieważ Komisja nie przedstawiła w tym zakresie właściwego uzasadnienia.
- (16) Komisja uznała, że przekazała już wystarczające informacje na ten temat w nocie dołączonej do akt z 25 października 2023 r. ⁽⁵⁾, której treść została w całości przytoczona w niniejszym motywie. W nocie tej wyjaśniono, że producenci unijni argumentowali istnienie ryzyka powstania znacząco negatywnych skutków w postaci działań odwetowych. Komisja uznała, że ujawnienie dalszych szczegółów dotyczących faktycznej i dowodowej podstawy argumentacji poszczególnych producentów unijnych mogłoby doprowadzić do ujawnienia tożsamości współpracujących producentów unijnych w drodze dedukcji ze względu na niewielką liczbę grup wytwarzających BEV na rynku Unii oraz znaczną ilość informacji publicznie dostępnych oraz dostępnych na zasadzie subskrypcji na temat tych grup. Z tego względu Komisja nie mogła udostępnić przedłożonych wniosków o zachowanie anonimowości w żadnej formie. Co więcej, jak wyjaśniono w motywie 13, Komisja musiała przyznać anonimowe traktowanie również producentom unijnym, którzy nie zwrócili się z takim wnioskiem, aby chronić tożsamość producentów unijnych, którzy wnieśli o poufne traktowanie ich tożsamości i przedstawili w tym zakresie właściwe uzasadnienie, ponieważ istniała możliwość ustalenia ich tożsamości w drodze dedukcji. W związku z tym wniosek i argumenty odrzucono.
- (17) Rząd ChRL stwierdził, że akta dochodzenia nieobjęte klauzulą poufności nie zawierały informacji ani dowodów dotyczących dokonania rejestracji producentów unijnych BEV jako zainteresowanych stron w terminie 7 dni. Ponadto CCCME stwierdziła, że nieudostępnienie informacji dotyczących rejestracji i niewyjaśnienie szczegółów współpracy producentów unijnych BEV wyraźnie kontrastuje ze sposobem traktowania formularzy rejestracyjnych i korespondencji na ten temat oraz oświadczeń składanych przez chińskich producentów eksportujących, które niezwłocznie udostępniono w aktach nieobjętych klauzulą poufności. CCCME stwierdziła ponadto, że rzutuje to na jej prawa do obrony w ramach dochodzenia polegające na przedstawieniu konstruktywnych uwag dotyczących wsparcia przemysłu Unii.
- (18) Komisja zauważyła, że zawiadomienie o wszczęciu ⁽⁶⁾ nie uwzględniło żadnego 7-dniowego terminu rejestracji ani dla producentów unijnych, ani dla innych kategorii podmiotów dokonujących rejestracji jako zainteresowane strony. 7-dniowy termin, do którego zdaniem Komisji odnosi się rząd ChRL, dotyczył przedłożenia przez producentów unijnych formularza kontroli wrywkowej. W tym kontekście Komisja przypomniała, że zgodnie z pkt 5.6 zawiadomienia o wszczęciu producenci unijni, którzy udostępnili informacje związane z kontrolą wrywkową, zostaną uznani za zainteresowane strony od momentu przedłożenia tych informacji. Było tak w przypadku przedmiotowego dochodzenia.
- (19) Ponadto, w odróżnieniu od anonimowości zapewnionej producentom unijnym, żaden z chińskich producentów eksportujących nie zwrócił się z wnioskiem o zachowanie anonimowości. W związku z tym informacji dostępnych w aktach nieobjętych klauzulą poufności na temat rejestracji i współpracy producentów unijnych nie można było porównać z odpowiednimi informacjami dostępnymi w odniesieniu do chińskich producentów eksportujących. W szczególności, mając na uwadze, że nieobjęte klauzulą poufności oświadczenia stron, którym przyznano anonimowe traktowanie, wymagają wprawdzie dokładnej weryfikacji w celu zapewnienia zachowania anonimowości, udostępnienie tych oświadczeń w aktach nieobjętych poufnością nastąpiło z nieznacznym opóźnieniem. Zainteresowane strony miały jednak wystarczająco dużo czasu na przedstawienie uwag na temat odnośnych dokumentów po ich włączeniu do akt nieobjętych klauzulą poufności, a zatem nie doszło do naruszenia żadnych praw do obrony. W odniesieniu do wsparcia przemysłu Unii, jak wyjaśniono w motywie 45, w dochodzeniu wszczętym z urzędu pojęcie wsparcia przemysłu Unii jest nieistotne.

⁽⁵⁾ t23.005006.

⁽⁶⁾ Wskazane w przypisie 2 powyżej.

- (20) Zainteresowane strony miały możliwość przedstawienia uwag na temat wszczęcia dochodzenia oraz złożenia wniosku o posiedzenie wyjaśniające przed Komisją lub rzecznikiem praw stron w postępowaniach w sprawie handlu. Służby Komisji odbyły posiedzenia wyjaśniające z udziałem rządu ChRL, CCCME, przedsiębiorstwa Tesla (Shanghai) Co., Ltd. („Tesla”), przedsiębiorstwa Smart Europe GmbH („Smart”), przedsiębiorstwa 24, przedsiębiorstwa 22 oraz przedsiębiorstwa Green World Mobility B.V. („Green World Mobility”) (7).
- (21) CCCME stwierdziła, że Komisja naruszyła jej prawa do obrony poprzez nieuzasadnione opóźnienie przyznania CCCME statusu zainteresowanej strony i nałożenie na nią zwiększonych obciążeń administracyjnych w związku z nadmiernie szczegółowym badaniem pełnomocnictw przez Komisję.
- (22) W tym przypadku 10 października 2023 r. CCCME uzyskała status zainteresowanej strony. CCCME została poproszona o wykazanie, że reprezentuje przedsiębiorstwa, z których działalnością istnieje obiektywny związek produktu objętego dochodzeniem. W związku z tym Komisja starannie przeanalizowała dokumenty pełnomocnictw, które CCCME otrzymała od producentów eksportujących. Komisja uznała, że ocena ta nie spowodowała naruszenia przysługujących CCCME praw do obrony, ponieważ miała ona wystarczającą możliwość przedstawienia uwag na wstępnym etapie dochodzenia. W szczególności przedłużono termin na przedstawienie uwag dotyczących wszczęcia postępowania w celu zapewnienia, aby CCCME dysponowała taką samą ilością czasu na przedstawienie uwag co inne zainteresowane strony. W związku z tym argument ten odrzucono.

1.5. Kontrola wrywkowa

- (23) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja oznajmiła, że może dokonać kontroli wrywkowej zainteresowanych stron zgodnie z art. 27 rozporządzenia podstawowego.

1.5.1. Kontrola wrywkowa producentów unijnych

- (24) Aby podjąć decyzję co do konieczności przeprowadzenia kontroli wrywkowej i, jeżeli konieczność taka zostałaby stwierdzona, aby dokonać doboru próby, Komisja poprosiła wszystkich producentów unijnych o przekazanie informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu.
- (25) Kilku producentów unijnych przedstawiło wymagane informacje i zgodziło się na włączenie ich do próby.
- (26) Zgodnie z art. 27 rozporządzenia podstawowego dobór próby opierał się na kryterium największej reprezentatywnej wielkości sprzedaży i produkcji produktu podobnego w Unii w okresie objętym dochodzeniem. Komisja wzięła również pod uwagę rozmieszczenie geograficzne producentów unijnych w Unii, a także zapewniła uwzględnienie szerokiej gamy modeli BEV. Wstępna próba składała się z czterech producentów unijnych. Producenci unijni objęci próbą odpowiadali za 38 % sprzedaży i 34 % całkowitej wielkości produkcji przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem. Komisja zwróciła się do zainteresowanych stron o przedstawienie uwag na temat wstępnego doboru próby.
- (27) Komisja otrzymała uwagi na temat wstępnego doboru próby oraz współpracy producentów unijnych od przedsiębiorstwa 21, rządu ChRL i CCCME.
- (28) Rząd ChRL stwierdził, że w nagłówku formularzy kontroli wrywkowej nie wskazano „daty zapisu”, choć data taka widnieje na formularzach kontroli wrywkowej chińskich producentów eksportujących. Ponadto rząd ChRL, CCCME i przedsiębiorstwo 21 stwierdzili, że ze względu na nieujawnienie tożsamości producentów unijnych oraz brak szczegółów dotyczących zastosowanych przez Komisję kryteriów kontroli wrywkowej nie były w stanie przedstawić uwag na temat próby producentów unijnych ani sprawdzić przekazanych przez Komisję informacji. W związku z tym rząd ChRL zwrócił się do Komisji o: (i) doprecyzowanie, ilu producentów unijnych dokonało rejestracji jako strony zainteresowane dochodzeniem w odpowiednim czasie i było producentami współpracującymi; (ii) wskazanie, ilu współpracujących producentów unijnych BEV nie należało do Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów („ACEA”); (iii) doprecyzowanie, czy przedsiębiorstwa 2, 4, 6, 10, 23 i 25 przedłożyły formularze kontroli wrywkowej oraz dlaczego ich formularze kontroli wrywkowej nie były dostępne

(7) Posiedzenia z udziałem rządu ChRL w dniu 10 października 2023 r., 31 października 2023 r. oraz 23 listopada 2023 r., posiedzenie z udziałem CCCME w dniu 11 kwietnia 2024 r., posiedzenia z udziałem przedsiębiorstwa Tesla w dniu 30 października 2023 r. i 12 kwietnia 2024 r., posiedzenie z udziałem przedsiębiorstwa Smart w dniu 8 listopada 2023 r., posiedzenie z udziałem przedsiębiorstwa 24 w dniu 22 listopada 2023 r., posiedzenia z udziałem przedsiębiorstwa 22 w dniu 5 grudnia 2023 r. i 11 kwietnia 2024 r., posiedzenie z udziałem przedsiębiorstwa Green World Mobility w dniu 15 kwietnia 2024 r.

w aktach dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności – z jednakowym wnioskiem zwróciła się również CCCME, która wymieniła w tym zakresie także przedsiębiorstwa 30 i 31; (iv) doprecyzowanie, czy którekolwiek z przedsiębiorstw objętych próbą należą do jednej grupy przedsiębiorstw; (v) wskazanie, czy Komisja stosowała zasadę jednej jednostki gospodarczej w odniesieniu do producentów unijnych objętych próbą oraz czy wszystkie powiązane strony producentów objętych próbą miały obowiązek przekazania odpowiednich informacji; (vi) doprecyzowanie, co oznaczało włączenie modeli w kontekście doboru próby oraz w jaki sposób modele miały związek z domniemanymi „segmentami”, skoro w odniesieniu do chińskich producentów eksportujących jako kryterium kontroli wyrywkowej zastosowano „segmenty”, których definicji nie podano; (vii) wskazanie, czy producenci unijni o największej wielkości produkcji i sprzedaży w okresie objętym dochodzeniem zostali uwzględnieni w zakresie próby, a jeżeli nie zostali do niej włączeni – wyjaśnienie podstawy i przyczyn decyzji Komisji o nieobjęciu tych przedsiębiorstw próbą; (viii) doprecyzowanie wagi i istotności każdego kryterium doboru próby producentów unijnych.

- (29) CCCME zwróciła się również o udostępnienie części tych informacji w trakcie dochodzenia. Przedsiębiorstwo 21 stwierdziło, że do próby należy włączyć jeszcze jednego producenta unijnego, aby umożliwić Komisji przeprowadzenie obiektywnej oceny wystąpienia szkody na podstawie konkretnych dowodów, mając na uwadze ogólne znaczenie kryteriów przedstawionych przez Komisję w odniesieniu do doboru próby.
- (30) Komisja zauważyła, że „data zapisu” widniejąca na dokumentach dostępnych w ramach akt dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności została automatycznie wygenerowana w aplikacji TRON.tdi wykorzystywanej przez Komisję i zainteresowane strony w dochodzeniach dotyczących ochrony handlu. Ze względu na anonimowość zagwarantowaną producentom unijnym, współpracujący producenci unijni – w przeciwieństwie do chińskich producentów eksportujących – przekazali jednak formularze kontroli wyrywkowej za pośrednictwem poczty elektronicznej, a nie za pomocą platformy TRON.tdi. Co więcej, wszystkie odpowiedzi przemysłu Unii dotyczące przeprowadzenia kontroli wyrywkowej zostały włączone do akt nieobjętych klauzulą poufności w postaci wspólnego skompresowanego folderu w następstwie dokładnej weryfikacji w celu zachowania poufności współpracujących producentów unijnych. Aplikacja TRON.tdi nie umożliwia dodania „daty zapisu” do skompresowanego folderu. W związku z tym „data zapisu” nie widnieje na formularzu kontroli wyrywkowej producentów unijnych.
- (31) Komisja zauważyła, że wszystkie formularze kontroli wyrywkowej przedłożone przez producentów unijnych zostały udostępnione w ramach akt dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności 30 października 2023 r.⁽⁸⁾ Jak wskazano w aktach nieobjętych klauzulą poufności, producenci unijni przekazali formularze kontroli wyrywkowej w dniach 11–13 października (w następstwie nieznacznego, dwudniowego wydłużenia terminu przyznanego niektórym producentom unijnym ze względu na złożony charakter formularza kontroli wyrywkowej). Komisja włączyła je jednak do akt nieobjętych klauzulą poufności po sprawdzeniu, że jawne wersje odpowiedzi dotyczących przeprowadzenia kontroli wyrywkowej nie umożliwiały nieumyślnego ujawnienia tożsamości producentów unijnych, którym przyznano anonimowe traktowanie, jak wyjaśniono w motywach 12–14. Ponadto, ponieważ producentom unijnym zagwarantowano anonimowość, Komisja nie mogła ujawnić, czy producenci unijni objęci próbą należą do tej samej grupy przedsiębiorstw i czy są członkami ACEA, gdyż mogłoby to umożliwić rozpoznanie odnośnych podmiotów, a tym samym zagrozić zachowaniu przez nich anonimowości.
- (32) Co więcej, z tych samych powodów Komisja nie mogła ujawnić informacji na temat tego, czy próba obejmowała producentów unijnych o największej wielkości produkcji i sprzedaży. Komisja przypomniała jednak, że w art. 27 rozporządzenia podstawowego nie przewidziano obowiązku wyboru wyłącznie największych producentów pod względem wielkości produkcji i sprzedaży ani nie zawarto rankingu wymienionych w nim kryteriów. Przepis ten ma na celu zapewnienie, aby Komisja dobrała najbardziej reprezentatywną próbę, która może zostać właściwie zbadana w dostępnym czasie dzięki zastosowaniu tych kryteriów. Doboru próby w ramach przedmiotowego dochodzenia dokonano w pełnej zgodności z tą logiką, uwzględniając zarazem specyfikę niniejszej sprawy.
- (33) Komisja zapewniła również reprezentatywny charakter próby, uwzględniając w niej szeroki zakres modeli BEV, który można było porównać na szczeblu Unii oraz po stronie eksportowej. Jeśli chodzi o pytanie o to, czy Komisja stosowała zasadę jednej jednostki gospodarczej w odniesieniu do producentów unijnych objętych próbą oraz czy wszystkie powiązane strony producentów objętych próbą miały obowiązek przekazania odpowiednich informacji, Komisja zwróciła uwagę, że zasada jednej jednostki gospodarczej ma zastosowanie do eksporterów na potrzeby obliczenia ceny eksportowej w przypadku wywozu dokonywanego za pośrednictwem handlowców/importerów mających siedzibę w państwach trzecich, a w związku z tym żądanie ChRL w tym względzie nie było jasne. Ponadto, jak wskazano w formularzu kontroli wyrywkowej przeznaczonym dla producentów unijnych, formularz kontroli wyrywkowej należało przekazać na szczeblu podmiotu prawnego odpowiedzialnego za produkcję, a nie na szczeblu grupy przedsiębiorstw. W związku z tym każdy z podmiotów prawnych prowadzących działalność produkcyjną w Unii został poproszony o przedłożenie formularza kontroli wyrywkowej.

⁽⁸⁾ Ref. t23.005111

- (34) Po starannej analizie wszystkich uwag Komisja uznała, że próba była zgodna z prawem UE i WTO. Próba odpowiednio reprezentowała producentów unijnych produktu podobnego. Na początku Komisja przypomniała, że odnośne przepisy dotyczące kontroli wyrywkowej określa art. 27 rozporządzenia podstawowego. Odnośne przepisy pozostawiają dużą swobodę podczas doboru próby zgodnie z odpowiednimi wymienionymi w nich kryteriami. W szczególności art. 27 ust. 2 rozporządzenia podstawowego wyraźnie stanowi, że „ostatecznego wyboru stron [...] dokonuje Komisja”. Ponadto Komisja przypomniała, że Porozumienie WTO w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych („porozumienie SCM”) nie zawiera postanowień dotyczących kontroli wyrywkowej, co po raz kolejny potwierdza dużą swobodę przysługującą w tym zakresie Komisji. Jak wyjaśniono w motywie 26, na podstawie informacji przekazanych w odpowiedziach dotyczących przeprowadzenia kontroli wyrywkowej producenci objęci proponowaną próbą odpowiadali za 38 % wielkości sprzedaży i 34 % wielkości produkcji w Unii w okresie objętym dochodzeniem. Komisja uznała ten udział za reprezentatywny zgodnie z art. 27 rozporządzenia podstawowego. Metodę doboru próby szczegółowo wyjaśniono w nocie dotyczącej wstępnego doboru próby z 30 października 2023 r.
- (35) Aby zapewnić największą reprezentatywność producentów unijnych BEV, oprócz kryterium wielkości Komisja rozważyła również rozmieszczenie geograficzne producentów unijnych na terytorium Unii i zadbała o uwzględnienie szerokiego zakresu modeli BEV. Podobnie jak w innych dochodzeniach antysubsydyjnych, rozmieszczenie geograficzne rozważono w celu potwierdzenia reprezentatywnego charakteru próby zgodnie z art. 27 rozporządzenia podstawowego.
- (36) Komisja uwzględniła ponadto szeroki zakres modeli BEV, aby zapewnić duży poziom reprezentatywności podczas ich porównywania z odpowiednimi modelami wywozonymi przez chińskich producentów eksportujących, zgodnie z przysługującym jej zakresem swobody podczas doboru ostatecznej próby.
- (37) W związku z tym Komisja uznała, że próba była reprezentatywna (w tym pod względem geograficznym), a większej próby nie można byłoby właściwie zbadać w dostępnym czasie. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (38) CCCME stwierdziła, że nieobjęte klauzulą poufności odpowiedzi producentów unijnych na formularze kontroli wyrywkowej są niezgodne z art. 29 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, ponieważ producenci unijni nie udzielili odpowiedzi na wszystkie pytania zawarte w formularzu kontroli wyrywkowej. W szczególności CCCME wskazała, że przedsiębiorstwo 11 udzieliło odpowiedzi jedynie na pięć z 22 pytań zawartych w formularzu kontroli wyrywkowej. Ponadto CCCME argumentowała, że przedsiębiorstwo 11, przedsiębiorstwo 12 i przedsiębiorstwo 15 nie udzieliły informacji na temat stanu zatrudnienia, podczas gdy przedsiębiorstwo 7, przedsiębiorstwo 8, przedsiębiorstwo 9 i przedsiębiorstwo 13 przedstawiły jedynie dane indeksowane dotyczące stanu zatrudnienia w okresie objętym dochodzeniem bez przekazania danych dotyczących stanu zatrudnienia w poprzednich latach, pomimo że w formularzu kontroli wyrywkowej wykazały prowadzenie w tych latach działalności produkcyjnej. CCCME stwierdziła również, że żaden z producentów unijnych nie uzasadnił istnienia „wyjątkowych okoliczności” w żadnym kontekście i nie sporządził pełnych informacji.
- (39) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. Formularz kontroli wyrywkowej zawierał 10 pytań głównych. Ponadto pytania 5 i 6 zawierały po jednym dodatkowym pytaniu szczegółowym, które – ze względu na anonimowość przyznawaną producentom unijnym – były z natury poufne, ponieważ poproszono w nich o podanie nazw przedsiębiorstw powiązanych uczestniczących w produkcji i sprzedaży produktu podobnego w Unii oraz za pośrednictwem podwykonawców. Jasne jest również, że jeżeli dane przedsiębiorstwo nie posiadało przedsiębiorstw powiązanych uczestniczących w produkcji i sprzedaży produktu podobnego w Unii lub za pośrednictwem podwykonawców, nie miało obowiązku udzielenia odpowiedzi na odnośne pytanie szczegółowe. Było tak w przypadku przedsiębiorstwa 11, które w odpowiedzi na pytanie 6 poinformowało, że nie korzysta z podwykonawców. W tym przypadku nie było zatem jasne, dlaczego CCCME uznała, że przedsiębiorstwo 6 nie udzieliło odpowiedzi na pytanie szczegółowe 6(1). Ponadto pytanie 8 zawierało 5 dodatkowych pytań szczegółowych, a pytanie 9 zawierało 4 dodatkowe pytania podrzędne. Jak jednak wyjaśniono w nocie dołączonej do akt z 25 października 2023 r.⁽⁹⁾, udzielenie odpowiedzi na pytania 8 i 9, na które należało udzielić odpowiedzi twierdzącej lub przeczącej, mogło doprowadzić do ujawnienia tożsamości odnośnego producenta unijnego na podstawie wiedzy o rynku dotyczącej struktury przemysłu Unii, a zatem Komisja uznała, że odpowiedzi na te pytania (oraz na wskazane pytania szczegółowe) nie można było streścić w nieobjętej klauzulą poufności wersji formularza kontroli wyrywkowej bez ryzyka ujawnienia informacji poufnych w rozumieniu art. 29 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, co zagrażałoby tym samym zachowaniu anonimowości zagwarantowanej producentom unijnym. W związku z tym producenci unijni nie mieli obowiązku udzielenia odpowiedzi nieobjętej klauzulą poufności na te pytania. Przedsiębiorstwo 11 udzieliło odpowiedzi na pytania 1, 2, 4, 5, 6 i 7. W świetle zagwarantowanej anonimowości odpowiedzi na pytanie 3, w którym producenci unijni mieli wskazać modele BEV produkowane i sprzedawane w Unii, była z natury poufna, ponieważ umożliwiała rozpoznanie odnośnych podmiotów, zagrażając tym samym zachowaniu przez nich anonimowości.

⁽⁹⁾ Nota dołączona do akt z 25 października 2023 r. (t23.005006).

- (40) W odniesieniu do stanu zatrudnienia Komisja zwróciła uwagę, że przedsiębiorstwo 11 produkowało BEV wyłącznie w okresie objętym dochodzeniem i w niewielkich ilościach. Ponadto stan zatrudnienia nie należał do kryteriów doboru próby. Jak wyjaśniono w motywie 26, kryteria zastosowane do doboru próby producentów unijnych obejmowały wielkość produkcji i sprzedaży, rozmieszczenie geograficzne oraz modele BEV. W związku z tym niepodanie informacji na temat stanu zatrudnienia w okresie objętym dochodzeniem przez jednego z producentów unijnych lub podanie przez niektórych producentów unijnych stanu zatrudnienia wyłącznie w okresie objętym dochodzeniem nie skutkowało unieważnieniem ich odpowiedzi udzielonych na pytania z formularza kontroli wyrywkowej. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (41) W odniesieniu do argumentu podnoszącego, że producenci unijni nie uzasadnili istnienia „wyjątkowych okoliczności” w żadnym kontekście i nie sporządzili pełnych informacji, Komisja zauważyła, że nie było jasne, do których informacji odnosiła się CCCME. Jeżeli CCCME odnosiła się do danych kontaktowych przedsiębiorstw, ze względu na zagwarantowanie producentom unijnym anonimowości, jak wyjaśniono w motywach 12 i 13, producenci unijni nie mieli obowiązku powoływania się na istnienie „wyjątkowych okoliczności” w odpowiedzi na formularz kontroli wyrywkowej. Ponadto producenci unijni nie mogli podać swoich danych kontaktowych, ponieważ umożliwiłoby to rozpoznanie odnośnych podmiotów, co zagrażałoby zachowaniu przez nich anonimowości. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (42) Rząd ChRL i CCCME stwierdzili, że zgodnie z artykułem prasowym portalu MLex niemieccy producenci BEV, tacy jak Volkswagen, BMW i Mercedes-Benz, nie zostali objęci próbą. Rząd ChRL i CCCME argumentowali, że po raz drugi od momentu wszczęcia dochodzenia portal MLex posiadał informacje na temat kontroli wyrywkowej producentów unijnych, które nie były dostępne dla CCCME i chińskich producentów eksportujących, którzy współpracowali w ramach dochodzenia. CCCME i rząd ChRL argumentowali, że portal MLex otrzymał informację o wnioskach o zachowanie anonimowości producentów unijnych 13 października 2023 r., podczas gdy zainteresowane strony dowiedziały się o tym dwa tygodnie później. W związku z tym CCCME stwierdziła, że – jeżeli artykuł prasowy dotyczący próby producentów unijnych jest prawidłowy – CCCME wyraża zdecydowany sprzeciw wobec grupy producentów eksportujących objętych próbą, podnosząc, że Komisja powinna zastosować próbę statystycznie reprezentatywną. W tym kontekście powołała się na wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Fliesen-Zentrum Deutschland⁽¹⁰⁾. Ponadto CCCME argumentowała, że wyłączenie istotnych producentów unijnych z zakresu próby stanowiło znaczące odejście od utrwalonej praktyki Komisji, zgodnie z którą próby zwykle obejmują największych producentów w celu umożliwienia kompleksowej i reprezentatywnej analizy.
- (43) Komisja nie może komentować treści artykułów prasowych, ponieważ dla przedmiotowego dochodzenia istotne są informacje dostępne w aktach sprawy. Ponadto, jak wyjaśniono w motywach 12 i 13, producentom unijnym zagwarantowano anonimowość, dlatego Komisja nie może ujawnić nazw producentów unijnych objętych próbą. Co więcej, jak wyjaśniono w motywie 26, producenci objęci proponowaną próbą odpowiadali za 38 % wielkości sprzedaży i 34 % wielkości produkcji w Unii w okresie objętym dochodzeniem i wartości te uznano za reprezentatywne zgodnie z art. 27 rozporządzenia podstawowego. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (44) CCCME stwierdziła, że Komisja powinna ujawnić poziom współpracy producentów unijnych BEV, ponieważ jest to kwestia faktyczna leżąca u podstaw wszelkich ocen Komisji dotyczących istnienia zagrożenia spowodowaniem istotnej szkody. CCCME stwierdziła, że jeżeli producenci BEV przemysłu Unii nie ubiegają się o ochronę, nie należy nakładać jakichkolwiek środków na przywóz BEV z Chin.
- (45) Komisja zwróciła uwagę, że poziom współpracy w ramach dochodzenia jest niezbędny wyłącznie do zbadania sytuacji. Skoro obecne dochodzenie wszczęto z urzędu, Komisja nie ma obowiązku ujawnienia poziomu współpracy. Poziom współpracy producentów unijnych na etapie doboru próby był wystarczający, aby Komisja mogła dobrać reprezentatywną próbę producentów unijnych i kontynuować dochodzenie. Jak wyjaśniono w motywie 26, producenci unijni objęci próbą odpowiadali za 38 % wielkości sprzedaży oraz 34 % całkowitej wielkości produkcji przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem, które to wartości uznano za reprezentatywne. Ponadto w poniższej sekcji dotyczącej interesu Unii Komisja oceniła, czy wprowadzenie środków wyrównawczych na przywóz BEV z Chin leży w interesie Unii. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.

⁽¹⁰⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 września 2015 r., Fliesen-Zentrum Deutschland GmbH/Hauptzollamt Regensburg, C-687/13, EU:C:2015:573, pkt 86.

1.5.2. *Kontrola wyrywkowa importerów*

- (46) Aby podjąć decyzję co do konieczności przeprowadzenia kontroli wyrywkowej i, jeżeli konieczność taka zostanie stwierdzona, aby dokonać doboru próby, Komisja zwróciła się do importerów niepowiązanych o udzielenie informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu.
- (47) Ze względu na brak współpracy importerów niepowiązanych przeprowadzenie kontroli wyrywkowej nie było konieczne.

1.5.3. *Kontrola wyrywkowa producentów eksportujących w ChRL*

- (48) Aby podjąć decyzję co do konieczności przeprowadzenia kontroli wyrywkowej i, jeżeli konieczność taka zostanie stwierdzona, aby dokonać doboru próby, Komisja wezwała wszystkich producentów eksportujących w Chińskiej Republice Ludowej do udzielenia informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu. Ponadto Komisja zwróciła się do Misji Chińskiej Republiki Ludowej w Unii Europejskiej o wskazanie innych producentów eksportujących, którzy ewentualnie byliby zainteresowani udziałem w dochodzeniu, lub skontaktowanie się z nimi.
- (49) Wymagane informacje i zgodę na włączenie do próby otrzymano od dwudziestu jeden producentów eksportujących/grup producentów eksportujących z państwa, którego dotyczy postępowanie. Komisja dokonała wstępnego doboru próby obejmującej trzy współpracujące grupy producentów. Oprócz bezwzględnej wielkości wywozu do Unii Komisja rozważyła ponadto sprzedaż modeli BEV w różnych „segmentach rynku” (rozpatrywanych pod względem różnych „rodzajów produktu”), aby odpowiednio zapewnić największą reprezentatywność przemysłu wytwarzającego produkt objęty dochodzeniem. Komisja rozważyła również potencjalną kwalifikowalność grup producentów eksportujących do objęcia programami subsydiowania uwzględnionymi w memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów na podstawie odpowiedzi udzielonych na kwestionariusze kontroli wyrywkowej. Ze względu na charakter i skutki rozpatrywanego występowania subsydiowania, prowadzące do zwiększenia produkcji BEV, a w związku z tym do powstania potencjalnego zagrożenia spowodowaniem szkody dla przemysłu Unii, podczas doboru próby wzięto pod uwagę również wolne moce produkcyjne. Próba obejmowała następujące podmioty:
- Grupa BYD, w której skład wchodzi następujący producenci eksportujący:
 - BYD Auto Company Limited;
 - BYD Auto Industry Company Limited;
 - Changsha Xingchao Auto Company Limited;
 - Changzhou BYD Auto Company Limited;
 - Fuzhou BYD Industrial Company Limited.
 - Grupa SAIC, w której skład wchodzi następujący producenci eksportujący:
 - SAIC MAXUS Automotive Company Limited;
 - SAIC Motor Corporation Limited;
 - Nanjing Automobile (Group) Corporation.
 - Grupa Geely, w której skład wchodzi następujący producenci eksportujący:
 - Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited;
 - Zhejiang Geely Automobile Company Limited;

— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited.

- (50) Grupy producentów eksportujących objętych próbą („producenci eksportujący objęci próbą”) w okresie objętym dochodzeniem odpowiadali za 43 % wielkości produkcji, 51 % wielkości sprzedaży na rynku krajowym oraz 39 % szacowanej łącznej wielkości wywozu z ChRL do Unii w sztukach.
- (51) Zgodnie z art. 27 ust. 2 rozporządzenia podstawowego zasięgnięto opinii wszystkich znanych producentów eksportujących i rządu ChRL w kwestii doboru próby.
- (52) W odniesieniu do zaproponowanej próby otrzymano uwagi od rządu ChRL, CCCME i trzech grup producentów eksportujących, jednej włączonej do próby (BYD) i dwóch niewłączonych do próby – Tesla i Great Wall Motor Company Limited („GWM”) oraz od jednego producenta unijnego (przedsiębiorstwo 24).
- (53) Wszystkie te podmioty zapytały o powody odejścia od standardowej praktyki Komisji polegającej na zastosowaniu jedynie największej reprezentatywnej wielkości wywozu do Unii jako kryterium decyzyjnego na potrzeby doboru próby producentów eksportujących. Ponadto podmioty te stwierdziły, że w wyniku zastosowania w procesie doboru próby innych kryteriów niż największa wielkość wywozu, takich jak kwalifikowalność producentów eksportujących do objęcia programami subsydiowania oraz różnorodność modeli sprzedawanych w różnych segmentach rynku, Komisja nie dokonała doboru próby zgodnie z wymogami określonymi w art. 27 ust. 1 rozporządzenia podstawowego i art. 6.10 porozumienia antydumpingowego WTO wobec braku postanowień dotyczących kontroli wyrywkowej w porozumieniu SCM. Przedsiębiorstwo Tesla zwróciło się z wnioskiem o włączenie do próby z uwagi na praktykę Komisji polegającą na stosowaniu kryterium „największej reprezentatywnej wielkości wywozu do Unii”.
- (54) W tym kontekście Komisja zwróciła uwagę, że art. 27 rozporządzenia podstawowego nie przewiduje obowiązku wyboru wyłącznie największych producentów w ujęciu realnym ani nie zawiera rankingu kryteriów stosowanych na potrzeby kontroli wyrywkowej. Aby zapewnić skuteczność dochodzenia, Komisji przysługuje szeroki zakres swobodnego uznania⁽¹⁾ w zakresie doboru próby na podstawie kryteriów, które umożliwią zapewnienie jej reprezentatywnego charakteru pod względem kwalifikowalności subsydiów zarzuczanych w zawiadomieniu o wszczęciu. W szczególności art. 27 ust. 2 rozporządzenia podstawowego stanowi, że „ostatecznego wyboru stron [...] dokonuje Komisja”. W związku z tym Komisja rozważyła inne elementy, które uwzględniono również w poprzednich dochodzeniach antysubsydyjnych⁽²⁾, aby zagwarantować reprezentatywny charakter próby w odniesieniu do przemysłu BEV w Chinach.

⁽¹⁾ W sprawie T-444/11, Gold East Paper i Gold Huasheng Paper/Rada z dnia 11 września 2014 r. (T-444/11) (pkt 275) Trybunał przypomina o przysługującym instytucjom Unii szerokim zakresie swobodnego uznania, usankcjonowanym w orzecznictwie, w związku z czym kontrola sądowa oceny musi ograniczać się do oczywistego błędu w ocenie.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1519 z dnia 14 września 2015 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz biodiesla pochodzącego ze Stanów Zjednoczonych Ameryki (Dz.U. L 239 z 15.9.2015, s. 99 (motyw 20): Komisja dobrała próbę złożoną z trzech producentów eksportujących o największej wielkości sprzedaży krajowej i eksportowej); rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2287 z dnia 17 grudnia 2021 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz folii aluminiowej do dalszego przetwarzania pochodzącej z Chińskiej Republiki Ludowej i zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/2170 nakładające ostateczne cła antydumpingowe na przywóz folii aluminiowej do dalszego przetwarzania pochodzącej z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 458 z 22.12.2021, s. 344); rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/72 z dnia 18 stycznia 2022 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz przewodów światłowodowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 12 z 19.1.2022, s. 34, (motyw 49): Komisja uwzględniła również rozmieszczenie geograficzne przedsiębiorstw); rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/969 z dnia 8 czerwca 2017 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz niektórych wyrobów płaskich walcowanych na gorąco, z żeliwa, stali niestopowej i pozostałej stali stopowej, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 146 z 9.6.2017, s. 17, (motyw 28): Komisja uznała, że cztery grupy producentów eksportujących objętych próbą były reprezentatywne nie tylko w ujęciu realnym, lecz również pod względem ich kwalifikowalności do zarzutu subsydiowania zawartego w skardze, a także pod względem praktyk subsydiowania objętych dochodzeniem, jak określono w zawiadomieniu o wszczęciu); rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1690 z dnia 9 listopada 2018 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych i o wskaźniku nośności przekraczającym 121, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 283 z 12.11.2018, s. 1, (motyw 41): „(...) próba ma reprezentować cały przemysł oponiarski w ChRL w odniesieniu do kwalifikowalności pod względem wszystkich rodzajów domniemyanych subsydiów”.); rozporządzenie Rady (WE) nr 930/2003 z dnia 26 maja 2003 r. kończące postępowania antydumpingowe i antysubsydyjne dotyczące przywozu hodowlanego łososia atlantyckiego pochodzącego z Norwegii oraz postępowanie antydumpingowe dotyczące przywozu hodowlanego łososia atlantyckiego pochodzącego z Chile i Wysp Owczych (Dz.U. L 133 z 29.5.2003, s. 1, (motyw 25): za istotne kryteria dla doboru chilijskiej próby uznano również reprezentatywną wielkość sprzedaży krajowej i znaczącą wielkość produkcji.

- (55) Próbę producentów eksportujących dobrano nie tylko na podstawie wielkości wywozu, ale również różnorodności modeli BEV sprzedawanych w różnych segmentach rynku (tj. rodzajów produktu), reprezentatywności przedsiębiorstw lub grup pod względem potencjalnej kwalifikowalności do objęcia programami uwzględnionymi w memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów oraz ogólnej zdolności produkcyjnej, w tym wolnych mocy produkcyjnych. Rozpatrując łącznie wszystkie te czynniki, dobraną próbę uznano za najbardziej reprezentatywną, którą można było właściwie zbadać w dostępnym czasie. Dobór próby był w pełni zgodny z przepisami art. 27 rozporządzenia podstawowego przy uwzględnieniu specyfiki sprawy. Uwzględniając solidną reprezentatywność próby w świetle kryteriów wymienionych w motywie 49 oraz czas dostępny na przeprowadzenie dochodzenia, Komisja uznała, że włączenie dodatkowego producenta eksportującego do próby nie było właściwe. W związku z tym wniosek przedsiębiorstwa Tesla o włączenie go do próby został odrzucony.
- (56) Ponadto rząd ChRL stwierdził, że Komisja nie przedstawiła żądanego wyjaśnienia na temat doboru próby producentów eksportujących, zwłaszcza w odniesieniu do zastosowania czterech kryteriów, które wzięto pod uwagę podczas doboru próby, oraz ich względnej wagi, podstawy określenia wielkości sprzedaży eksportowej w różnych segmentach rynku, podstawy oceny potencjalnej kwalifikowalności grup producentów eksportujących do objęcia programami subsydiowania oraz dostępności wolnych mocy produkcyjnych, ani znaczenia decyzji Komisji o wykorzystaniu odpowiedzi udzielonych w formularzach kontroli wrywkowej na potrzeby przeprowadzenia kontroli wrywkowej bez uszczerbku dla ewentualnych powiązań producentów eksportujących z innymi grupami producentów eksportujących i bez względu na taką okoliczność.
- (57) Komisja uznała dobór trzech grup przedsiębiorstw za najbardziej reprezentatywną wielkość możliwą do zbadania w dostępnym czasie, w którym to celu nie rozpatrywała wyłącznie danych bezwzględnych dotyczących wielkości produkcji, sprzedaży i wywozu, lecz uwzględniła szereg dodatkowych elementów w celu oceny reprezentatywnego charakteru próby, w tym różnorodności modeli BEV sprzedawanych w różnych segmentach rynku, reprezentatywności przedsiębiorstw lub grup pod względem potencjalnej kwalifikowalności do objęcia programami uwzględnionymi w memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów oraz ogólnej zdolności produkcyjnej, w tym wolnych mocy produkcyjnych, na podstawie informacji przekazanych w formularzu kontroli wrywkowej. Podczas oceny tych elementów przyjęto kompleksowe podejście, w ramach którego żadnego z poszczególnych elementów nie uznano za mający decydujące znaczenie. Segmenty rynku rozważono na podstawie publicznie dostępnych informacji na temat modeli sprzedawanych przez producentów eksportujących na rynku Unii. Jak wskazano w nocie dotyczącej ostatecznej próby producentów eksportujących, Komisja uznała kwalifikowalność producentów eksportujących objętych próbą do objęcia programami subsydiowania za obiektywne kryterium mające zapewnić, aby próba reprezentowała poziom występowania subsydiowania w państwie, którego dotyczy postępowanie. Dobór próby opierał się na formularzach kontroli wrywkowej otrzymanych od współpracujących producentów eksportujących, które powinny obejmować wszystkie powiązane z nimi podmioty istotne dla dochodzenia. Jako że odpowiedzi te stanowią samoocenę, Komisja jednoznacznie stwierdziła, że może być uzasadnione przeprowadzenie wszelkich dodatkowych ocen w odniesieniu do podmiotów powiązanych producentów eksportujących objętych próbą.
- (58) Według rządu ChRL i CCCME w decyzji dotyczącej ostatecznego doboru próby nie przedstawiono żadnego uzasadnienia dotyczącego wyłączenia z zakresu próby producentów eksportujących przedsiębiorstwa Tesla, które jest największym chińskim producentem eksportującym.
- (59) Przedsiębiorstwo Tesla rzeczywiście było jednym z największych producentów eksportujących pod względem wielkości wywozu do Unii w okresie objętym dochodzeniem. Niemniej jednak, wbrew argumentacji CCCME, a także jak wyjaśniono w motywach 54 i 57, dobór próby nie powinien opierać się wyłącznie na największej wielkości produkcji, sprzedaży lub wywozu, lecz na największej reprezentatywnej wielkości. Jak wskazano w nocie dotyczącej ostatecznego doboru próby producentów eksportujących, uznano, że producenci eksportujący BEV prowadzący działalność w Chinach byli właściwie reprezentowani w ostatecznym doborze próby, który opierał się na największej reprezentatywnej wielkości produkcji, sprzedaży lub wywozu do Unii w okresie objętym dochodzeniem, którą można było właściwie zbadać w dostępnym czasie, uwzględniając elementy określone w motywie 57. W związku z powyższym Komisja odrzuciła argument rządu ChRL i CCCME.
- (60) Ponadto przedsiębiorstwo Tesla argumentowało, że Komisja nie objęła zakresem próby pełnych grup, lecz wybrała jedynie niektórych producentów eksportujących i przedsiębiorstwa powiązane w ramach grupy objętej próbą.

- (61) Uwaga ta nie znajduje jednak oparcia w faktach. Komisja nie dobrała próby na podstawie pojedynczych podmiotów, lecz grup wskazanych w informacjach udzielonych w odpowiedziach na formularze kontroli wyrywkowej. Wszystkie jednostki produkcyjne należące do tych grup zostały objęte zakresem próby, niezależnie od tego, czy zostały pojedynczo wymienione w nocie dotyczącej ostatecznego doboru próby producentów eksportujących.
- (62) Ponadto rząd ChRL i CCCME stwierdzili, że wybór trzech chińskich przedsiębiorstw bez uwzględnienia żadnych zagranicznych przedsiębiorstw lub spółek joint venture w zakresie próby doprowadził do dyskryminacji chińskich producentów. Rząd ChRL, przedsiębiorstwo BYD i przedsiębiorstwo Tesla zwrócili uwagę, że memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów, na którym Komisja oparła swoją ocenę potencjalnej kwalifikowalności do programów subsydiowania i dobór próby, jest stronnicze oraz że celowo zidentyfikowano i wskazano w nim określonych producentów w ChRL. Rząd ChRL, CCCME, przedsiębiorstwo Tesla i przedsiębiorstwo GWM stwierdzili, że wybierając próbę na podstawie kryteriów, które prawdopodobnie umożliwią stwierdzenie istnienia zagrożenia spowodowaniem szkody, Komisja nie dopełniła obowiązku przeprowadzenia obiektywnego badania szkody, o którym mowa w art. 8 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Wszystkie strony, które przedstawiły uwagi, podkreśliły brak dostatecznego ujawnienia informacji na temat metodyki i analizy zastosowanej w celu doboru próby.
- (63) Komisja odrzuciła argument, zgodnie z którym miałyby postępować w sposób dyskryminacyjny. Jak wyjaśniono w nocie dołączonej do akt dotyczącej ostatecznego doboru próby, po pierwsze, niektóre grupy objęte próbą posiadają spółki joint venture z udziałem europejskich producentów samochodów. Po drugie, wszelkie środki wprowadzone w wyniku dochodzenia miałyby zastosowanie do wszystkich BEV produkowanych i wywożonych z ChRL, niezależnie od struktury własności producentów eksportujących. Po trzecie, większość przedsiębiorstw lub grup, które zgłosiły się do objęcia próbą, całkowicie lub częściowo należy do chińskich podmiotów lub posiada umowy joint venture z zagranicznymi partnerami.
- (64) Potencjalna kwalifikowalność do objęcia programami uwzględnionymi w memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów była jednym z szeregu elementów rozważonych przez Komisję w celu zagwarantowania największej reprezentatywności producentów BEV i uzasadnienia reprezentatywnego charakteru próby zgodnie z art. 27 rozporządzenia podstawowego. Ponadto potencjalna kwalifikowalność pod względem programów subsydiowania stanowi element, któremu daleko jest do stronniczości, ponieważ jest to obiektywne kryterium mające zapewnić reprezentatywność próby niezależnie od poziomu występowania subsydiowania w państwie, którego dotyczy postępowanie. W związku z tym, stosując potencjalną kwalifikowalność jako jedno z kryteriów doboru próby spośród współpracujących producentów eksportujących, Komisja nie wybrała przedsiębiorstw, których poziom subsydiowania był najwyższy, ponieważ w chwili podjęcia decyzji w sprawie próby konkretne kwoty otrzymane przez te przedsiębiorstwa nie były znane. Co więcej, fakt, że dane przedsiębiorstwo może potencjalnie kwalifikować się *a priori* do otrzymania subsydium z konkretnego programu nie oznacza automatycznie, że przedsiębiorstwo to skorzystało z takiego programu w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym Komisja uznała, że przedsiębiorstwa nie były w stanie wykazać oczywistego błędu popełnionego przez Komisję w ocenie⁽¹³⁾ podczas doboru eksporterów objętych próbą, który doprowadziłby do mylących rezultatów i stanowiłby naruszenie obowiązku przeprowadzenia obiektywnego badania szkody – w którym to zakresie Komisja przypomina o przysługującej jej dużej swobodzie⁽¹⁴⁾.
- (65) Wreszcie, wbrew argumentacji niektórych stron, metodyka doboru próby została już szczegółowo objaśniona w nocie dotyczącej wstępnego doboru próby opublikowanej 25 października 2023 r.
- (66) Producent eksportujący GWM zwrócił się z wnioskiem o włączenie do próby oraz o usunięcie z jej zakresu jednego przedsiębiorstwa objętego próbą, argumentując, że wybrane przedsiębiorstwo nie reprezentowało całego przemysłu BEV w ChRL w wystarczający sposób pod względem marki, technologii i ceny głównego modelu BEV wywożonego przez to przedsiębiorstwo do Unii. Przedsiębiorstwo GWM argumentowało, że powinno zostać włączone do próby, ponieważ jako jeden z nielicznych producentów eksportujących przekazało wymagane informacje do celów kontroli wyrywkowej w odpowiednim czasie i stanowi jednego z największych reprezentatywnych eksporterów BEV w ChRL, mając na uwadze znacząco różne modele BEV, jakie wywozi do Unii, a także jego położenie geograficzne, zgodność z wymogami dotyczącymi bezpieczeństwa produktów i technologii środowiskowych, istotne inwestycje dokonywane w obszarze prac badawczo-rozwojowych oraz pionową integrację systemu jego łańcucha dostaw.

⁽¹³⁾ Sprawa T-30/19 i T-72/19, CRIA i CCCMC-Komisja, 4.5.2022, (T-30/19) (pkt 115: „należy przypomnieć, że ustalenie istnienia i wysokości szkody wyrządzonej przemysłowi Unii oraz istnienia związku przyczynowego zakłada ocenę złożonych sytuacji gospodarczych, w ramach których instytucje Unii dysponują szerokim zakresem swobodnego uznania”).

⁽¹⁴⁾ Tamże.

- (67) Wszystkie przedsiębiorstwa, które zgłosiły się do kontroli wyrывkowej, przekazały swoje odpowiedzi w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu lub w terminie uzgodnionym w następstwie uzasadnionych wniosków o wydłużenie terminu. Jak wskazano w motywach 53–57, Komisja uznała wybraną próbę za najbardziej reprezentatywną, którą można było właściwie zbadać w dostępnym czasie. Dobór próby był w pełni zgodny z przepisami art. 27 rozporządzenia podstawowego przy uwzględnieniu specyfiki sprawy. Jako że żaden z argumentów podniesionych przez przedsiębiorstwo GWM nie powodował unieważnienia doboru próby dokonanego przez Komisję, wniosek przedsiębiorstwa GWM o włączenie do próby został odrzucony.
- (68) CCCME oraz przedsiębiorstwa BYD, GWM i Tesla argumentowały ponadto, że wolnych mocy produkcyjnych nie można uznać za czynnik wykorzystywany do określenia próby, lecz za aspekt podlegający ocenie w toku dochodzenia.
- (69) Przedmiotowe dochodzenie jest prowadzone w oparciu o zagrożenie wystąpieniem szkody. W związku z tym informacje dotyczące poziomu potencjalnej wielkości sprzedaży producentów eksportujących w najbliższej przyszłości uznano za istotne podczas doboru reprezentatywnej próby. Posiadanie wolnych mocy produkcyjnych jako jeden z elementów leżących u podstaw decyzji Komisji w sprawie doboru próby nie wykluczał poddania tego czynnika ocenie w toku dochodzenia na potrzeby ustalenia istnienia zagrożenia spowodowaniem istotnej szkody dla przemysłu Unii.
- (70) W świetle wymienionych powodów Komisja zdecydowała o utrzymaniu zaproponowanej próby jako próby ostatecznej.
- (71) W uwagach przekazanych w następstwie decyzji dotyczącej doboru próby przedsiębiorstwo NIO zażądało dodatkowych wyjaśnień dotyczących jego konkretnej sytuacji wśród producentów nieobjętych próbą.
- (72) Komisja odniosła się do jego uwag w oddzielnej informacji przekazanej wyłącznie temu przedsiębiorstwu.
- (73) Po przeprowadzeniu kontroli wyrывkowej, w dniu 8 listopada 2023 r. odbyło się posiedzenie wyjaśniające z udziałem przedsiębiorstwa Smart, które zwróciło się z wnioskiem o nieuwzględnienie go w ramach Geely Group, lecz traktowanie jako odrębnego producenta eksportującego. W argumentacji na ten temat przedsiębiorstwo Smart oparło się w szczególności na ustaleniach Dyrekcji Generalnej Komisji Europejskiej ds. Konkurencji w procedurze dotyczącej kontroli połączeń w odniesieniu do produkcji BEV Smart w ChRL⁽¹⁵⁾.
- (74) Komisja odrzuciła ten argument. Po pierwsze, decyzje dotyczące połączeń są podejmowane w oparciu o inną podstawę prawną niż rozporządzenie podstawowe, która określa inne cele i wymaga innych rodzajów oceny. Po drugie, w decyzji dotyczącej połączenia wskazano, że spółka joint venture pomiędzy przedsiębiorstwami Daimler i Geely stanowi wspólne przedsiębiorstwo prowadzące działalność operacyjną w pełnym zakresie, lecz nie sformułowano żadnych wniosków w odniesieniu do jego zależności od Geely Group. W rzeczywistości w decyzji wykazano, że działalność przedsiębiorstwa Smart polegająca na produkcji i dystrybucji w ChRL odbywa się za pośrednictwem spółki joint venture z Geely. Ponadto spółka joint venture odpowiada również za sprzedaż i marketing w Unii. Co więcej, mając na uwadze istniejące stosunki handlowe pomiędzy przedsiębiorstwem Smart i Geely Group, obie strony wydawały się jednoznacznie powiązane w rozumieniu art. 127 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447⁽¹⁶⁾. Na tej podstawie Komisja uznała, że przedsiębiorstwo Smart należało traktować jako część grupy Geely.
- (75) CCCME uznała wymogi sprawozdawcze obowiązujące chińskich producentów eksportujących objętych próbą za nadmiernie uciążliwe, zwłaszcza w odniesieniu do informacji, o których przedstawienie zwrócono się do powiązanych dostawców materiałów wsadowych, oraz tłumaczenia sprawozdań rocznych.
- (76) W memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów wskazano, że subsydiowanie przez rząd ChRL obejmowało cały łańcuch produkcji i dostaw przemysłu BEV, między innymi w postaci dostarczania części i komponentów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Komisja uznała informacje wymagane od powiązanych stron producentów eksportujących objętych próbą za niezbędne do oceny istnienia subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych w odniesieniu do części i komponentów BEV, w tym akumulatorów, a w związku z tym odrzuciła argument CCCME.

⁽¹⁵⁾ Decyzja Komisji w sprawie M.9360 – Daimler/Geely/JV z dnia 10.12.2019 r. zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. b) rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004 oraz art. 57 Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym.

⁽¹⁶⁾ Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 558.

1.5.4. Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu i wizyty weryfikacyjne

- (77) Komisja wysłała kwestionariusze do rządu ChRL, trzech grup producentów eksportujących objętych próbą, czterech producentów unijnych objętych próbą oraz dwóch użytkowników.
- (78) Komisja otrzymała odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od rządu ChRL, trzech grup producentów eksportujących objętych próbą, czterech producentów unijnych objętych próbą oraz dwóch użytkowników.
- (79) Komisja zgromadziła i zweryfikowała wszystkie informacje uznane za niezbędne do stwierdzenia subsydiowania oraz określenia wynikającej z niego szkody (w tym zagrożenia wystąpieniem szkody) oraz interesu Unii.
- (80) Wizyty weryfikacyjne przeprowadzane na podstawie art. 26 rozporządzenia podstawowego odbyły się na terenie następujących przedsiębiorstw:

Producenci unijni i powiązane z nimi przedsiębiorstwa:

- Przedsiębiorstwo 7
- Przedsiębiorstwo 17
- Przedsiębiorstwo 18
- Przedsiębiorstwo 27

Użytkownicy:

- Leasys Luxembourg S.A.
- Leasys Mobility Portugal SA

Producenci eksportujący w ChRL i powiązane przedsiębiorstwa:

- Grupa BYD
 - Anyang BYD Industrial Co., Ltd., Anyang, Chiny
 - Bengbu FinDreams Battery Co., Ltd., Bengbu, Chiny
 - BYD Auto Co., Ltd., Xi'an, Chiny,
 - BYD Auto Industry Co., Ltd., Shenzhen, Chiny
 - BYD Auto Sales Co., Ltd., Shenzhen, Chiny
 - BYD Europe B.V., Niderlandy
 - BYD Lithium Battery Co., Ltd., Shenzhen, Chiny
 - BYD Co., Ltd., Shenzhen, Chiny
 - BYD (Shenzhen) Supply Chain Management, Shenzhen, Chiny
 - BYD Hong Kong, Hong Kong SAR
 - Changsha BYD Auto Co. Ltd., Changsha, Chiny
 - Changsha FinDreams Battery Co., Ltd., Changsha, Chiny
 - Changsha Xingchao Auto Co. Ltd., Changsha, Chiny
 - Chongqing FinDreams Battery Co., Ltd., Chongqing, Chiny
 - Chongqing FinDreams Battery Research Institute Co., Ltd., Chongqing, Chiny
 - Fuzhou BYD Industrial Co., Ltd., Fuzhou, Chiny
 - Fuzhou FinDreams Battery Co., Ltd., Fuzhou, Chiny

- Hefei BYD Co., Ltd., Hefei, Chiny
- Hengyang BYD Industrial Co., Ltd., Hengyang, Chiny
- Jinan BYD Auto Co., Ltd., Jinan, Chiny
- Jinan FinDreams Battery Co., Ltd, Jinan, Chiny
- Nanjing BYD Co., Ltd., Nanjing, Chiny,
- Shanghai BYD Co., Ltd., Shanghai, Chiny
- Taiyuan BYD Auto Co., Ltd, Taiyuan, Chiny
- Wuwei FinDreams Battery Co., Ltd., Wuwei, Chiny
- Xi'an BYD Auto Parts Co., Ltd., Xi'an, Chiny
- Xi'an BYD Electronics Co., Ltd., Xi'an, Chiny
- Xi'an FinDreams Battery Co., Ltd., Xi'an, Chiny
- Grupa Geely
 - Asia Europe Automobile Manufacturing (Taizhou) Co., Ltd.,
 - Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co. Ltd.,
 - Chongqing Ruilan Automobile Research Institute Co., Ltd.
 - Geely Automobile Group Co., Ltd.
 - Geely Automobile Research Institute (Ningbo) Co., Ltd.
 - Hangzhou Geely Automobile Co. Ltd.,
 - Hangzhou Zeekr Automobile Sales Service Co., Ltd.
 - Lingwu Automobile Technology (Chongqing) Co., Ltd.
 - Ningbo Geely Automobile Research and Development Co., Ltd.
 - Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co. Ltd.,
 - Ningbo Hangzhou Geely Automobile Parts Co. Ltd.,
 - Polestar Automotive China Distribution Co. Ltd,
 - Polestar Automotive Consulting Service Co. Ltd.
 - Qizheng New Energy Auto (Jinan) Co., Ltd.,
 - Quzhou Jidian Electric Vehicle Technology Co. Ltd.,
 - Shanghai Zeekr Blue New Energy Technology Co., Ltd.
 - Shanxi Geely Automobile Parts
 - Shanxi Geely Geometry Auto Co. Ltd.,
 - Shanxi New Energy Automobile Co. Ltd.,
 - Shidai Geely (Sichuan) Power Battery Co. Ltd.,
 - Sichuan LYNK&CO Automobile Manufacturing Co., Ltd.,
 - Smart Automobile Sales (Nanning) Co., Ltd.

- Smart Automobile Co., Ltd.
- Viridi E-Mobility Technology (Ningbo) Co., Ltd.,
- Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. Ltd.,
- Volvo Car Consulting Service Co. Ltd.,
- Volvo Cars (China) Investment Co. Ltd.,
- Wuhan Geely Automotive Industry (holding) Co., Ltd.
- Wuhan Geely Automotive Parts. Co. Ltd.,
- Wuhan Lotus car sales (sprzedaż eksportowa) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus cars (R&D) Co., Ltd.
- Wuhan Lotus Technology Co., Ltd.
- Xi'an Geely Automobile Co. Ltd.,
- ZEEKR Intelligent Technology Holding Limited Co., Ltd.
- Zhejiang Geely Automobile Co. Ltd., oddział Ningbo,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., oddział Wuhan,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., oddział Chengdu,
- Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd., siedziba zarządu
- Zhejiang Geely Holding Group Co. Ltd.,
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co. Ltd.,
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.
- Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Co., Ltd.,
- Zhejiang Liankong Technology Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Automobile R&D Co., Ltd.
- Zhejiang Zeekr Intelligent Technology Co., Ltd.
- Polestar Performance AB, Göteborg, Szwecja
- Smart Europe GmbH, Stuttgart, Niemcy
- Grupa SAIC
 - SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.
 - SAIC Volkswagen Power Battery Co., Ltd.
 - SAIC Volkswagen Sales Co., Ltd.
 - SAIC General Motors Co., Ltd.
 - SAIC General Motor Sales Co., Ltd.
 - SAIC Motor Co., Ltd.
 - United Auto Battery Co., Ltd.
 - United Auto Battery System Co., Ltd.

- Saike REPT Power Battery System Co., Ltd.
- Shanghai Automobile Group Finance Co., Ltd.
- Nanjing Automobile (Group) Co., Ltd.
- Nanjing Mingjue Automobile Trade Co., Ltd.
- SAIC MAXUS Automotive Co., Ltd
- SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.
- Guangxi Haoling Automotive Technology Co., Ltd.
- Shanghai Automobile Gear Works Co., Ltd.
- SAIC Motor International Co., Ltd.
- Shanghai Automotive Industry Sales Co., Ltd.
- Shanghai Anji Automobile Sales Co., Ltd.
- Rising Auto Technology Co., Ltd.
- Shanghai Automotive Asset Management Co., Ltd.
- Z-One Technology Co., Ltd.
- SAIC Motor Europe B.V.
- SAIC Motor France SAS
- SAIC Motor Deutschland GmbH
- SAIC Motor Central and Eastern Europe Kft.

- (81) Jak podkreślono w sekcji 3.3, Komisja napotkała trudności w zakresie współpracy, ponieważ kilka chińskich grup objętych próbą nie udzieliło odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu w odniesieniu do określonych przedsiębiorstw lub przekazało niekompletne informacje na temat struktury ich przedsiębiorstw lub kosztów produkcji, bądź nie przekazało ich wcale. W związku z tym Komisja nie uzyskała pełnego obrazu przedsiębiorstw, które powinny przekazać odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, ani odpowiadającego im udziału w całkowitych kosztach produkcji.
- (82) Na podstawie informacji zawartych w aktach sprawy Komisja postanowiła zatem skoncentrować się na producentach BEV, dostawcach głównych materiałów wsadowych oraz innych przedsiębiorstwach uczestniczących w finansowaniu oraz działalności badawczo-rozwojowej, którzy przekazali odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu i których można było zweryfikować w okresie poprzedzającym wprowadzenie środków tymczasowych.
- (83) Pomimo otrzymania również odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od innych przedsiębiorstw powiązanych, których działalność podlegała wymogowi przekazania odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, Komisja nie była w stanie ocenić tych odpowiedzi w okresie poprzedzającym wprowadzenie środków tymczasowych. Komisja zastrzega sobie prawo do oceny tych odpowiedzi do końcowego etapu przedmiotowego postępowania.

1.5.5. *Argumenty dotyczące przejrzystości i procedury*

- (84) Zdaniem rządu ChRL to, że portal MLex miał posiadać więcej informacji na temat próby producentów unijnych BEV od zainteresowanych stron, potwierdza brak przejrzystości dochodzenia i rzutuje na prawa zainteresowanych stron do sprawiedliwości proceduralnej.
- (85) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Jak wskazano w motywie 43 powyżej, Komisja nie może komentować treści artykułów prasowych, a odnośne informacje są zawarte w aktach sprawy będącej przedmiotem obecnego dochodzenia. Komisja włączyła do akt dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności wszystkie istotne informacje w odpowiednim czasie i zapewniła stronom wiele możliwości przedstawienia uwag. Komisja należycie oceniła wszystkie otrzymane uwagi w toku dochodzenia i wyjaśniła je w odpowiedniej sekcji niniejszego rozporządzenia.

- (86) CCCME stwierdziła, że Komisja opóźniła włączenie do nieobjętych klauzulą poufności akt dochodzenia odpowiedzi przemysłu Unii na pytania zawarte w kwestionariuszu, w wyraźnym przeciwieństwie do tempa udostępnienia przez Komisję nieobjętych klauzulą poufności wersji odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przekazanych przez chińskich producentów eksportujących. CCCME stwierdziła, że opóźnienia te przyczyniły się do braku przejrzystości w odniesieniu do przemysłu BEV w Unii oraz aspektów dochodzenia dotyczących wystąpienia szkody.
- (87) Komisja nie zgadza się z tym twierdzeniem. Jak wyjaśniono w motywach 12 i 13, producentom unijnym zapewniono anonimowość. W związku z tym Komisja musiała starannie zweryfikować dokumenty przekazane przez przemysł Unii, aby zagwarantować, że nie umożliwiły one nieumyślnego ujawnienia tożsamości producentów unijnych, a w związku z tym nie zagrażały zachowaniu przez nich anonimowości. Weryfikacje te były czasochłonne. CCCME i inne zainteresowane strony miały wiele czasu na przedstawienie uwag dotyczących odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu po włączeniu ich do nieobjętych klauzulą poufności akt dochodzenia.
- (88) CCCME stwierdziła, że nieuwzględnienie w aktach nieobjętych klauzulą poufności korespondencji pomiędzy Komisją a ACEA wyraźnie wskazywało na brak przejrzystości dochodzenia, ponieważ dane dotyczące wskaźników makroekonomicznych zwykle przekazywały stowarzyszenia branżowe. CCCME zwróciła się do Komisji o wyjaśnienie sposobu gromadzenia i oceny danych makroekonomicznych w ramach dochodzenia.
- (89) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Nie istnieje żaden wymóg prawny nakazujący Komisji pozyskanie danych dotyczących wskaźników makroekonomicznych od stowarzyszenia branżowego, takiego jak ACEA. Komisja może również korzystać z innych źródeł informacji. Źródła te oraz ocenę wskaźników makroekonomicznych przedstawiono w sekcji dotyczącej wystąpienia szkody. Komisja nie mogła ujawnić źródeł ani metodyki oceny wskaźników makroekonomicznych przed zakończeniem wstępnego etapu dochodzenia.
- (90) CCCME zwróciła uwagę, że przedsiębiorstwo 29 przekazało niektóre informacje wyłącznie w wersji poufnej, a w związku z tym zainteresowane strony nie miały możliwości zapoznania się z informacjami przedłożonymi przez przedsiębiorstwo 29 ani odniesienia się do nich. W związku z tym CCCME zwróciła się do Komisji o udostępnienie tych informacji w aktach nieobjętych klauzulą poufności.
- (91) Komisja sprawdziła te informacje i stwierdziła, że nie podlegają one istotnemu streszczeniu. Ponadto Komisja nie wykorzystywała tych konkretnych informacji w ramach bieżącego dochodzenia. Wniosek ten został zatem odrzucony.
- (92) Komisja włączyła do akt dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności wersję bez klauzuli poufności zasadniczych informacji, o których przedstawienie zwrócono się w tabelach kwestionariusza przeznaczonych dla producentów unijnych objętych próbą, w postaci zindeksowanej i skonsolidowanej (a zatem dane dotyczące producentów unijnych objętych próbą zostały ujęte w formie zagregowanej). Komisja uznała, że nie należy włączać do wersji nieobjętej klauzulą poufności odnośnych tabel dotyczących każdego producenta unijnego z osobna, aby chronić anonimowość tożsamości producentów unijnych objętych próbą, ponieważ istniało ryzyko, że tendencje w zakresie wskaźników dla poszczególnych przedsiębiorstw mogły spowodować nieumyślne ujawnienie tożsamości producentów unijnych objętych próbą, a w związku z tym zagrazić zachowaniu przez nich anonimowości.
- (93) W tym kontekście CCCME zwróciła się do Komisji o wyjaśnienie, (i) w jaki sposób uzasadnienie zmiany praktyki Komisji wyjaśnionej w motywie 92 znalazło poparcie w faktach uwzględnionych w aktach sprawy, ponieważ każdy z producentów unijnych objętych próbą przekazał indywidualnie zindeksowane dane w odniesieniu do szeregu wskaźników ekonomicznych (w tym zdolności produkcyjnej, wielkości produkcji, wielkości sprzedaży i wartości w odniesieniu do powiązanych i niepowiązanych podmiotów oraz stanu zatrudnienia) w okresie badanym w odpowiedziach na pytania zawarte w formularzu kontroli wrywkowej udostępnionych w aktach dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności; (ii) w jaki sposób indywidualnie zindeksowane dane i wynikające z nich tendencje w zakresie pozostałych wskaźników wystąpienia szkody mogły spowodować ujawnienie tożsamości producenta unijnego BEV oraz (iii) w jaki sposób indywidualnie zindeksowane dane dotyczące czterech producentów unijnych mogły spowodować ujawnienie ich tożsamości, skoro dane dotyczące wskaźników ekonomicznych, a w szczególności dotyczące BEV, nie były publicznie dostępne w sprawozdaniach rocznych ani innych dokumentach przedłożonych przez producentów unijnych BEV, a większość producentów unijnych BEV wytwarza również inne rodzaje pojazdów oprócz BEV.

- (94) W związku z tym CCCME zwróciła się do Komisji o włączenie do akt dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności zindeksowanych danych w podziale na poszczególne przedsiębiorstwa w odniesieniu do wszystkich czterech producentów unijnych BEV objętych próbą ze względu na brak ryzyka identyfikacji tych producentów na podstawie takich danych. Ponadto CCCME przypominała, że informacje te są istotne dla przedstawienia obrony CCCME z następujących względów: (i) tożsamość producentów unijnych BEV objętych próbą pozostała poufna i nie można było w żaden sposób ustalić faktycznych wyników tych przedsiębiorstw i ewentualnego doświadczenia przez nich ryzyka wystąpienia szkody ze strony przywozu chińskich BEV, (ii) zagregowane zindeksowane dane udostępnione przez Komisję nie dostarczyły żadnych istotnych informacji i w rzeczywistości wydawały się nieprawidłowe, (iii) dane zindeksowane dotyczące konkretnych przedsiębiorstw umożliwiłyby CCCME zrozumienie sytuacji ekonomicznej producentów unijnych objętych próbą, jako że dotyczące ich dane posłużyłyby jako podstawa oceny wskaźników mikroekonomicznych oraz istnienia podjęcia cenowego/zaniżania cen oraz (iv) podczas gdy CCCME w żaden sposób nie mogła sprawdzić dokładności danych zgłoszonych przez producentów unijnych BEV, indeksacja na poziomie poszczególnych przedsiębiorstw umożliwiłaby przynajmniej CCCME porównanie danych początkowo przedstawionych w odpowiedziach na pytania formularza kontroli wrywkowej, a następnie w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu.
- (95) Komisja zauważyła, że unijny rynek BEV składa się z niewielkiej liczby grup producentów. W odniesieniu do przemysłu BEV w Unii istnieje wiele ogólnodostępnych informacji, a także istnieją usługi udostępniające bardzo szczegółowe informacje na jego temat na zasadzie płatnej subskrypcji, do których to informacji CCCME mogła uzyskać dostęp. W związku z tym istnieje wysokie ryzyko, że tendencja wynikająca z informacji gospodarczych i finansowych, o których przedstawienie zwróciła się Komisja w kwestionariuszu, w połączeniu z określonymi informacjami dostępnymi publicznie i na podstawie płatnej subskrypcji mogłyby umożliwić rozpoznanie odnośnych podmiotów, co zagrażałoby zachowaniu przez nich anonimowości.
- (96) Ponadto informacje, o których podanie proszono w formularzach kontroli wrywkowej, były znacznie mniej szczegółowe od informacji, o których przedstawienie zwrócono się w kwestionariuszu. Przykładowo, w odniesieniu do informacji gospodarczych i finansowych w formularzu kontroli wrywkowej zwrócono się o przedstawienie informacji na temat (i) wielkości produkcji, (ii) zdolności produkcyjnej, (iii) całkowitej wielkości i wartości sprzedaży w Unii, (iv) wielkości i wartości sprzedaży na rzecz powiązanych przedsiębiorstw oraz (v) liczby pracowników. Oprócz tych informacji odnośna dokumentacja zawierająca skonsolidowane wskaźniki, która została włączona do nieobjętych klauzulą poufności akt dochodzenia, obejmowała również informacje na temat (i) średniej ceny sprzedaży w łącznej sprzedaży, w sprzedaży na rynek Unii na rzecz niepowiązanych i powiązanych klientów, (ii) wielkości, wartości i cen w sprzedaży eksportowej na rzecz niepowiązanych i powiązanych klientów, (iii) średniego jednostkowego kosztu produkcji, (iv) zysku przed opodatkowaniem w Unii ze sprzedaży na rzecz niepowiązanych i powiązanych klientów, (v) wykorzystania mocy produkcyjnych, (vi) stanu zapasów na koniec okresu sprawozdawczego, (vii) kosztów pracy w odniesieniu do BEV, (viii) przepływów środków pieniężnych, (ix) całkowitych środków trwałych wykorzystywanych do wytwarzania produktu objętego dochodzeniem, (x) zwrotu z inwestycji, (xi) całkowitej wartości inwestycji w produkt objęty dochodzeniem oraz (xii) łącznego udziału amortyzacji w produkcji objętym dochodzeniem.
- (97) Ponadto Komisja włączyła tę dokumentację do nieobjętych klauzulą poufności akt dochodzenia po przekazaniu przez producentów unijnych objętych próbą odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. W związku z tym dokumentacja, o której mowa, opierała się na niezweryfikowanych danych. Po weryfikacji danych Komisja włączyła zmienioną dokumentację do nieobjętych klauzulą poufności akt dochodzenia. Komisja przeanalizowała ten argument w świetle zmienionych informacji i ustaliła, że nie ma on już zastosowania. Co więcej, Komisja włączyła również do akt udział procentowe dotyczące reprezentatywności na podstawie wielkości sprzedaży i produkcji producentów unijnych objętych próbą po weryfikacji przekazanych przez nich danych.
- (98) W związku z powyższym wniosek został odrzucony.
- (99) Alternatywnie wobec wniosku, o którym mowa w motywie 94, CCCME zwróciła się również do Komisji o przedstawienie zagregowanych danych dotyczących wszystkich czterech producentów unijnych objętych próbą w odniesieniu do poszczególnych wskaźników szkody w liczbach bezwzględnych lub zakresach liczbowych.
- (100) Jak wyjaśniono w motywie 95, Komisja przedstawiła wskaźniki mikroekonomiczne w wartościach bezwzględnych w sekcji dotyczącej wystąpienia szkody. Pozostałe wskaźniki makroekonomiczne przedstawione przez Komisję również w sekcji dotyczącej wystąpienia szkody nie opierają się jedynie na danych dotyczących producentów unijnych objętych próbą, lecz na danych dotyczących całej Unii, zgodnie z wyjaśnieniami zawartymi w sekcji dotyczącej wystąpienia szkody. Wniosek ten został zatem odrzucony.

- (101) Jeśli chodzi o wielkość sprzedaży producentów unijnych objętych próbą, CCCME zwróciła się do Komisji o przedstawienie (i) udziału procentowego sprzedaży wszystkich czterech producentów unijnych objętych próbą prowadzonej bezpośrednio na rzecz niezależnych klientów oraz na rzecz powiązanych przedsiębiorstw w okresie badanym w Unii i poza Unią; (ii) geograficznego zasięgu sprzedaży producentów unijnych na rzecz powiązanych i niepowiązanych podmiotów; (iii) informacji na temat tego, czy całość sprzedaży w UE na rzecz powiązanych podmiotów dotyczyła powiązanych podmiotów, które wypełniły załącznik I do kwestionariusza; oraz (iv) informacji na temat udziału procentowego wywozu w łącznej produkcji wszystkich czterech producentów unijnych objętych próbą w UE w każdym roku uwzględnionym w okresie badanym. Ponadto CCCME stwierdziła, że jeżeli nie wszystkie przedsiębiorstwa powiązane wypełniły załącznik I, oznaczałoby to, że wielkość sprzedaży na rzecz niezależnych klientów nie wynosiłaby 38 % wielkości sprzedaży w Unii, jak wskazała Komisja w nocie dołączonej do akt w odniesieniu do próby producentów unijnych.
- (102) Jeśli chodzi o sprzedaż na rzecz przedsiębiorstw niepowiązanych i powiązanych w Unii, Komisja przedstawiła dodatkowe wyjaśnienia w nocie dołączonej do akt z dnia 4 czerwca 2024 r. ⁽¹⁷⁾, w której wskazała, że zgromadziła przedmiotowe dane dotyczące wielkości sprzedaży na poziomie ceny sprzedaży na rzecz pierwszego niepowiązanego klienta i skonsolidowała te dane dotyczące sprzedaży z danymi dotyczącymi sprzedaży na rzecz niepowiązanych klientów producentów unijnych objętych próbą. Jeśli chodzi o sprzedaż poza Unią, należy przypomnieć, że celem dochodzenia jest między innymi ocena sytuacji gospodarczej i finansowej produkcji i sprzedaży przemysłu Unii na terytorium Unii, a nie poza nią. Wpływ wywozu na przemysł Unii objaśniono w motywach 1183–1185. Ponadto zasięg geograficzny sprzedaży producentów unijnych objętych próbą był z natury poufny i od chińskich producentów eksportujących również nie wymagano przedłożenia takich informacji w aktach nieobjętych klauzulą poufności. Co więcej, CCCME nie wyjaśniła powodów, dla których te konkretne informacje są istotne.
- (103) CCCME zwróciła się również do Komisji o przedstawienie stosunku zdolności produkcyjnej do wielkości produkcji BEV i innych rodzajów pojazdów w okresie badanym.
- (104) Komisja przypomniła, że obecne dochodzenie dotyczy wyłącznie BEV, a zatem zdolność produkcyjna i wielkość produkcji innych pojazdów producentów unijnych objętych próbą jest nieistotna. Wniosek ten został zatem odrzucony.
- (105) CCCME zwróciła się do Komisji o przedstawienie wykazu państw członkowskich objętych zasięgiem działania producentów unijnych objętych próbą, argumentując, że położenie geograficzne producentów unijnych objętych próbą zostało ujawnione w przypadkach, w których producentom unijnym przyznano anonimowe traktowanie.
- (106) Komisja przypomniła, że w Unii funkcjonuje niewielka liczba grup producentów BEV. Ponadto lokalizacja ich działalności produkcyjnej stanowi informację dostępną publicznie. W tym przypadku Komisja nie mogła zatem ujawnić lokalizacji producentów unijnych objętych próbą, ponieważ mogłoby to umożliwić rozpoznanie odnośnych podmiotów, co zagrażałoby zachowaniu przez nich anonimowości. Wniosek został wobec tego odrzucony.
- (107) CCCME zwróciła się również do Komisji o przedstawienie (i) zbiorczego wykazu numerów kontrolnych produktu sprzedawanego przez wszystkich czterech producentów unijnych objętych próbą w okresie badanym w Unii i poza Unią, z rozróżnieniem na sprzedaż na rzecz powiązanych i niepowiązanych przedsiębiorstw, (ii) segmentów rynku objętych sprzedażą prowadzoną przez producentów unijnych BEV na rzecz podmiotów powiązanych i niepowiązanych w Unii i poza Unią, oraz (iii) charakterystyki produktu, o której przedstawienie poproszono w tabeli zatytułowanej „Charakterystyka produktu” zawartej w kwestionariuszu przeznaczonym dla producentów unijnych.
- (108) Komisja zauważyła, że w kwestionariuszu zwróciła się o przedstawienie informacji na poziomie numeru kontrolnego produktu wyłącznie w odniesieniu do okresu objętego dochodzeniem, a nie całego okresu badanego. Dotyczyło to zarówno producentów unijnych objętych próbą, jak i chińskich producentów eksportujących objętych próbą. W związku z tym Komisja nie mogła przekazać CCCME informacji, których nie posiadała. Ponadto informacje dotyczące numerów kontrolnych produktu i charakterystyki produktu w odniesieniu do każdego objętego próbą producenta unijnego i chińskiego producenta eksportującego są z natury poufne, a w związku z tym nie można było ich włączyć do nieobjętych klauzulą poufności akt dochodzenia. Numery kontrolne produktu zwykle przekazuje się w indywidualnych ujawnieniach na rzecz chińskich producentów eksportujących i producentów unijnych objętych próbą, gdy numery te nie są poufne. Jeśli chodzi o segmenty rynku, jak wyjaśniono w motywach 1040–1048, Komisja nie uznała za konieczne przeprowadzenia analizy segmentacji rynku. Wniosek ten został zatem odrzucony.

⁽¹⁷⁾ t24.004547

1.5.6. Uwagi dotyczące wszczęcia

- (109) Uwagi dotyczące wszczęcia dochodzenia otrzymano od rządu ChRL, CCCME oraz przedsiębiorstwa 24.
- (110) Rząd ChRL stwierdził, że dochodzenie ma charakter czysto polityczny i dyskryminacyjny oraz że w ostatnich latach sama UE przyznawała subsydia w wysokości wielu miliardów euro na budowę łańcucha dostaw BEV i w dalszym ciągu będzie subsydiować swój przemysł BEV w przyszłości. Rząd ChRL uznał przedmiotowe dochodzenie za szkodliwe dla rozwoju światowego przemysłu BEV, zwłaszcza z uwagi na to, że chińskie i unijne łańcuchy dostaw BEV są od siebie współzależne i są głęboko zintegrowane, oraz że utrudni to dwustronne działania na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu.
- (111) Nie wszystkie subsydia stanowią podstawę środków wyrównawczych zgodnie z porozumieniem SCM, a obecne dochodzenie ogranicza się do subsydiów przyznawanych w Chinach na rzecz zainteresowanych producentów eksportujących produkt objęty postępowaniem. Zarzuty sformułowane przez rząd ChRL w żadnym razie nie wpływają na tymczasowe ustalenia Komisji, z których wynika, że rząd ChRL przyznał subsydia producentom eksportującym BEV, które to subsydia stanowią podstawę środków wyrównawczych zgodnie z porozumieniem SCM i rozporządzeniem podstawowym. Wbrew twierdzeniu rządu ChRL, chińskie subsydia stanowiące podstawę środków wyrównawczych prowadzą do powstania nieuczciwej konkurencji, która szkodziłaby jedynie rozwojowi światowego przemysłu BEV, zwłaszcza przemysłu Unii. Dwustronne działania na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu nie mogą opierać się na nieuczciwej konkurencji w postaci subsydiowanych BEV po niskich cenach, lecz powinny opierać się na równych warunkach działania, w ramach których uczciwa konkurencja i innowacyjność będą stanowić siłę napędową zielonej transformacji. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (112) Rząd ChRL argumentował, że nie zapewniono mu istotnej i właściwej możliwości odbicia konsultacji przed wszczęciem dochodzenia w rozumieniu art. 13.1 porozumienia SCM, ponieważ Komisja nie podała do wiadomości publicznej informacji o wszczęciu dochodzenia przed zaproszeniem rządu ChRL na konsultacje, które zaplanowano w czasie obchodów święta narodowego w Chinach, co zagrażało możliwości przeprowadzenia właściwych konsultacji przez rząd ChRL. Rząd ChRL stwierdził ponadto, że nie przekazano mu żadnych informacji ani dowodów dotyczących zakresu produktu, szczególnych okoliczności uzasadniających wszczęcie dochodzenia z urzędu, składu przemysłu Unii, informacji i dowodów leżących u podstaw zarzutów dotyczących występowania subsydiowania, danych dotyczących zagrożenia spowodowaniem szkody ani danych leżących u podstaw istnienia związku przyczynowego. Ponadto konsultacje przed wszczęciem dochodzenia nie obejmowały wszystkich domniemanych programów subsydiowania.
- (113) Zgodnie z art. 10 ust. 7 rozporządzenia podstawowego oraz art. 13.1 porozumienia SCM Komisja zaprosiła rząd ChRL na konsultacje w celu wyjaśnienia sytuacji dotyczącej domniemanych subsydiów przed wszczęciem dochodzenia. Oświadczenie przewodniczącej Komisji dokonane w orędzii o stanie Unii w dniu 13 września 2023 r., dotyczące wszczęcia przez Komisję dochodzenia antysubsydyjnego dotyczącego przywozu pojazdów elektrycznych z Chin, nie stanowiło wszczęcia dochodzenia. W dniu 22 września 2023 r. rząd ChRL otrzymał notę werbalną z powiadomieniem o decyzji Komisji Europejskiej dotyczącej wszczęcia postępowania antysubsydyjnego z urzędu. Miało to miejsce przed rozpoczęciem obchodów święta narodowego w Chinach. Wraz ze wspomnianą notą werbalną rząd ChRL otrzymał streszczenie dotyczące występowania subsydiowania oraz zagrożenia spowodowaniem szkody, w którym przedstawiono wystarczające dowody wskazujące na istnienie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych, zagrożenia wystąpieniem szkody i związek przyczynowy. Ani art. 11 ust. 8 rozporządzenia podstawowego, ani art. 13.1 porozumienia SCM nie nakłada na Komisję obowiązku przesłania rządowi ChRL pełnych akt sprawy dotyczących dochodzenia wszczętego z urzędu przed wszczęciem dochodzenia. Programy, które rzekomo nie zostały objęte zakresem konsultacji, nie stanowią innych zidentyfikowanych subsydiów, lecz należą do programów omówionych przez Komisję i rząd ChRL w trakcie konsultacji. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (114) Rząd ChRL stwierdził, że jego prawo do obrony naruszono, ponieważ Komisja odmówiła odpowiedniego przedłużenia terminu, natomiast rząd ChRL przedstawił szereg argumentów przemawiających za takim przedłużeniem.
- (115) W sekcji 9 zawiadomienia o wszczęciu określono, że o przedłużenie terminów należy zwracać się wyłącznie w wyjątkowych okolicznościach, a terminy te mogą zostać przedłużone tylko w należycie uzasadnionych przypadkach, po wskazaniu uzasadnionych powodów. Ponadto określono, że odnośnie do terminów przekazania innych informacji niż odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, będą one przedłużane o nie więcej niż 3 dni, chyba że wskazane zostaną wyjątkowe okoliczności. Rząd ChRL nie wykazał okoliczności o tak wyjątkowym charakterze, które uzasadniałyby przedłużenie terminu o więcej niż 3 dni. Ze względu na weekend, który przypadał w ciągu tego 3-dniowego przedłużenia, termin dla rządu ChRL przedłużono o 4 dni kalendarzowe. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (116) Ponadto rząd ChRL i CCCME twierdziły, że nie zostały spełnione wymogi wszczęcia dochodzenia z urzędu na podstawie art. 10 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. Według rządu ChRL i CCCME Komisja nie wykazała istnienia żadnych szczególnych okoliczności, które uzasadniałyby wszczęcie dochodzenia bez otrzymania pisemnej skargi ze strony lub w imieniu przemysłu Unii. Rząd ChRL argumentował, że unijny przemysł BEV mógł sam złożyć skargę, a fakt, że tego nie zrobił, był wyraźnym dowodem na to, że nie istniały wyjątkowe i szczególne okoliczności uzasadniające wszczęcie dochodzenia z urzędu. Ponadto Rząd ChRL twierdził, że zgodnie z doniesieniami prasowymi producenci BEV z Unii publicznie sprzeciwiali się obecnemu dochodzeniu i że był to wyraźny dowód na to, że nie istniały wyjątkowe i szczególne okoliczności uzasadniające wszczęcie sprawy z urzędu.
- (117) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wystarczająco uzasadniła wszczęcie postępowania z urzędu. W szczególności Komisja uznała, że szybka penetracja rynku przez tani i subsydiowany przywóz pojazdów elektrycznych z napędem akumulatorowym z Chin, który zagraża nieodwracalnymi szkodami dla przemysłu Unii, stanowi szczególny czynnik uzasadniający wszczęcie dochodzenia z urzędu. Subsydiowanie chińskiego sektora BEV zwiększyło i przyspieszyło napływ produkowanych w Chinach BEV na rynek Unii, po cenach powodujących obniżenie cen lub uniemożliwiających wzrost cen, który w przeciwnym razie miałby miejsce, co grozi wyrządzeniem istotnej szkody unijnemu przemysłowi BEV, która może być nieodwracalna ze względu na rozwój technologiczny i wymagany poziom finansowania badań i rozwoju. Fakt, że unijny przemysł BEV mógł niezależnie złożyć skargę, nie wpływa na ustalenie Komisji, że w tym konkretnym przypadku istniały szczególne okoliczności uzasadniające wszczęcie dochodzenia z urzędu. Ponadto Komisja nie komentuje doniesień prasowych. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (118) Rząd ChRL twierdził, że zawiadomienie o wszczęciu nie zawierało dowodów na udzielanie preferencyjnych pożyczek i ubezpieczeń kredytów eksportowych, nie zawierało wystarczających dowodów na udzielanie dotacji, nie zawierało dowodów na zapewnienie towarów i usług za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, nie zawierało dowodów zbadania utraconych lub niepobranych dochodów władz publicznych oraz nieprawidłowo określało obniżki podatków wywozowych.
- (119) Dowody zawarte w zawiadomieniu o wszczęciu stanowiły informacje, do których Komisja miała dostęp przed wszczęciem dochodzenia. Jak przedstawiono w memorandum w sprawie wystarczających dowodów zawierającym dokonaną przez Komisję ocenę wszystkich dowodów dotyczących ChRL, którymi dysponuje Komisja i na podstawie których Komisja wszczęła dochodzenie, na etapie wszczęcia postępowania istniały wystarczające dowody na to, że domniemane subsydia stanowiły podstawę środków wyrównawczych pod względem istnienia, kwoty i charakteru. W odniesieniu do wszystkich różnych programów wymienionych w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja przedstawiła podstawę prawną, specyfikę tych programów subsydiowania dla sektora BEV oraz, w zakresie, w jakim Komisja miała do nich dostęp, szczegółowe informacje z publicznie dostępnych źródeł na temat kwot subsydiów przekazanych przez rząd ChRL producentom eksportującym BEV. W związku z tym Komisja uznała, że posiada wystarczające dowody na subsydiowanie stanowiące podstawę środków wyrównawczych zgodnie z rozporządzeniem podstawowym i Porozumieniem w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych.
- (120) Rząd ChRL stwierdził, że w dochodzeniach wszczętych na podstawie skargi przemysłu Unii kwestie dotyczące przywozu przez producentów unijnych z państwa objętego dochodzeniem oraz ich powiązań z producentami eksportującymi, a także ich działalności w Unii są zasadniczo weryfikowane przez Komisję na etapie badania sytuacji przed wszczęciem dochodzenia. W związku z tym rząd ChRL zwrócił się do Komisji o (i) wyjaśnienie, czy Komisja uwzględniła w definicji unijnego przemysłu BEV zawartej w zawiadomieniu o wszczęciu fakt, że niektórzy producenci unijni produkują w Chinach, niektórzy są własnością chińskich przedsiębiorstw lub produkują w Unii na niewielką skalę, (ii) przedstawienie składu unijnego przemysłu BEV pod względem liczby producentów i grup producentów, całkowitej wielkości produkcji BEV w Unii oraz całkowitej wielkości i wartości sprzedaży unijnego przemysłu BEV w każdym roku okresu badanego, (iii) wyjaśnienie, czy Komisja wykluczyła jakichkolwiek unijnych producentów BEV z wykazu 12 producentów, o którym mowa w zawiadomieniu o wszczęciu, (iv) podanie łącznej wielkości i wartości przywozu dokonywanego przez unijnych producentów BEV z Chin i państw innych niż Chiny oraz (v) podanie wielkości i wartości, nawet w przedziałach, przywozu dokonywanego przez unijnych producentów BEV z Chin w porównaniu z ich łączną produkcją i sprzedażą w UE.

- (121) Komisja zauważyła, że obecne dochodzenie zostało wszczęte z jej własnej inicjatywy, a nie na skutek skargi. W związku z tym w obecnym dochodzeniu Komisja nie musiała badać sytuacji. Wynika z tego, że wnioski rządu ChRL o wyjaśnienia oraz wnioski o informacje związane z zawiadomieniem o wszczęciu nie były istotne w tym względzie i dlatego je odrzucono.
- (122) Rząd ChRL i CCCME stwierdziły, że w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wybiórczo i bezzasadnie wykorzystwała kilka baz danych, takich jak Global Trade Atlas („GTA”), Eurostat i S&P Global Mobility do celów różnych aspektów oceny szkody, bez próby uzgodnienia informacji lub wyjaśnienia, w jaki sposób lub dlaczego konkretny zestaw danych był odpowiedni dla określonej części oceny szkody.
- (123) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wykorzystwała informacje, którymi dysponowała przed wszczęciem dochodzenia. Oprócz Eurostatu, pozostałe dwie bazy danych nie są własnością Komisji i dlatego Komisja nie mogła w pełni uzgodnić informacji w tych bazach danych. Ponadto w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wyjaśniła, że w miarę możliwości sprawdzała informacje w tych bazach danych i w razie potrzeby dostosowywała takie informacje do innych informacji, którymi dysponowała. Komisja wyjaśniła również, że dane S&P Global Mobility zapewniają bardziej szczegółowy obraz rodzajów BEV sprzedawanych na rynku unijnym i przedstawiła dwa moduły danych, z których korzystała. Ponadto baza danych Eurostatu została wykorzystana do określenia wielkości przywozu BEV z Chin, podczas gdy baza danych GTA została wykorzystana do określenia wielkości wywozu z Chin do Unii. Wielkość przywozu BEV z Chin do Unii i wielkość wywozu BEV z Chin do Unii nie są takie same, ponieważ opierają się na danych zgłoszonych przez różne organy celne. Ponadto, niezależnie od źródła informacji, wniosek był taki sam, tj. wielkość przywozu/wywozu BEV z Chin wzrosła w okresie objętym zawiadomieniem o wszczęciu. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (124) Rząd ChRL twierdził, że w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja porównała dane z półrocza 2023 r. z danymi z poprzednich pełnych lat, takich jak 2020, 2021 i 2022 r., aby wyciągnąć wnioski na temat chińskich cen importowych i udziału w rynku oraz ich wpływu cenowego na unijny przemysł BEV, aby oszacować przyszłe skutki cenowe tego przywozu, a także w odniesieniu do sytuacji unijnego przemysłu BEV, oraz że taka ocena nie była obiektywna.
- (125) W zawiadomieniu o wszczęciu do okresu oceny Komisja wliczyła pełne lata 2020, 2021 i 2022 oraz pierwszą połowę 2023 r., biorąc pod uwagę, że dochodzenie zostało wszczęte w październiku 2023 r., jak wyjaśniono w motywie 1. W celu oceny tendencji wskaźników szkody dotyczące wielkości, takich jak wielkość przywozu, sprzedaży, wywozu, produkcji i konsumpcji, Komisja obliczyła wskaźnik tylko dla pełnych lat, biorąc pod uwagę rok 2020 jako rok bazowy. Komisja nie obliczyła wskaźnika dla pierwszej połowy 2023 r., przyjmując za rok bazowy pełny rok 2020, ponieważ w przypadku wskaźnika wielkości okres oceny i rok bazowy powinny być identyczne (tj. nie można porównywać półrocza z pełnym rokiem). Średnie ceny nie stanowią wskaźnika wielkości, dlatego Komisja obliczyła wskaźnik również dla pierwszej połowy roku 2023, wykorzystując pełny rok 2020 jako rok bazowy. Ocena taka jest całkowicie obiektywna dla sektorów takich jak przemysł BEV, których cena sprzedaży nie zmienia się w zależności od sezonu i o ile dany okres jest ujawniany. Jeżeli chodzi o udziały w rynku, Komisja obliczyła udziały w rynku w każdym pełnym roku (2020, 2021 i 2022), a także w pierwszej połowie 2023 r. i wyjaśniła, jak zmieniał się udział w rynku w tym okresie. Jeżeli chodzi o wnioski wyciągnięte przez Komisję w zawiadomieniu o wszczęciu dotyczące wpływu cen przywozu z Chin na unijny przemysł BEV oraz szacowanych przyszłych skutków cen tego przywozu, rząd ChRL nie wyjaśnił, dlaczego Komisja nie była obiektywna w swoich wnioskach. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (126) Rząd ChRL twierdził, że dane dotyczące wielkości sprzedaży i cen sprzedaży przemysłu Unii opierały się na różnych źródłach i zestawach danych, a zatem ocena Komisji nie była obiektywna. CCCME twierdziła, że fakt, iż Komisja wykorzystwała różne zestawy danych do różnych aspektów oceny szkody, uniemożliwił uzyskanie dokładnego obrazu sytuacji unijnego przemysłu BEV.

- (127) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. Informacje zawarte w zawiadomieniu o wszczęciu opierają się na informacjach, do których Komisja miała dostęp przed wszczęciem dochodzenia. W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja musiała skorzystać z kilku baz danych, takich jak Eurostat, GTA i S&P Global Mobility, ponieważ nie istniała jedna baza danych, która zawierałaby wszystkie informacje potrzebne Komisji do oceny. Fakt, że wielkość sprzedaży przemysłu Unii nie była oparta na tej samej bazie danych co ceny sprzedaży, nie powoduje, że ocena Komisji przestaje być obiektywna. Jak wyjaśniono w zawiadomieniu o wszczęciu, w bazie danych wykorzystanej przez Komisję do oceny trendu cenowego przemysłu Unii nie wskazano pochodzenia samochodu. Było to szczególnie ważne w przypadku BEV produkowanych przez grupę Tesla, dla której niektóre modele BEV mogły być produkowane zarówno w Chinach, jak i w Unii. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (128) Rząd ChRL i CCCME zwróciły się do Komisji o (i) przedstawienie dalszych szczegółów dotyczących modułów danych i sprawozdań S&P Global Mobility wykorzystanych przez Komisję w zawiadomieniu o wszczęciu, a mianowicie dotyczących metodyki gromadzenia danych dotyczących wielkości i wartości sprzedaży przez S&P Global Mobility, w tym podstawy gromadzenia danych, źródła i tego, czy dane zawierają szacunki, a jeśli tak, to jaki jest charakter tych szacunków; oraz (ii) ujawnienie bazowych danych S&P Global Mobility, które Komisja posortowała/wybrała na podstawie określonych parametrów. Ponadto stwierdzono, że chociaż sprawozdanie S&P Global Mobility jest publikacją płatną, można ją przyrównać do GTA, a ponieważ w dochodzeniach antydumpingowych Komisja ujawnia szczegółowe dane z GTA (w kontekście wyboru kraju reprezentatywnego), podobnie jak w przypadku GTA, Komisja powinna przedstawić szczegółowe dane w odniesieniu do modułów S&P Mobility. CCCME argumentowała ponadto, że podstawowe dane S&P Global Mobility oraz informacje dotyczące źródła danych i metodyki gromadzenia danych w odniesieniu do wielkości i wartości sprzedaży pojazdów elektrycznych z napędem akumulatorowym oraz ich pochodzenia są kluczowe, aby zainteresowane strony mogły zweryfikować wiarygodność i rzetelność danych wykorzystywanych przez Komisję. CCCME stwierdziła, że nie jest jasne, czy dane S&P Global Mobility są zgodne w dwóch modułach używanych przez Komisję i przede wszystkim obejmują całą sprzedaż w Unii BEV wyprodukowanych w Chinach i UE.
- (129) Jak wyjaśniono w zawiadomieniu o wszczęciu, Komisja wykorzystwała dwa moduły danych z S&P Global Mobility w celu oceny przywozu chińskich BEV do Unii. Jeden moduł danych (moduł 1) opierał się na danych dotyczących wielkości produkcji przeznaczonej do sprzedaży na rynku unijnym. W module tym Komisja mogła zidentyfikować dokładną lokalizację produkcji konkretnego modelu BEV, który miał trafić do sprzedaży na rynku unijnym. Miało to szczególne znaczenie w przypadku modeli BEV sprzedawanych na rynku unijnym, ale produkowanych w wielu krajach (nie tylko w Chinach), jak na przykład modele grupy Tesla. Kolejny moduł danych (moduł 2) opierał się na danych dotyczących sprzedaży BEV na rynku unijnym. Jednak w module tym nie można było zidentyfikować dokładnej lokalizacji, w której dany model samochodu został wyprodukowany. Jak podkreślił rząd ChRL, S&P Global Mobility jest płatną publikacją, a zatem Komisja nie może ujawnić danych bazowych. Poziom danych w S&P Global Mobility (produkcja na sprzedaż w Unii według poszczególnych producentów, modeli pojazdów itp.) nie jest porównywalny z informacjami, które Komisja ujawnia z GTA (dane dotyczące przywozu) w celu wyboru kraju reprezentatywnego w dochodzeniu antydumpingowym. Niemniej jednak, rząd ChRL i CCCME mogą zakupić dane od S&P Global Mobility. W każdym razie Komisja zauważyła, że CCCME miała już dostęp do danych S&P Global Mobility z modułu 2, ponieważ dane te zostały wykorzystane w analizie przedłożonej w załączniku I do oświadczenia CCCME z dnia 20 grudnia 2023 r. Wniosek ten został zatem odrzucony.
- (130) CCCME stwierdziła, że w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja sklasyfikowała unijne BEV w różnych segmentach, ale nie dostarczyła żadnych informacji dotyczących chińskich BEV ani nie podała, czy pojazdy te są porównywalne z unijnymi BEV w poszczególnych segmentach. Ponadto CCCME stwierdziła, że w zawiadomieniu o wszczęciu nie uwzględniono konkurencji i substytucyjności chińskich BEV i BEV produkowanych przez producentów unijnych w Unii w poszczególnych segmentach. Ponadto CCCME stwierdziła, że w każdym segmencie mogą istnieć różne modele i typy nadwozia BEV, takie jak samochody osobowe i SUV-y, a ta różnica w typach nadwozia wpływała na porównywalność cen, a także sprawia m.in., że modele BEV w danym segmencie mogą nie być porównywalne.

- (131) Segmenty (pod względem rodzajów produktu), które posłużyły Komisji do porównania cen nie zostały stworzone przez Komisję w ramach aktualnego dochodzenia. Informacje dotyczące segmentów były dostępne w danych uzyskanych od S&P Global Mobility, ponieważ strony trzecie, takie jak producenci, sprzedawcy samochodów, wypożyczalnie itp. klasyfikują wszystkie BEV sprzedawane na rynku unijnym w takich segmentach. Segmenty te dotyczą zarówno BEV produkowanych przez przemysł unijny, jak i pojazdów elektrycznych przywożonych z Chin. Ponadto w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja nie była zobowiązana do przeprowadzenia dogłębnej oceny porównawczej BEV przywożonych z Chin z BEV produkowanymi przez przemysł Unii. Porównania takiego dokonuje się w toku dochodzenia na podstawie numerów PCN, o których przedłożenie poproszono objętych próbą chińskich producentów eksportujących i objętych próbą producentów unijnych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (132) Rząd ChRL i CCCME argumentowały, że w odniesieniu do zmian chińskich cen BEV na rynku unijnym Komisja wykorzystała dane Eurostatu, które obejmowały przywóz własny przemysłu Unii, i stwierdziła, że ceny spadły o 2 % w okresie od 2020 r. do pierwszej połowy 2023 r., ale zignorowała fakt, że z danych S&P Global Mobility wynikał wzrost średniej ważonej ceny sprzedaży chińskiego przywozu BEV o 3 % w okresie od 2022 r. do pierwszej połowy 2023 r. Ponadto rząd ChRL twierdził również, że ponieważ większość przywozu z Chin była dokonywana przez przemysł Unii po cenach transferowych, nie można dokonać miarodajnej oceny chińskich cen importowych BEV na podstawie danych Eurostatu.
- (133) Komisja zauważyła, że rząd ChRL przedstawił sprzeczne wnioski. Z jednej strony twierdził, że Komisja nie była obiektywna, porównując średnie ceny w okresie półrocznym ze średnimi cenami z jednego roku, jak wyjaśniono w motywie 124, a z drugiej strony skrytykował Komisję za nieuwzględnienie w swojej analizie wzrostu cen w pierwszej połowie 2023 r. w porównaniu z 2022 r. Ponadto w ocenie tendencji cen importowych Komisja musi wziąć pod uwagę cały przywóz z Chin, nawet jeśli część tego przywozu dokonano po cenach transferowych. Co więcej, w danych S&P Global Mobility nie podano ceny importowej z Chin, ale średnią ważoną cenę dla klienta końcowego BEV przywożonych z Chin. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (134) Rząd ChRL twierdził, że średnia ważona jednostkowa cena importowa oparta na danych Eurostatu odbiegała od rzeczywistej ceny sprzedaży BEV, podanej przez S&P Global Mobility, co wskazywało na to, że ocena cen w zawiadomieniu o wszczęciu nie była obiektywna ani oparta na pozytywnych dowodach.
- (135) Ceny w dwóch bazach danych Eurostat i S&P Global Mobility różnią się, ponieważ są to ceny dla różnych typów klientów i na różnych poziomach handlu. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (136) Rząd ChRL stwierdził, że oświadczenie Komisji zawarte w zawiadomieniu o wszczęciu, zgodnie z którym moduł 2 S&P Global Mobility wykorzystany do porównania cen między przemysłem Unii a przywozem z Chin obejmował większość sprzedaży wszystkich BEV na rynku unijnym w głównych państwach członkowskich, podaje w wątpliwość zakres i zasięg danych S&P Global Mobility. Twierdzenie to powtórzyła CCCME, która następnie zwróciła się do Komisji o wyjaśnienie, w jaki sposób Komisja dobrała źródła danych i zapewniła reprezentatywność wykorzystanych danych.
- (137) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja nie była zobowiązana do przeprowadzenia porównania cen wszystkich BEV przemysłu Unii i chińskich BEV. Jak wyjaśniono w zawiadomieniu o wszczęciu, moduł 2 S&P Global Mobility obejmował większość sprzedaży wszystkich BEV na rynku unijnym w głównych państwach członkowskich, a zatem był reprezentatywny. Ponadto, ponieważ dochodzenie zostało wszczęte z urzędu, Komisja nie dysponowała danymi pochodzącymi od przemysłu Unii w zawiadomieniu o wszczęciu i w związku z tym do porównania cen wykorzystwała najlepsze dostępne informacje, tj. dane pochodzące z S&P Global Mobility, które są wiarygodnym źródłem informacji wykorzystywanym przez producentów samochodów.
- (138) Ponadto rząd ChRL i CCCME stwierdzili, że Komisja nie ujawniła ilości chińskich i unijnych BEV uwzględnionych do zbadania wpływu cen jako całości i w podziale na segmenty, a zatem nie mogli oni zrozumieć czy obliczona różnica cen na poziomie segmentu i ogólnym była reprezentatywna.

- (139) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja nie przeprowadziła oceny cen w podziale na segmenty w rozumieniu segmentacji rynku. Komisja zastosowała kryterium segmentu do porównania cen w rozumieniu typów produktów, aby porównanie było miarodajne ze względu na różne modele BEV sprzedawanych na rynku unijnym wobec braku innych dostępnych informacji w tym zakresie. W związku z tym Komisja nie musiała ujawniać liczby chińskich i unijnych BEV uwzględnionych w badaniu wpływu przywozu na cenę. W związku z tym powyższy argument został odrzucony.
- (140) Ponadto rząd ChRL argumentował, że Komisja nie sprecyzowała, czy segmenty samochodów osobowych wskazane przez Komisję i uwzględnione w porównaniu cen stworzyła Komisja, czy też zostały one również wykorzystane przez S&P Global Mobility.
- (141) Komisja przypomniła, że informacje dotyczące segmentów były dostępne w module 2 S&P Global Mobility.
- (142) Rząd ChRL i CCCME twierdziły również, że w zawiadomieniu o wszczęciu nie przedstawiono porównania cen dla niektórych segmentów i nie przedstawiono żadnego wyjaśnienia dotyczącego ich wykluczenia. Rząd ChRL i CCCME argumentowały ponadto, że jeśli chińskich BEV nie sprzedawano w tych segmentach na rynku unijnym, wówczas te typy BEV należało wyłączyć z zakresu produktu.
- (143) Jak wyjaśniono w motywie 139, Komisja nie porównywała cen w podziale na segmenty. Ponadto dochodzenie obejmowało wszystkie BEV, a zatem fakt, że chińscy producenci eksportujący nie wywozili na rynek unijny BEV w niektórych segmentach, nie miał znaczenia. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (144) Rząd ChRL i CCCME stwierdzili, że w swoim porównaniu cen Komisja powinna była uwzględnić inne czynniki, które wpływają na porównywalność, takie jak różnice w wielkości sprzedaży na rzecz klientów oraz poziom handlu.
- (145) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja nie jest zobowiązana do dokonania porównania cen z uwzględnieniem wszystkich czynników mających wpływ na porównywalność, ponieważ przed wszczęciem dochodzenia Komisja nie ma dostępu do tak szczegółowych informacji. Takie obliczenia przeprowadza się w toku dochodzenia na podstawie szczegółowych informacji przedłożonych przez objętych próbą chińskich producentów eksportujących i objętych próbą producentów unijnych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (146) Rząd ChRL, CCCME i Przedsiębiorstwo 24 twierdziły, że porównanie cen dokonane przez Komisję w zawiadomieniu o wszczęciu nie było obiektywne, ponieważ wykluczało sprzedaż grupy Tesla, a sprzedaż ta była istotna.
- (147) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Jak wyjaśniono w zawiadomieniu o wszczęciu, pochodzenia sprzedaży grupy Tesla na rynku unijnym nie podano w bazie danych S&P Global Mobility, którą Komisja wykorzystwała do porównania cen. Ponadto w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja nie była zobowiązana do dokonania porównania cen w odniesieniu do całej sprzedaży eksportowej i całej sprzedaży przemysłu Unii. Informacje zawarte w zawiadomieniu o wszczęciu opierają się na informacjach, do których Komisja miała dostęp przed wszczęciem dochodzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (148) Rząd ChRL twierdził, że w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja dokonała porównania cen za 2022 r. i pierwszą połowę 2023 r. i nie uwzględniła danych za 2020 r. i 2021 r., a także nie rozważyła, w jaki sposób ceny chińskich i unijnych BEV wpływały na siebie w miarę upływu czasu, i odniósł się w tym względzie do sprawozdań Organu Apelacyjnego w sprawie Chiny – HP-SSST (UE i Japonia) ⁽¹⁸⁾. CCCME powtórzyła to twierdzenie w swoim oświadczeniu z dnia 20 grudnia 2023 r. i odniosła się również do sprawozdania zespołu orzekającego w sprawie Maroko – Ostateczne środki antidumpingowe na przywóz zeszytów (Tunezja) ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁸⁾ Sprawozdania Organu Apelacyjnego, China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes („HP-SSST”) from Japan [Chiny – Akty wprowadzające cła antidumpingowe na wysokowydajne rury bez szwu ze stali nierdzewnej z Japonii] / „China – Measures Imposing Anti-Dumping Duties on High-Performance Stainless Steel Seamless Tubes („HP-SSST”) from the European Union” [Chiny – Akty wprowadzające cła antidumpingowe na wysokowydajne rury bez szwu ze stali nierdzewnej („HP-SSST”) z Unii Europejskiej], WT/DS454/AB/R i Add.1 / WT/DS460/AB/R i dodatek 1, przyjęte 28 października 2015 r., DSR 2015:IX, s. 4573, pkt 5.159-5.160.

⁽¹⁹⁾ Sprawozdanie zespołu orzekającego, Maroko – Ostateczne środki antidumpingowe na przywóz zeszytów (Tunezja), WT/DS578/R i dodatek 1, przekazane członkom WTO 27 lipca 2021 r., zaskarżone 28 lipca 2021 r., pkt 7.218-7.220.

- (149) Komisja zauważyła, że dwa sprawozdania WTO odnoszą się do analizy cen przeprowadzonej podczas dochodzenia, a nie do analizy przeprowadzonej w ramach skargi lub w zawiadomieniu o wszczęciu, w przypadku których wymogi dowodowe są niższe. Komisja uznała, że przed wszczęciem dochodzenia analiza cen przedstawiona w zawiadomieniu o wszczęciu była wystarczająca. Bardziej szczegółową analizę przeprowadza się w toku dochodzenia na podstawie danych przedłożonych przez objętych próbą chińskich eksporterów i objętych próbą producentów unijnych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (150) Rząd ChRL i CCCME twierdziły również, że przy porównywaniu cen Komisja nie uwzględniła przywozu dokonywanego przez unijnych producentów BEV oraz że na strategię cenową producentów unijnych w odniesieniu do BEV produkowanych w Chinach prawdopodobnie wpłynęła ogólna strategia biznesowa producentów unijnych.
- (151) Z porównania cen Komisja wyłączyła jedynie sprzedaż Tesli, ponieważ informacje, którymi dysponowała, nie pozwalały na rozróżnienie między BEV Tesli produkowanymi w Chinach a pojazdami produkowanymi w Unii, jak wyjaśniono w motywie 147. Ponadto Komisja zauważyła, że rząd ChRL i CCCME nie uzasadniły swojego stwierdzenia dotyczącego strategii cenowej przemysłu Unii. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (152) Rząd ChRL i CCCME twierdziły również, że w porównaniu cen Komisja nie uwzględniła czynnika marki, nie wyjaśniły jednak, w jaki sposób Komisja powinna uwzględnić taki czynnik w swoim porównaniu cen. Ponadto rząd ChRL i CCCME twierdziły również, że wzrost cen sprzedaży przemysłu Unii w połączeniu z rosnącą wielkością sprzedaży rodzi wątpliwości co do zakresu, w jakim chińskie BEV konkurują z przemysłem Unii, oraz że rzekomo niższe ceny przywozu chińskich BEV same w sobie nie świadczą o tym, że przywóz powoduje tłumienie lub zaniżanie cen. Rząd ChRL i CCCME stwierdziły, że zespół orzekający w sprawie Maroko – Ostateczne środki antydumpingowe na przywóz zeszytów (Tunezja) ⁽²⁰⁾ zauważył, że w ramach badania wpływu na ceny organ prowadzący dochodzenie powinien wziąć pod uwagę różnice między trojakiem wpływem na ceny, ponieważ elementy istotne dla rozważenia znacznego podcięcia cenowego różnią się od elementów istotnych dla rozważenia znacznego zaniżania i tłumienia cen. Rząd ChRL i CCCME zauważyły ponadto, że nie przeprowadzono niezależnej analizy zaniżania i tłumienia cen oraz że twierdzenie o zaniżaniu cen było bezpodstawne, ponieważ ceny przemysłu Unii wzrosły w okresie badanym. Przedsiębiorstwo 24 dodało również jako czynniki nieuwzględnione przez Komisję w zawiadomieniu o wszczęciu w analizie cen (i) segmenty rynku oraz (ii) inne czynniki wpływające na dynamikę konkurencji w sektorze motoryzacyjnym, bez wyszczególnienia tych czynników.
- (153) Komisja uznała, że udzieliła wystarczających informacji dotyczących cen w zawiadomieniu o wszczęciu, który opierał się na informacjach, do których Komisja miała dostęp w rozsądny sposób przed wszczęciem dochodzenia. W toku dochodzenia Komisja przeprowadziła dogłębną analizę cen w oparciu o informacje przedłożone przez objętych próbą chińskich producentów eksportujących i objętych próbą producentów unijnych.
- (154) W odniesieniu do oceny rzekomej trudnej sytuacji unijnego przemysłu BEV rząd ChRL i CCCME twierdziły, że (i) w dokumencie wszczynającym postępowanie Komisja wybiórczo skupiła się na konkretnych wskaźnikach ekonomicznych przemysłu Unii, takich jak wielkość produkcji, wielkość sprzedaży, udział w rynku, ceny sprzedaży i zatrudnienie, pomijając inne wskaźniki kluczowe dla oceny sytuacji i perspektyw unijnego przemysłu BEV, takie jak zdolność produkcyjna, wykorzystanie mocy produkcyjnych, koszty produkcji, czynniki wpływające na ceny sprzedaży, rentowność i zwrot z inwestycji, (ii) wskaźniki, których użyła Komisja w zawiadomieniu o wszczęciu wskazywały na dobrą sytuację przemysłu Unii, ponieważ przemysł Unii posiadał większość udziału w rynku w okresie badanym, a marginalny spadek udziału w rynku zaobserwowany w okresie sześciu miesięcy nie służył jako wiarygodny wskaźnik trudnej sytuacji, ponieważ unijni producenci BEV z powodzeniem sprzedawali całą swoją produkcję i zwiększali ją, a jednocześnie odnotowywali znaczny wzrost sprzedaży na rozwijającym się rynku, (iii) sprzedaż przemysłu Unii wzrosła w latach 2020–2022 w tempie większym niż tempo wzrostu konsumpcji w Unii, (iv) ceny sprzedaży przemysłu Unii, które wzrosły o 30 %, sugerują, że producenci unijni byli w stanie utrzymać swój udział w rynku i podnieść ceny niezależnie od przywozu BEV z Chin, (v) rosnące zatrudnienie świadczy o tym, że przemysł Unii z optymizmem patrzy na swoje przyszłe perspektywy, oraz (vi) zwiększył się wywóz przemysłu Unii. Przedsiębiorstwo 24 argumentowało również, że przemysł Unii nie znajdował się w trudnej sytuacji, że w rzeczywistości wzrastał, ponieważ dane dotyczące wielkości sprzedaży, produkcji i wywozu wykazują pozytywną tendencję, podczas gdy dane dotyczące udziału w rynku nie wskazują na żadną wyraźną tendencję, chociaż od 2021 r. nastąpiła poprawa na rynku.

⁽²⁰⁾ Sprawozdanie zespołu orzekającego, Maroko – Ostateczne środki antydumpingowe na przywóz zeszytów (Tunezja), pkt 7.195-7.196.

- (155) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja przedstawiła informacje, które były publicznie dostępne, biorąc pod uwagę, że dochodzenie zostało wszczęte z urzędu. Komisja uznała, że w zawiadomieniu o wszczęciu przedstawiła wystarczające informacje dotyczące trudnej sytuacji przemysłu Unii. W szczególności Komisja wyjaśniła, że sytuacja przemysłu Unii nie wskazuje na istnienie istotnej szkody majątkowej, która byłaby spowodowana przywozem z Chin. Chińscy eksporterzy znacznie zwiększyli jednak swoją penetrację rynku unijnego w bardzo krótkim czasie, po cenach znacznie niższych w porównaniu z cenami przemysłu Unii, obniżając w ten sposób ceny lub zapobiegając wzrostom cen, które w przeciwnym razie miałyby miejsce, a w konsekwencji wywierając znaczną presję na sprzedaż w Unii, udziały w rynku i marże zysku. Było szczególnie istotne w kontekście, w którym przemysł Unii będzie musiał zwiększyć sprzedaż na rynku BEV, aby dokonać dużych inwestycji, które są niezbędne do utrzymania konkurencyjności na drodze do pełnej elektryfikacji. Gwałtowny wzrost taniego przywozu BEV pochodzących z Chin, który zyskałby znaczny udział w dynamicznie rozwijającym się rynku, doprowadziłby przemysł Unii do poważnych strat, które mogłyby szybko okazać się nadmierne dla tego przemysłu.
- (156) W odniesieniu do zagrożenia szkodą rząd ChRL i CCCME twierdziły, że Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów ani wyjaśnień dotyczących wymogu prawnego zawartego w części wstępnej art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego dotyczącego zmiany okoliczności, które stwarzają sytuację, w której szkoda jest dokładnie przewidziana i stanowi bezpośrednie zagrożenie oraz że Komisja nie przeprowadziła żadnej analizy prospektywnej.
- (157) W dokumencie wszczynającym postępowanie Komisja przedstawiła wystarczające dowody wskazujące na prawdopodobieństwo wzrostu przywozu towarów po cenach subsydiowanych, który stwarzałby bezpośrednie zagrożenie wystąpieniem szkody dla już i tak znajdującego się w niekorzystnej sytuacji przemysłu Unii. W szczególności Komisja przedstawiła dowody na to, że połączenie dużej liczby chińskich BEV i ich udziałów w rynku przy bardzo niskich cenach może zagrozić przetrwaniu unijnego przemysłu BEV. Chińscy producenci eksportujący BEV uważają rynek unijny za bardzo atrakcyjny ze względu na jasny plan działania w zakresie elektryfikacji, wielkości i ceny. Ponadto w odniesieniu do analizy prospektywnej Komisja zauważyła, że analiza zagrożenia wystąpieniem szkody jest z natury prospektywna i że analiza elementów w sekcji 6 zawiadomienia o wszczęciu stanowi analizę prospektywną. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (158) Rząd ChRL i CCCME twierdziły, że w celu oceny tempa wzrostu przywozu z Chin w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wzięła pod uwagę jedynie udział chińskich marek w rynku, podczas gdy powinna uwzględnić cały przywóz z Chin.
- (159) Komisja nie zgadza się z tym twierdzeniem. W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja obliczyła udział w rynku całego przywozu z Chin w sekcji dotyczącej szkody. W sekcji dotyczącej zagrożenia szkodą Komisja uzupełniła informacje dotyczące udziału w rynku określone w sekcji dotyczącej szkody i wyjaśniła, że przywóz BEV z Chin można podzielić na trzy kategorie, takie jak marki europejskie, marki amerykańskie i marki chińskie, a także podała udział w rynku marek chińskich. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (160) Przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja nie wyjaśniła prawidłowo metodyki obliczania znaczącego tempa wzrostu przywozu towarów subsydiowanych na rynek Unii. W szczególności Przedsiębiorstwo 24 argumentowało, że Komisja w dużej mierze oparła się na danych dotyczących wywozu chińskich BEV z bazy danych GTA i nie wyjaśniła zastosowanej metodyki dotyczącej bazy danych GTA w świetle znacznych różnic między danymi z GTA a innymi źródłami, takimi jak Eurostat i S&P Global Mobility.
- (161) Komisja nie zgodziła się z bezpodstawnym wnioskiem Przedsiębiorstwa 24, że w ocenie tempa wzrostu przywozu subsydiów do Unii opierała się ona w dużej mierze na danych GTA. Ponadto nie jest jasne, jaką metodykę Komisja miała wyjaśnić w odniesieniu do GTA. Do oceny wzrostu przywozu/wywozu chińskich BEV do Unii Komisja skorzystała z trzech źródeł, którymi dysponowała przed wszczęciem dochodzenia: Eurostat, S&P Global Mobility i GTA. W swojej ocenie Komisja nie przypisała szczególnej wagi żadnej z tych baz danych. Jak podkreśliło samo Przedsiębiorstwo 24, GTA podało dane dotyczące chińskiego wywozu na rynek unijny. Eurostat podał dane dotyczące przywozu z Chin na rynek unijny. Wielkość wywozu może różnić się od wielkości przywozu, zwłaszcza w przypadkach, gdy dane są pochodzą od różnych organów celnych. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (162) Rząd ChRL twierdził, że udział w rynku chińskich marek obliczony przez Komisję na podstawie różnych źródeł danych wydawał się celowo zawyżać udział chińskich marek w celu stworzenia fałszywego wrażenia znacznego wzrostu przywozu chińskich marek w Unii, ponieważ udział w rynku obliczony przez Komisję był wyższy niż odpowiedni udział w rynku podany przez Europejskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (ACEA).
- (163) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Komisja nie może komentować danych dotyczących udziału w rynku przedstawionych przez ACEA oraz ich źródeł i metodyki, ponieważ nie miała dostępu do szczegółowego zestawu danych wykorzystywanych przez to stowarzyszenie w tym zakresie. Niemniej jednak, porównując udział w rynku podany przez ACEA z udziałem obliczonym przez Komisję dla chińskich marek, wydaje się, że ACEA nie uwzględniła w tych obliczeniach przywozu z chińskiej grupy Geely, w szczególności sprzedaży Polestar.
- (164) Rząd ChRL i CCCME twierdziły, że ocena Komisji nie była obiektywna, ponieważ przywóz własny dokonywany przez przemysł Unii wyłączono z oceny tempa przyszłego wzrostu przywozu z Chin oraz z oceny wielkości sprzedaży unijnej.
- (165) Przywozu dokonywanego przez przemysł Unii nie wyłączono z oceny przyszłego wzrostu przywozu z Chin. Ponadto w analizie szkody wielkość sprzedaży przemysłu Unii musi obejmować tylko ilość BEV wyprodukowanych w Unii, ilość BEV przywożonych z Chin jest w rzeczywistości odsprzedaną przemysłu Unii na rynku unijnym, ponieważ w przypadku tego rodzaju sprzedaży przemysł Unii działa jako przedsiębiorstwo handlowe na rynku unijnym, a nie jako producent. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (166) Rząd ChRL i Przedsiębiorstwo 24 twierdziły, że Komisja nie przeprowadziła obiektywnego badania, ponieważ ocena przywozu BEV z Chin nie została przeprowadzona na podstawie segmentów, tak jak w przypadku analizy wpływu na cenę.
- (167) W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja nie przeprowadziła analizy wpływu na cenę w podziale na segmenty. Komisja po prostu porównała ceny BEV przemysłu Unii z chińskimi BEV w różnych segmentach w sensie rodzajów produktów, aby porównanie cen było miarodajne z uwagi na kilka rodzajów BEV sprzedawanych przez przemysł Unii. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (168) W odniesieniu do udziału w rynku chińskich marek w oparciu o dane S&P Global Mobility w zawiadomieniu o wszczęciu rząd ChRL zwrócił się do Komisji o (i) potwierdzenie, czy podane przedziały udziału w rynku są prawidłowe, (ii) wyjaśnienie, dlaczego podano przedziały, podczas gdy w rzeczywistości, zgodnie z zawiadomieniem o wszczęciu, Komisja dysponowała dokładnymi danymi, a dokładny udział w rynku chińskich marek podano dla 2021 r. (tj. 3 %).
- (169) Udział w rynku chińskich marek został podany w przedziałach, ponieważ Komisja wykorzystwała dwa moduły danych z S&P Global Mobility, których podstawa gromadzenia danych była inna, co zostało jasno wyjaśnione w zawiadomieniu o wszczęciu. Przedziały podane przez Komisję wskazywały wynik obliczenia udziałów w rynku w oparciu o te dwa moduły. W przypadku 2021 r. Komisja nie podała przedziału, ponieważ wynik obliczenia udziału w rynku był taki sam dla obu modułów danych.
- (170) Rząd ChRL i CCCME twierdziły również, że zarzuty Komisji dotyczące nadwyżki mocy produkcyjnych w Chinach były niedokładne i że znaczną część mocy produkcyjnych w zakresie BEV w Chinach można przypisać produkcji BEV w Unii. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło, że przeprowadzona przez Komisję analiza wolnych mocy produkcyjnych w Chinach nie była szczegółowa, ponieważ nie uwzględniała różnych segmentów rynku i zmian polityki w Chinach i państwach trzecich, które w przyszłości zwiększą popyt na BEV we wszystkich segmentach. Ponadto rząd ChRL i CCCME argumentowały, że Komisja nie oceniła oczekiwanego wzrostu popytu krajowego w Chinach, mimo że Chiny są największym na świecie rynkiem BEV, że większość produkcji BEV w Chinach jest przeznaczona na chiński rynek krajowy i pomimo zdolności absorpcyjnej innych rynków. Przedsiębiorstwo 24 argumentowało, że Komisja dokonała niewystarczającej oceny rozwoju i tendencji na rynkach BEV w państwach trzecich.

- (171) Komisja uznała, że przedstawiła wystarczające informacje dotyczące mocy produkcyjnych i wolnych mocy produkcyjnych w Chinach w zawiadomieniu o wszczęciu. W szczególności Komisja wyjaśniła, że według kilku źródeł wolne moce produkcyjne w Chinach wynoszą około 50 % i oczekuje się, że w przyszłości wzrosną, ponieważ budowanych jest więcej fabryk. Chociaż Chiny są największym rynkiem dla BEV, to rynek ten jest również zorientowany na wywóz. Duża liczba chińskich przedsiębiorstw produkujących BEV publicznie wyraziła zainteresowanie wywozem BEV do Unii i buduje modele BEV specjalnie na rynek unijny, jak wyjaśniono w zawiadomieniu o wszczęciu. Ponadto w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wyjaśniła, że trzecim co do wielkości rynkiem dla BEV po Chinach i Unii były Stany Zjednoczone, które były faktycznie zamknięte dla chińskich producentów eksportujących ze względu na łączne należności celne przywozowe w wysokości 27,5 % (2,5 % cła i 25 % dodatkowe cła ⁽²¹⁾ zgodnie z sekcją 301 ustawy o handlu z 1974 r. ⁽²²⁾). Na innych mniejszych rynkach, takich jak Turcja i Indie, również obowiązywały wysokie należności celne przywozowe na BEV z Chin. W trakcie dochodzenia Komisja dokonała dogłębnej oceny zdolności absorpcyjnych innych rynków w odniesieniu do chińskich wolnych mocy produkcyjnych.
- (172) CCCME twierdziła, że Komisja nie oceniła, czy w przypadku chińskiego przywozu BEV i unijnych BEV istnieje stosunek konkurencji lub zastępowalności, polegający na tym, że chiński przywóz mógłby spowodować zagrożenie wystąpieniem szkody dla unijnego przemysłu BEV. CCCME odniosła się w tym względzie do sprawozdań Organu Apelacyjnego w sprawie Chiny - HP-SSST (UE i Japonia) ⁽²³⁾.
- (173) Komisja zauważyła, że sprawozdanie to odnosiło się do odpowiedniej oceny, której Komisja musi dokonać podczas dochodzenia, a nie w skardze lub zawiadomieniu o wszczęciu, gdzie poziom dowodów jest niższy niż podczas dochodzenia. Ponadto w zawiadomieniu o wszczęciu w sekcji 5.4.2 Komisja przedstawiła porównanie cen chińskich BEV i unijnych BEV w oparciu o segmenty w rozumieniu rodzaju produktów, w sekcji 5.4.4 Komisja wyjaśniła składniki kosztów produkcji BEV, które są takie same dla chińskich producentów eksportujących i producentów unijnych, w sekcji 5.5 Komisja stwierdziła, że Chińczycy producenci BEV znacznie zwiększyli swoją penetrację rynku UE w bardzo krótkim czasie, po cenach znacznie niższych w porównaniu z cenami przemysłu Unii, następnie w sekcjach 6.2 i 6.3. Komisja wyjaśniła, dlaczego rynek Unii jest atrakcyjny dla chińskich producentów, w szczególności dla poszczególnych chińskich producentów eksportujących, co Komisja przedstawiła w sekcji 6.3. Ponadto w sekcji 7.1 dotyczącej związku przyczynowego Komisja wyjaśniła, że obecność chińskich samochodów na rynku unijnym w dużej ilości po znacznie niższych cenach niż ceny przemysłu Unii nie pozwoli przemysłowi Unii na zbudowanie właściwego przemysłu BEV na rynku Unii. W związku z tym na etapie wszczęcia postępowania istniały wystarczające dowody wskazujące na to, że chińskie BEV i unijne BEV bezpośrednio konkurują i są wobec siebie substytucyjne. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (174) Przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że nie ma dowodów wskazujących na to, że przywóz rzekomo subsydiowanych BEV z Chin spowodowałby zagrożenie wystąpieniem istotnej szkody dla unijnego przemysłu BEV, biorąc pod uwagę (i) rosnący unijny przemysł BEV, który według Przedsiębiorstwa 24 nie znajdował się w niekorzystnej sytuacji, (ii) oczekiwany wzrost unijnego rynku BEV oraz (iii) zmiany w przywozie z innych państw trzecich. Przedsiębiorstwo 24 twierdziło również, że Komisja nie wzięła pod uwagę segmentacji rynku samochodów osobowych, podczas gdy element ten jest istotny, ponieważ wyjaśniałby, że niskie ceny chińskich BEV w jednym segmencie rynku nie mogą powodować domniemanego zagrożenia szkodą dla przemysłu Unii, który działa w różnych segmentach rynku. Ponadto Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło, że nawet gdyby istniało zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii, takiego zagrożenia nie można przypisać przywozowi BEV z Chin, ponieważ (i) duża część przemysłu UE koncentrowała się na samochodach z silnikiem spalinowym, w przypadku których miała przewagę konkurencyjną, i dopiero niedawno zaczęła inwestować w rynek BEV, (ii) niewielkie inwestycje w globalny łańcuch dostaw akumulatorów elektrycznych oraz (iii) brak przystępnych cenowo surowców do produkcji akumulatorów i wysokie ceny energii spotęgowane wstrząsami zewnętrznymi, w szczególności rosyjską agresją na Ukrainie.
- (175) Rząd ChRL twierdził, że Komisja nie oceniła właściwie (i) przywozu z państw trzecich, (ii) samodzielnego przywozu BEV z Chin przez unijnych producentów BEV - kwestia tę podniosła również CCCME, oraz (iii) zmian w modelach konsumpcji.

⁽²¹⁾ <https://www.piie.com/blogs/trade-and-investment-policy-watch/more-soybeans-trumps-section-301-tariffs-and-chinas>

⁽²²⁾ <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:~:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%E2%80%9D%20U.S.%20commerce>

⁽²³⁾ Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, Chiny – HP-SSST (UE i Japonia), pkt 5.26.2.

- (176) CCCME stwierdziła, że Komisja nie wzięła odpowiednio pod uwagę innych znanych czynników, które mogą działać na szkodę unijnych producentów BEV w przyszłości, takich jak (i) zależność unijnych producentów BEV od akumulatorów i innych części składowych z państw trzecich, co wpływa na ich konkurencyjność w ogóle oraz w przypadku zakłóceń w łańcuchu dostaw, takich jak pandemia Covid-19 i wojna rosyjsko-ukraińska, (ii) presja inflacyjna i wysokie ceny energii w Unii, (iii) polityka UE w zakresie promowania biopaliw, (iv) konkurencja między samochodami spalinowymi a BEV, (v) sytuacja początkowa kilku unijnych producentów BEV i ich ograniczona skala produkcji oraz (vi) polityka cenowa tradycyjnych unijnych producentów marek motoryzacyjnych produkujących BEV, a także wewnątrzunijna konkurencja producentów.
- (177) Unijny przemysł BEV rzeczywiście wzrastał wraz z rynkiem unijnym, który stopniowo przestawia się z pojazdów spalinowych na BEV. W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja wyjaśniła jednak, że z dostępnych informacji wynika, że unijny przemysł BEV osiągnie próg rentowności i oczekuje się, że osiągnie rentowność około 2025 roku. Słabe wyniki przemysłu wynikały głównie z wysokich kosztów akumulatorów i kosztownych prac badawczo-rozwojowych przy wciąż stosunkowo niskich wolumenach. Aby utrzymać konkurencyjność, unijny przemysł BEV musi stale inwestować, zwłaszcza w fabryki akumulatorów oraz badania i rozwój nowych modeli BEV. O ile sytuacja ta była aktualnie zrównoważona, ponieważ większość unijnych producentów BEV mogła zrekomensować ją sobie wyższymi marżami uzyskiwanymi ze sprzedaży pojazdów spalinowych, o tyle możliwość ta będzie stopniowo zanikać w miarę przechodzenia rynku unijnego na pełną elektryfikację. Innymi słowy, przyszła rentowność unijnego przemysłu BEV będzie w dużej mierze zależeć od zapewnienia wysokiego tempa produkcji i sprzedaży BEV. Ponadto, jak wyjaśniono w zawiadomieniu o wszczęciu, przemysł Unii musiał nadal zwiększać sprzedaż BEV na rynku unijnym w dużych ilościach. Obecność chińskich BEV na rynku unijnym w dużej ilości po znacznie niższych cenach niż ceny przemysłu Unii nie pozwoli przemysłowi Unii na zbudowanie właściwego przemysłu BEV na rynku Unii.
- (178) Dane zawarte w zawiadomieniu o wszczęciu opierały się na informacjach, które były ogólnie dostępne dla Komisji przed wszczęciem dochodzenia. Przed wszczęciem dochodzenia Komisja nie dysponowała informacjami, które wskazywałyby na konieczność przeprowadzenia analizy segmentowej. Komisja dalej badała tę kwestię w trakcie dochodzenia i doszła do wniosku, że analiza segmentowa nie była uzasadniona ani właściwa w tym przypadku, jak wyjaśniono w motywach od 1041–1049.
- (179) Ponadto Komisja nie musiała umieszczać w zawiadomieniu o wszczęciu wyczerpującego wykazu czynników, które mogłyby spowodować zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii, ponieważ poziom dowodów wymaganych w zawiadomieniu o wszczęciu jest znacznie niższy niż podczas dochodzenia wprowadzającego środki wyrównawcze. W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja oceniła rozwój przywozu z państw trzecich i inne czynniki wpływające na wyniki przemysłu Unii, takie jak niedobór półprzewodników, trudności w pozyskiwaniu wystarczającej ilości surowców i infrastruktura ładowania. Podczas dochodzenia Komisja szczegółowo oceniła takie czynniki, jak przedstawiono w sekcji 6.2. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (180) W odniesieniu do interesu Unii, przyznając, że Komisja zazwyczaj nie bierze pod uwagę interesu Unii przy wszczynaniu dochodzenia, rząd ChRL stwierdził, że w obecnym dochodzeniu taka ocena byłaby istotna i właściwa, ponieważ dochodzenie zostało wszczęte z urzędu i nie wydaje się, aby wspierali je unijni producenci BEV. Rząd ChRL uznał, że wszczęcie obecnego dochodzenia było sprzeczne z intuicją UE i że wprowadzenie środków byłoby sprzeczne z interesem Unii, ponieważ: (i) dochodzenie nie przyniosłoby korzyści unijnemu przemysłowi BEV, a nałożenie środków spowodowałoby problemy z przystępnością cenową i dostępnością BEV w Unii, oraz (ii) dochodzenie było niezgodne z celami UE w zakresie klimatu i zielonej energii.
- (181) Nie obowiązuje prawny wymóg dołączania oceny interesu Unii do skargi ani do zawiadomienia o wszczęciu w przypadku dochodzeń wszczynanych z urzędu. Ponadto Komisja zdecydowanie nie zgodziła się z twierdzeniami rządu ChRL zawartymi w motywie 180. Komisja szczegółowo odniosła się do aspektów interesu Unii w toku dochodzenia i przedstawiła swoje ustalenia w sekcji „Interes Unii”.

- (182) Dowody zawarte w zawiadomieniu o wszczęciu stanowiły informacje, do których Komisja miała dostęp przed wszczęciem dochodzenia. Ponieważ dochodzenie zostało wszczęte z urzędu, Komisja nie miała dostępu do tych samych informacji, jak w przypadku dochodzenia wszczętego na podstawie skargi. Niektóre informacje, takie jak dokładne dane dotyczące kosztów produkcji, a tym samym rentowności, nie są publicznie dostępne. Niemniej jednak zawiadomienie o wszczęciu zawierało wystarczające dowody wskazujące na istnienie zagrożenia wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii i związku przyczynowego między zagrożeniem wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii a chińskim przywozem BEV, który był spowodowany przywozem subsydiowanym. W związku z tym Komisja uznała, że posiada wystarczające dowody na zagrożenie wystąpieniem szkody wynikającym z subsydiowanego przywozu zgodnie z rozporządzeniem podstawowym i Porozumieniem w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych.

1.6. Indywidualne badanie

- (183) Tesla (Shanghai) Co., Ltd, producent eksportujący w ChRL, złożył wniosek o indywidualne badanie na podstawie art. 27 ust. 3 rozporządzenia podstawowego. Następnie przesłał również odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Wniosek ten jest rozpatrywany na tym etapie postępowania.

2. PRODUKT OBJĘTY DOCHODZENIEM, PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

2.1. Produkt objęty dochodzeniem

- (184) Produktem objętym dochodzeniem są nowe pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, zaprojektowane głównie do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, z wyłączeniem pojazdów kategorii L6 i L7 zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 168/2013⁽²⁴⁾, napędzane (niezależnie od liczby kół w ruchu) wyłącznie jednym silnikiem elektrycznym lub większą ich liczbą, włącznie z pojazdami z systemem zwiększania zasięgu napędzanym silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania (pomocnicza jednostka mocy), obecnie objętych kodem CN ex 8703 80 10 (kod TARIC 8703 80 10 10) („produkt objęty dochodzeniem”). Motocykle są wyłączone z niniejszego dochodzenia.
- (185) W zawiadomieniu o wszczęciu nie uwzględniono wyraźnego odniesienia do systemu umożliwiającego zwiększenie zasięgu w definicji produktu objętego dochodzeniem. Komisja uznała jednak za konieczne wyjaśnienie, że typem pojazdów BEV są również pojazdy wyposażone w system umożliwiający zwiększenie zasięgu (pomocnicza jednostka mocy) składający się z małego silnika spalinowego wewnętrznego spalania połączonego z generatorem elektrycznym używanym do ładowania akumulatora podczas napędzania pojazdu. Ten typ BEV ma takie same właściwości fizyczne i zastosowania oraz konkuruje z innymi rodzajami BEV, które nie są wyposażone w system umożliwiający zwiększenie zasięgu. W okresie badanym przywóz z Chin i produkcja w Unii tego typu BEV ograniczały się do niewielkich ilości. W związku z tym od momentu wszczęcia dochodzenia Komisja uwzględniła w swojej analizie dane dotyczące tego rodzaju BEV.

2.2. Produkt objęty postępowaniem

- (186) Produkt objęty postępowaniem to produkt objęty dochodzeniem pochodzący z Chin („produkt objęty postępowaniem”).

2.3. Produkt podobny

- (187) W toku dochodzenia wykazano, że następujące produkty mają takie same podstawowe właściwości fizyczne i techniczne, a także te same podstawowe zastosowania:

produkt objęty postępowaniem w przypadku wywozu do Unii;

- a) produkt objęty dochodzeniem produkowany i sprzedawany na rynku krajowym Chin; oraz
- b) produkt objęty dochodzeniem wytwarzany i sprzedawany w Unii przez przemysł Unii.

- (188) Komisja uznała zatem, że na potrzeby niniejszego dochodzenia są to produkty podobne w rozumieniu art. 2 lit. c) rozporządzenia podstawowego.

⁽²⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

2.4. Uwagi dotyczące zakresu produktu

- (189) Uwagi dotyczące zakresu produktu otrzymano od Shanghai Yoyao Technology Co., Ltd. („XEV”) oraz Green World Mobility.
- (190) XEV jest chińskim producentem eksportującym czterokołowce sprzedawane pod marką „XEV” i wywożone do Unii. Głównym modelem tego producenta jest XEV YOYO.
- (191) XEV stwierdził, że XEV YOYO jest w pełni elektrycznym czterokołowcem kategorii L7, zgodnie z kategoriami pojazdów określonymi w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 168/2013 ⁽²⁵⁾. Jako taki, według XEV, różni się od pojazdów silnikowych do przewozu pasażerów i ich bagażu, określanych jako pojazdy kategorii M zgodnie z kategoriami pojazdów określonymi w art. 4 rozporządzenia 2018/858 ⁽²⁶⁾. Ponadto XEV twierdził, że ze względu na różnice fizyczne i techniczne czterokołowce kategorii L7 nie są podobne do BEV objętych dochodzeniem. Do tych różnic XEV zalicza fakt, że parametry XEV YOYO takie jak moc, pojemność akumulatora, maksymalny zasięg, masa własna i maksymalna prędkość były niższe niż w przypadku niektórych małych BEV kategorii M, a do tego dochodziły inne wymagania licencyjne i inne wymiary tablicy rejestracyjnej. XEV wskazał również różne zastosowania i postrzeganie przez konsumentów.
- (192) W związku z tym XEV zwrócił się do Komisji o potwierdzenie, że czterokołowce, takie jak XEV YOYO, nie są uważane za BEV do celów obecnego dochodzenia, a zatem nie są objęte definicją produktu objętego dochodzeniem.
- (193) Z analizy Komisji faktycznie wynika, że czterokołowce (kategorie L6 i L7) rzeczywiście nie mają takich samych właściwości fizycznych i technicznych jak pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym objęte dochodzeniem. W szczególności, wśród właściwości fizycznych i technicznych, czterokołowce są definiowane przez ograniczenia pod względem maksymalnej prędkości, masy, mocy silnika i siedzeń, podczas gdy pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym objęte zakresem dochodzenia nie mają takich ograniczeń. W związku z tym Komisja stwierdziła, że czterokołowce nie stanowiły części produktu objętego dochodzeniem, a zatem nie były nim objęte. W konsekwencji uznano, że wywóz czterokołowców do Unii, między innymi przez XEV, nie jest objęty niniejszym dochodzeniem.
- (194) Green World Mobility sprowadza z Chin motorowery elektryczne i niektóre pojazdy elektryczne przeznaczone dla osób niepełnosprawnych. Green World Mobility stwierdziło, że takie pojazdy różniły się od produktu objętego dochodzeniem. Faktycznie motorowery należały do kategorii L6 zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013, podczas gdy pojazdy elektryczne przeznaczone dla osób niepełnosprawnych przywożone przez Green World Mobility były w przeszłości klasyfikowane do kodu CN 8713 90 00. Jednakże organy celne Niderlandów zmieniły ich klasyfikację na kod CN 8703 80 10. Pojazdy takie mogą przewozić maksymalnie dwie osoby i poruszać się z maksymalną prędkością 45 km/h po drogach publicznych. Na koniec Green World Mobility potwierdziło, że zostały one również sklasyfikowane w kategorii L zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu (UE) nr 168/2013.
- (195) Z analizy Komisji wynika, że motorowery i pojazdy elektryczne przeznaczone dla osób niepełnosprawnych przywożone przez Green World Mobility nie miały takich samych właściwości fizycznych i technicznych jak pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym objęte zakresem dochodzenia. W związku z tym Komisja stwierdziła, że produkty te nie stanowiły części produktu objętego dochodzeniem, a zatem nie były nim objęte.

⁽²⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

⁽²⁶⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

3. SUBSYDIOWANIE

3.1. **Wprowadzenie: Przedstawienie planów, projektów i innych dokumentów rządowych**

- (196) Przed przeprowadzeniem analizy domniemanego subsydiowania w postaci konkretnych subsydiów lub programów subsydiowania Komisja poddała ocenie plany, projekty i inne dokumenty rządowe, które miały znaczenie przy analizie badanych programów subsydiowania.
- (197) Na wstępie Komisja wskazała, że ogólna struktura gospodarcza Chin charakteryzuje się szczególnie silną rolą państwa, przy czym władze państwowe są z kolei kontrolowane przez Komunistyczną Partię Chin („KPCh”), rządzący podmiot polityczny w tym kraju. W rezultacie przedsiębiorstwa w Chinach działają w szczególnym środowisku, które — w przeciwieństwie do gospodarek zachodnich, w których siły rynkowe stanowią dominującą zasadę organizacji — charakteryzują się licznymi mechanizmami zapewniającymi rządowi ChRL znaczną kontrolę nad wszelkimi aspektami działalności gospodarczej w tym kraju. Ta ścisła kontrola uniemożliwia podmiotom gospodarczym działanie jako racjonalne podmioty rynkowe dążące do maksymalizacji zysków, a w rzeczywistości zmusza je do działania w charakterze przedstawicieli rządu we wdrażaniu jego polityki i planów.
- (198) Następujące elementy są najistotniejsze w przekazywaniu decyzji politycznych rządu ChRL do codziennego prowadzenia działalności gospodarczej przez podmioty gospodarcze: (i) doktryna socjalistycznej gospodarki rynkowej, (ii) przywództwo KPCh, (iii) system planowania przemysłowego, (iv) system finansowy.
- (199) Zgodnie z doktryną socjalistycznej gospodarki rynkowej, zawartej w chińskiej konstytucji⁽²⁷⁾, państwo sprawuje nieodłączną i wszechstronną kontrolę nad gospodarką, która wykracza poza tradycyjne standardy ustalania ram regulacyjnych, w których podmioty rynkowe mogą swobodnie funkcjonować. W szczególności zgodnie z art. 6 konstytucji: „Podstawą socjalistycznego systemu gospodarczego Chińskiej Republiki Ludowej jest socjalistyczna własność publiczna środków produkcji [...]. Na pierwszym etapie socjalizmu państwo utrzymuje podstawowy system gospodarczy, w którym własność publiczna jest dominująca, a różne formy własności rozwijają się obok siebie i utrzymuje się w systemie dystrybucji, w którym dystrybucja według pracy jest dominująca, a różne sposoby dystrybucji współistnieją”. W szczególności zgodnie z art. 15 konstytucji: „Państwo działa w oparciu o socjalistyczną gospodarkę rynkową. Państwo wzmacnia prawodawstwo gospodarcze, usprawnia makroregulację i kontrolę. Zgodnie z prawem państwo zakazuje wszelkim organizacjom lub osobom zakłócania porządku społeczno-gospodarczego”. Ponadto zgodnie z art. 11 konstytucji państwo ma prawo interweniowania wykraczające poza ochronę praw i interesów sektorów niepublicznych, ponieważ państwo „zachęca, wspiera rozwój niepublicznych sektorów gospodarki oraz nim kieruje, a także, zgodnie z prawem, sprawuje nadzór i kontrolę nad niepublicznymi sektorami gospodarki”.
- (200) Te konstytucyjne podstawy znajdują odzwierciedlenie we wszystkich odnośnych aktach prawnych⁽²⁸⁾, w których podkreśla się socjalistyczną gospodarkę rynkową jako wiodącą zasadę, na której opiera się chińska gospodarka. Ponadto państwo, pod kierownictwem KPCh, rzeczywiście w szerokim zakresie wykorzystuje różne instrumenty — zarówno zachęcające, jak i ograniczające — w celu ukierunkowania gospodarki na modernizację socjalistyczną, tj. na cele (w tym cele polityki przemysłowej) określone przez rząd ChRL.

⁽²⁷⁾ Konstytucja ChRL przyjęta w dniu 4 grudnia 1982 r., z późniejszymi zmianami; dokument dostępny pod adresem: http://en.moj.gov.cn/2021-06/22/c_634901.htm

⁽²⁸⁾ Zob. np. art. 1 i 206 kodeksu cywilnego ChRL, zgodnie z którymi: „Niniejsza ustawa została sformułowana [...] w celu ochrony uzasadnionych praw i interesów osób objętych prawem cywilnym, uregulowania stosunków cywilnoprawnych, utrzymania porządku społecznego i gospodarczego, zaspokojenia potrzeb w zakresie rozwoju socjalizmu o cechach chińskich oraz realizacji podstawowych wartości socjalistycznych” oraz „[p]aństwo utrzymuje i doskonali podstawowe socjalistyczne systemy gospodarcze, takie jak system własności, w ramach którego różne formy własności współrozwijają się z własnością publiczną jako podstawą, system dystrybucji, w ramach którego wiele form dystrybucji współistnieje z dystrybucją w zależności od pracy, a także system socjalistycznej gospodarki rynkowej. Państwo konsoliduje i rozwija sektor publiczny gospodarki oraz wspiera rozwój niepublicznego sektora gospodarki, zachęca do niego i nim kieruje. Państwo wdraża socjalistyczną gospodarkę rynkową [...]”; dokument dostępny pod adresem: https://www.trans-lex.org/601705/_/civil-code-of-the-peoples-republic-of-china/ Podobnie, zgodnie z art. 1 prawa spółek ChRL: „Prawo spółek Chińskiej Republiki Ludowej [...] zostało uchwalone w celu ujednoczenia organizacji i działalności spółek, ochrony uzasadnionych praw i interesów spółek, akcjonariuszy i wierzycieli, ochrony porządku społecznego i gospodarczego oraz wspierania rozwoju socjalistycznej gospodarki rynkowej”; dokument dostępny pod adresem: <http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml>

- (201) Przywództwo KPCh – choć formalnie zapisane w konstytucji kraju ⁽²⁹⁾, a także w odpowiednim prawie wtórnym oraz w samej konstytucji partii ⁽³⁰⁾ – przyjmuje w praktyce różne formy; w szczególności, ponieważ w Chinach nie istnieje podział władzy i partia sprawuje pełną kontrolę nad władzą ustawodawczą ⁽³¹⁾, wykonawczą ⁽³²⁾ i sądowniczą ⁽³³⁾ aparatu państwowego; ponadto partia nadzoruje kluczowe obszary gospodarki, w tym sektor finansowy i sektory przemysłu uznawane za strategiczne, w szczególności poprzez własność lub mianowanie i rotację kluczowego personelu; ponadto tworzenie komórek partyjnych jest obowiązkowe we wszystkich przedsiębiorstwach liczących więcej niż trzech członków partii ⁽³⁴⁾ (zob. również motyw 785), zarówno państwowych, jak i prywatnych, a struktury partyjne w ramach przedsiębiorstw często powołują się na prawo do udziału w podejmowaniu decyzji operacyjnych przez przedsiębiorstwa (zob. również motyw 786). Wszystkie te mechanizmy kontroli zapewniają KPCh ścisłą kontrolę nad gospodarką kraju i umożliwiają partii formułowanie i wdrażanie jej polityki gospodarczej zgodnie z jej strategicznymi względami i priorytetami.
- (202) Złożony system planowania, w ramach którego wytycza się priorytety i określa się cele dla organów rządowych na szczeblu centralnym i lokalnym, w dużej mierze wyznacza kierunek chińskiej gospodarki. Odpowiednie plany istnieją na wszystkich szczeblach administracji rządowej i obejmują wszystkie sektory gospodarki. Cele wyznaczone w instrumentach planowania mają wiążący charakter, a organy na wszystkich szczeblach administracji monitorują wdrażanie planów przez odpowiednie organy administracji rządowej niższego szczebla. Ogólnie rzecz biorąc, system planowania w ChRL powoduje, że zasoby są przydzielane do sektorów wskazanych przez rząd za strategiczne lub z innego powodu ważne politycznie, a nie przydzielane zgodnie z mechanizmami rynkowymi ⁽³⁵⁾.
- (203) Do przydziału zasobów zgodnie z priorytetami politycznymi rządu ChRL dla władz chińskich zasadnicze znaczenie ma instrumentalizacja sektora finansowego. System finansowy Chin pozostaje zdominowany przez sektor bankowy, a państwo kontroluje sektor bankowy (zob. również sekcja 3.5.1, w szczególności podsekcja 3.5.1.3), poprzez własność (zob. motyw 465), a także poprzez powiązania osobiste. W związku z tym rząd ChRL, jako akcjonariusz większościowy/posiadający pakiet kontrolny, jest uprawniony do wyznaczania najważniejszych stanowisk w bankach realizujących politykę rządu będących własnością państwa (zob. motyw 454), a także w bankach będących częściowo lub w całości własnością samego państwa lub osób prawnych będących własnością państwa (zob. motyw 468).
- (204) Ponadto statuty głównych chińskich banków zazwyczaj zawierają specjalny rozdział dotyczący utworzenia komitetu partii ⁽³⁶⁾. Na przykład zgodnie ze statutem Chińskiego Banku Przemysłowo-Handlowego („ICBC”) „przewodniczącym zarządu banku jest osoba będąca sekretarzem komitetu partii” ⁽³⁷⁾. W art. 53 wymieniono obowiązki komitetu partii, w tym monitorowanie praktycznego wdrażania decyzji partii i państwa w banku. Komitet partii, wraz z zarządem, odgrywa również rolę w wyborze i ocenie personelu. Ponadto komitet partii należy anga-

⁽²⁹⁾ Zob. art. 1 konstytucji: „System socjalistyczny jest podstawowym systemem Chińskiej Republiki Ludowej. Podstawową cechą socjalizmu o chińskiej specyfice jest przywództwo Komunistycznej Partii Chin. Zakazuje się organizacjom i osobom fizycznym działania na szkodę systemu socjalistycznego”.

⁽³⁰⁾ Zob. Program ogólny konstytucji KPCh, zgodnie z którym: „Przywództwo Komunistycznej Partii Chin to najważniejsza cecha socjalizmu o chińskiej specyfice i największa siła tego systemu. Partia jest nadrzędna w stosunku do liderów politycznych. Partia sprawuje ogólne przywództwo we wszystkich obszarach działań we wszystkich regionach kraju”; dokument dostępny pod adresem: <https://english.news.cn/20221026/d7fff914d44f4100b6e586372d4060a4/c.html> (dostęp 3 czerwca 2024 r.).

⁽³¹⁾ Jeżeli chodzi o skład Ogólnochińskiego Zgromadzenia Przedstawicieli Ludowych i jego związek z Komunistyczną Partią Chin, zob. na przykład artykułu pod adresem: <https://npcobserver.com/about-npc/>

⁽³²⁾ Zob. informacje pod adresem: <https://www.gov.cn/>

⁽³³⁾ Zob. art. 12 ustawy o sędziach ChRL, który stanowi, że sędziowie „[u]trzymują [...] konstytucję Chińskiej Republiki Ludowej, przywództwo Komunistycznej Partii Chin oraz system socjalistyczny”; dokument dostępny pod adresem: www.npc.gov.cn/englishnpc/c23934/202012/9c82d5dbefbc4ffa98f3dd815af62dfb.shtml#:~:text=Article%201%3A%20This%20Law%20is,in%20accordance%20with%20the%20law

⁽³⁴⁾ Zob. art. 30 konstytucji KPCh. „Organizacje partyjne na poziomie podstawowym tworzy się w każdym przedsiębiorstwie, [...], organie rządowym [...] i każdej innej organizacji na poziomie podstawowym [organizacji, w której pracują ludzie], w której zasiada co najmniej trzech pełnoprawnych członków partii”.

⁽³⁵⁾ Dokument roboczy służb Komisji na temat znaczących zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej do celów dochodzeń w sprawie ochrony handlu z dnia 20 grudnia 2017 r., SWD(2017) 483 final/2 („sprawozdanie dotyczące China z 2017 r.”) – rozdział 4, s. 41–42, 83. Zob. również aktualny dokument roboczy służb Komisji na temat znaczących zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej do celów dochodzeń w sprawie ochrony handlu z dnia 10 kwietnia 2024 r., SWD(2024) 91 final („sprawozdanie dotyczące Chin”) – rozdział 4, s. 57–59, 99.

⁽³⁶⁾ Statut Chińskiego Banku Przemysłowo-Handlowego, rozdział 6, art. 52–53; dokument dostępny pod adresem: http://v.icbc.com.cn/userfiles/Resources/ICBCLTD/download/2017/gszc_en.pdf

⁽³⁷⁾ Tamże, art. 52.

zować w dyskusję na temat „istotnych kwestii operacyjnych i dotyczących zarządzania oraz głównych kwestii dotyczących interesów pracowników, a także przedstawiać uwagi i sugestie”⁽³⁸⁾. Ponadto zgodnie z postanowieniami dotyczącymi zarządu przed podjęciem decyzji w sprawie istotnych kwestii należy skonsultować się z komitetem partii⁽³⁹⁾. Statut Chińskiego Banku Rolnego zawiera identyczne sformułowania dotyczące ustanowienia komitetu partii w art. 58 oraz udziału komitetu w dyskusji na temat głównych kwestii, o których mowa w art. 161⁽⁴⁰⁾.

- (205) Poza możliwość rządu ChRL do kontrolowania sektora bankowego poprzez własność i strukturę organizacyjną, rząd ChRL sprawuje kontrolę nad tym sektorem również w świetle mających zastosowanie przepisów chińskich (analiza odpowiednich dokumentów regulacyjnych zob. 3.5.1.5), które wymagają, aby banki podejmowały decyzje finansowe zgodnie z celami polityki przemysłowej kraju.
- (206) Podsumowując, wszystkie te elementy wskazują, że struktura systemu prawnego i politycznego w ChRL opiera się na ścisłej kontroli rządu nad wszystkimi aspektami gospodarki i handlu, ponieważ rząd ChRL centralnie nimi zarządza i je monitoruje. Podmioty gospodarcze są integralną częścią tego systemu nie jako podmioty działające na wolnym rynku, których celem jest podejmowanie decyzji biznesowych opartych wyłącznie na logice gospodarczej i maksymalizacji zysków, lecz jako jeden z integralnych podmiotów w celu wdrożenia nadrzędnej polityki i jej celów szczegółowych określonych przez rząd ChRL na szczeblu centralnym.

3.2. **Plany i polityka rządu mające na celu wsparcie przemysłu BEV**

- (207) W tym kontekście Komisja stwierdziła, że wszystkie subsydia lub programy subsydiowania będące przedmiotem oceny są częścią wdrażania scentralizowanych planów rządu ChRL mających na celu wsparcie przemysłu BEV z powodów wymienionych poniżej.
- (208) Rząd ChRL uznaje przemysł BEV za przemysł o strategicznym znaczeniu i rząd ChRL konsekwentnie podkreślał co najmniej od 2010 r. polityczne poparcie dla przyspieszonego rozwoju tego sektora. Taka kategoryzacja ma istotne znaczenie, ponieważ kwalifikuje dane sektory do objęcia ich różnymi szczególnymi strategiami politycznymi i środkami wsparcia mającymi na celu pobudzenie rozwoju w poszczególnych sektorach⁽⁴¹⁾.
- (209) Wynika to z szeregu dokumentów dotyczących polityki przemysłowej, które były sukcesywnie wdrażane od co najmniej 2010 r. i które wymieniono poniżej.

Decyzja Rady Państwa nr 40 w sprawie promulgacji i wdrożenia tymczasowych przepisów w zakresie promowania dostosowania struktury przemysłowej.

- (210) Decyzja Rady Państwa nr 40 Chińskiej Republiki Ludowej jest dokumentem prawnym wydanym w 2005 r., mającym na celu promowanie dostosowania struktury przemysłowej w Chinach poprzez zachęcanie do rozwoju zaawansowanych technologicznie gałęzi przemysłu i eliminację przestarzałych zdolności produkcyjnych. „Katalog wytycznych dotyczących dostosowania struktury przemysłowej”, który jest środkiem wykonawczym do decyzji nr 40, stanowi podstawę do wyznaczania kierunków inwestycji poprzez wskazanie sektorów przemysłowych, które powinny korzystać z uprzywilejowanego dostępu do kredytów. Decyzja ta zawiera również wytyczne dla rządu ChRL w zakresie zarządzania projektami inwestycyjnymi, formułowania i wdrażania strategii politycznych z zakresu finansów publicznych, opodatkowania, kredytów, gruntów, przywozu i wywozu. Krajowa Komisja Rozwoju i Reform („NDRC”) w lutym 2013 i 2019 wydała, a następnie zmieniała katalog wytycznych dotyczących dostosowania struktury przemysłowej.
- (211) Zarówno dokumenty z 2013 r., jak i z 2019 r. odnoszą się do przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii („NEV”), który obejmuje BEV, jako przemysłu promowanego.

⁽³⁸⁾ Tamże, art. 53 ust. 3.

⁽³⁹⁾ Tamże, art. 144.

⁽⁴⁰⁾ Statut Chińskiego Banku Rolnego; dokument dostępny pod adresem: <https://www.abchina.com/en/investor-relations/corporate-announcements/201811/W020181126632885896610.pdf>

⁽⁴¹⁾ Sprawozdanie dotyczące Chin z 2017 r. – rozdział 2, s. 17 i 20.

Decyzja Rady Państwa z 2010 r. w sprawie przyspieszenia rozwoju strategicznych nowych gałęzi przemysłu

- (212) W decyzji Rady Państwa z 2010 r. w sprawie przyspieszenia rozwoju strategicznych nowych gałęzi przemysłu ⁽⁴²⁾, rząd ChRL określił sektor NEV jako jeden z przemysłów, które należy zmodernizować w pierwszej kolejności.
- (213) Zgodnie z art. II decyzji, rząd ChRL zobowiązał się do „nadania priorytetu wspieraniu i rozwojowi takich gałęzi przemysłu, jak magazynowanie energii, ochrona środowiska, technologie informacyjne nowej generacji, biologia, produkcja wysokiej klasy sprzętu, nowe zasoby energetyczne, nowe materiały, pojazdy napędzane nowymi źródłami energii itp.”
- (214) W decyzji zawarto również wyraźny długoterminowy cel rozwoju przemysłu, obejmujący również tworzenie globalnie działających dużych przedsiębiorstw: „Do 2020 r. [...] nowe zasoby energetyczne, nowe materiały i przemysł pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii staną się pionierskimi gałęziami gospodarki narodowej. Zdolność do innowacji ulegnie znacznej poprawie, będziemy kontrolować szereg kluczowych i podstawowych technologii, a w niektórych dziedzinach osiągniemy światowy poziom. Utworzona zostanie grupa dużych przedsiębiorstw o wpływach międzynarodowych oraz grupa energicznych małych i średnich przedsiębiorstw” ⁽⁴³⁾.
- (215) Określenie pojazdów NEV jako przemysłu strategicznego zasygnalizowało wszystkim szczeblom rządowym znaczenie, jakie rząd ChRL przypisuje temu sektorowi, dając tym samym jasno do zrozumienia, że dodatkowe polityki wspierające przemysł będą realizowane na szczeblu centralnym i są oczekiwane na niższych szczeblach administracji kraju.

Plan rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii (2012-2020)

- (216) Wsparcie na rzecz rozwoju przemysłu NEV określono już w 12. narodowym planie pięcioletnim ⁽⁴⁴⁾ na lata 2011–2015 i zostało wyrażone bardziej szczegółowo w planie rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii (2012–2020) ⁽⁴⁵⁾, w którym wskazano, że „pojazdy napędzane nowymi źródłami energii, o których mowa w tym planie, obejmują głównie pojazdy elektryczne, pojazdy hybrydowe typu plug-in i pojazdy zasilane ogniwami paliwowymi. Pojazdy energooszczędne oznaczają pojazdy z silnikiem spalinyowym wewnętrznego spalania jako głównym układem napędowym [...]” ⁽⁴⁶⁾.
- (217) W planie stwierdzono ponadto, że chociaż „istnieją zasadniczo podstawy do rozwoju uprzemysłowienia chińskich pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, a w dziedzinie kluczowych technologii, takich jak akumulatory, silniki, sterowanie elektroniczne i integracja systemów, poczyniono znaczne postępy, przy czym pojazdy z napędem wyłącznie elektrycznym i pojazdy hybrydowe typu plug-in zaczęto wprowadzać na rynek na niewielką skalę”, to nadal istnieją poważne przeszkody dla rozwoju tego sektora: „kluczowe technologie chińskich pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii i niektóre podstawowe komponenty nie osiągnęły jeszcze docelowego poziomu, koszt produktu jest wysoki, środki wsparcia przemysłu pojazdów NEV nie są optymalne, a rozwój przemysłu NEV i jego poziom urynkowienia są ograniczone; kluczowe technologie w zakresie magazynowania energii w samochodach nie zostały w pełni opanowane [...]”.
- (218) W tym kontekście rząd ChRL sformułował ogólny cel polityki przemysłowej dla tego sektora w następujący sposób: „musimy wykorzystać okazję, wspierać wdrożenie, przyspieszyć produkcję i rozwój energooszczędnego i opartego na nowych źródłach energii przemysłu motoryzacyjnego, promować optymalizację i modernizację przemysłu motoryzacyjnego oraz zrealizować przekształcenie dużego przemysłu motoryzacyjnego w potęgę przemysłu motoryzacyjnego”.
- (219) Metody osiągnięcia tych celów — opierające się głównie na mechanizmach wsparcia rządowego — zostały również określone w planie: „Stosowanie się do połączonych wytycznych rządowych i rynkowych. W okresie rozwoju przemysłu będziemy aktywnie odgrywać rolę w planowaniu wytycznych i zachęt politycznych, gromadzić zasoby naukowe, technologiczne i przemysłowe, zachęcać do rozwoju i produkcji energooszczędnych i pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii oraz kierować konsumpcją rynkową. Po wejściu w dojrzały okres działalności przemysłu, w pełni wykorzystać wiodącą rolę rynku w rozwoju przemysłowym [...]” ⁽⁴⁷⁾.

⁽⁴²⁾ Dokument dostępny pod adresem: <http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=8570&EncodingName=big>

⁽⁴³⁾ Zob. art. II ust. 3 decyzji.

⁽⁴⁴⁾ Zob. rozdział 10 pkt 3 planu; dokument dostępny pod adresem: <https://policy.asiapacificenergy.org/sites/default/files/12th%20Five-Year%20Plan%202011-2015%20for%20National%20Economic%20and%20Social%20Development%2028EN%29.pdf>

⁽⁴⁵⁾ Dokument dostępny pod adresem: www.gov.cn/zw/gk/2012-07/09/content_2179032.htm

⁽⁴⁶⁾ Zob. art. 1 planu.

⁽⁴⁷⁾ Zob. art. 2 ust. 2 planu.

- (220) Ten artykuł planu stanowi, że wytyczne rynkowe rządu ChRL miały zastosowanie nie tylko do produkcji gotowych NEV, ale także do ich części: „Stosowanie się do połączenia rozwoju przemysłu i wzmacniania infrastruktury wspierającej. Mając na uwadze cały pojazd, wspieranie i napędzanie przyspieszonego rozwoju łańcucha przemysłowego obejmującego akumulatory trakcyjne, silniki, elektronikę samochodową, zaawansowane silniki spalinowe wewnętrznego spalania i wysokowydajne skrzynie biegów”⁽⁴⁸⁾.
- (221) Po określeniu celów i metod ich osiągnięcia, w planie wyznaczono cele szczegółowe (wyjściowe): „Do 2015 r. łączna produkcja i sprzedaż pojazdów elektrycznych i hybrydowych typu plug-in osiągnie 500 000 sztuk; do 2020 r. zdolność produkcyjna pojazdów elektrycznych i hybrydowych typu plug-in osiągnie 2 miliony sztuk, a łączna produkcja i sprzedaż przekroczy 5 milionów sztuk [...]”⁽⁴⁹⁾. Ostatecznie w planie wymieniono mechanizmy wsparcia rządowego, do których kwalifikowałby się sektor NEV, obejmujące obszary takie jak pomoc związana z ustanawianiem międzynarodowych standardów lub rekrutacją i rozwojem talentów, przy czym wsparcie rządowe koncentrowało się wokół różnych form wsparcia finansowego, podzielonych na:
- dotacje („Rząd centralny organizuje fundusze, aby zapewnić odpowiednie wsparcie we wdrażaniu projektów innowacji technologicznych w zakresie pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii, kierować przedsiębiorstwami w celu zwiększenia inwestycji w rozwój technologii, inżynierię, formułowanie standardów, zastosowanie rynkowe i inne etapy rozwoju oraz budować system innowacji technologicznych obejmujący produkcję, edukację i badania; zapewnienie subsydiów na pokazy pojazdów energooszczędnych i pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w dziedzinie usług publicznych oraz prywatny zakup pilotażowych pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, a także zachęcanie konsumentów do zakupu i korzystania z pojazdów energooszczędnych [...]”);
 - wsparcie polityki podatkowej („Pojazdy energooszczędne i napędzane nowymi źródłami energii oraz ich kluczowe części i komponenty, które są uznawane za kwalifikujące się do zachęt podatkowych dla przedsiębiorstw zaawansowanych technologicznie, mogą być objęte odpowiednimi preferencyjnymi politykami zgodnie z prawem”);
 - wsparcie usług finansowych („Kierowanie instytucjami finansowymi w celu ustanowienia systemów zarządzania kredytami i oceny kredytów, aby zachęcić do rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii, aktywne promowanie innowacji produktów finansowych, takich jak finansowanie zastawów własności intelektualnej i finansowanie łańcucha przemysłowego, przyspieszenie ustanowienia wielopoziomowego systemu gwarancji, w tym wkładów finansowych i inwestycji w kapitał społeczny, kompleksowe wykorzystanie kompensacji ryzyka i innych polityk oraz promowanie zwiększonego wsparcia finansowego”); oraz
 - wsparcie kapitału wysokiego ryzyka („Fundusz kapitału wysokiego ryzyka dla pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, który spełnia wymagania, może ubiegać się o centralny udział finansowy zgodnie z przepisami i kierować funduszami społecznymi w celu inwestowania w przemysł pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii na różne sposoby”).

Wytyczne w sprawie przyspieszenia promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii

- (222) W 2014 r. Rada Państwa wydała „Wytyczne w sprawie przyspieszenia promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii”⁽⁵⁰⁾ (Guobanfa [2014] nr 35) (zwane również „Wytycznymi w sprawie NEV”). Wytyczne w sprawie NEV mają na celu „połączenie dominacji rynkowej ze wsparciem rządowym”⁽⁵¹⁾ i przewidują różne formy wsparcia rządowego dla rozwoju przemysłu, takie jak lokalne plany promocji NEV, subsydia na zakup, wsparcie finansowe, obligacje itp.
- (223) Cele i instrukcje zawarte w 14. planie pięcioletnim są często uzupełniane planami wdrażania, planami działania, wytycznymi itp. Wytyczne to dokumenty wydawane przez rząd, których celem jest ukierunkowanie działań przemysłu na osiągnięcie celów polityki rządu ChRL w określonych sektorach. Chociaż w chińskim systemie prawnym takie dokumenty uznaje się za wytyczne, wskazują one na konkretną interwencję państwa w celu kształtowania różnych sektorów chińskiej gospodarki⁽⁵²⁾. Dotyczy to w szczególności wytycznych w sprawie NEV, które zawierają zarówno ogórne instrukcje dla samorządów terytorialnych dotyczące formułowania planów i zachęt do pro-

⁽⁴⁸⁾ Tamże.

⁽⁴⁹⁾ Zob. art. 3 ust. 2 planu.

⁽⁵⁰⁾ Dokument dostępny pod adresem https://www.gov.cn/zhengce/content/2014-07/21/content_8936.htm

⁽⁵¹⁾ Zob. sekcja I pkt 1 Wytycznych w sprawie NEV.

⁽⁵²⁾ Zob. np. Dz.U. L 228 z 15.9.2023, s. 217. oraz 14. plan pięcioletni na rzecz krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego Chińskiej Republiki Ludowej i celów długofalowych do roku 2035.

mowania pojazdów NEV, jak i dyrektywy na szczeblu centralnym w sprawie przyznawania środków finansowych w celu nagradzania miast i przedsiębiorstw, które osiągają szczególnie dobre wyniki w promowaniu NEV, jak również zachęty fiskalne, finansowe i inwestycyjne ze strony władz rządowych, instytucji finansowych itp. W związku z tym wytyczne są kolejnym narzędziem wykorzystywanym przez władze państwowe do sprawowania bezpośredniej kontroli nad sposobem kształtowania *chińskiego 13. narodowego planu pięcioletniego* przez przemysł NEV.

- (224) Podobne sformułowania dotyczące wsparcia sektora można znaleźć we wszystkich najnowszych dokumentach rządowych, począwszy od 13. narodowego planu pięcioletniego na lata 2016-2020 ⁽⁵³⁾. Zgodnie z sekcją 1 rozdziału 23 13. planu pięcioletniego, rząd ChRL zamierzał „wspierać rozwój technologii informacyjnej nowej generacji, pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, biotechnologii, technologii ekologicznych i niskoemisyjnych, wysokiej klasy sprzętu i materiałów oraz cyfrowych branż kreatywnych”.
- (225) Ponadto w tym samym rozdziale 13. planu pięcioletniego wymieniono szereg strategii politycznych, które rząd ChRL zamierzał wdrożyć w celu wsparcia pełnego rozwoju sektora, w tym od kluczowych materiałów wsadowych do produkcji produktu końcowego, a mianowicie strategie: „(i) propagowania korzystania z pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii; (ii) korzystania z pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w miejskim transporcie publicznym i usługach taksówek; (iii) rozwijania pojazdów elektrycznych i hybrydowych pojazdów elektrycznych, ze szczególnym uwzględnieniem postępu w kluczowych obszarach technologicznych, takich jak gęstość energetyczna akumulatorów i możliwość dostosowania temperatury akumulatorów; (iv) ułatwiania rozwoju sieci punktów ładowania i usług ładowania, które są ze sobą kompatybilne i objęte jednolitymi normami [...]; (v) zapewniania, aby łączne dane dotyczące produkcji i sprzedaży pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w Chinach osiągnęły pięć milionów; (vi) wzmocnienia działań na rzecz odzyskiwania i utylizacji zużytych akumulatorów z pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii ⁽⁵⁴⁾”.

Made in China 2025

- (226) W 2015 r. rząd ChRL opublikował długoterminową kompleksową strategię przemysłową znaną jako Made in China 2025 ⁽⁵⁵⁾. Strategia ta określiła cele pośrednie w zakresie modernizacji wybranych sektorów produkcyjnych w kraju do 2020 i 2025 r. i potwierdziła zamiar rządu ChRL, aby „[k]ontynuować wspieranie rozwoju pojazdów elektrycznych i pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi, opanować podstawowe technologie niskoemisyjnych, zautomatyzowanych i inteligentnych samochodów, [poprawić możliwości inżynieryjne i przemysłowe podstawowych technologii, takich jak technologie rozruchowych akumulatorów, silników napędowych, wysokowydajnych silników spalinowych, zaawansowanych przekładni, lekkich materiałów i inteligentnych układów sterowania, stworzyć kompletny system przemysłowy i system innowacji, od kluczowych komponentów po kompletne pojazdy, oraz promować integrację pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii z niezależnymi markami na poziomie zaawansowanym w skali międzynarodowej” ⁽⁵⁶⁾ oraz odpowiednio „[z]organizować i wdrażać szereg projektów specjalnych i dużych projektów w zakresie innowacji i uprzemysłowienia dla dużych samolotów, silników lotniczych i turbin gazowych, cywilnego przemysłu lotniczego, inteligentnych ekologicznych pociągów, pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii, sprzętu inżynierii morskiej i zaawansowanych technologicznie statków, kompletnych zestawów sprzętu dla inteligentnych sieci, wysokiej klasy maszyn CNC, sprzętu jądrowego i wysokiej klasy sprzętu medycznego” ⁽⁵⁷⁾.
- (227) Aby osiągnąć te cele, w strategii Made in China 2025 podkreślono potrzebę [p]ogłębienia reformy w dziedzinie finansów, rozszerzenia kanału finansowego dla przemysłu wytwórczego i obniżenia kosztów finansowych, [wykorzystania] zalet finansowania polityki, finansowania rozwoju i finansowania komercyjnego oraz zwiększenia wsparcia dla nowej generacji technologii informacyjnej, wysokiej klasy sprzętu, nowych materiałów, [w]spierania Eksportowo-Importowego Banku Chińskiego w celu zwiększenia usług dla przemysłu wytwórczego w ramach zakresu jego działalności, zachęcania Chińskiego Banku Rozwoju do zwiększenia pożyczek dla przedsiębiorstw produkcyjnych i kierowania instytucji finansowych do innowacyjnych produktów i firm, które są odpowiednie dla charakterystyki przedsiębiorstw produkcyjnych” ⁽⁵⁸⁾.

⁽⁵³⁾ Dokument dostępny pod adresem: <https://en.ndrc.gov.cn/policies/202105/P020210527785800103339.pdf>

⁽⁵⁴⁾ Zob. rozdział 23, tabela 8 planu pięcioletniego.

⁽⁵⁵⁾ Zob. informacje pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; Tłumaczenie na język angielski dostępne pod adresem: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf

⁽⁵⁶⁾ Zob. sekcja 3.6.6 dokumentu „Made in China 2025”.

⁽⁵⁷⁾ Tamże, tabela 5.

⁽⁵⁸⁾ Tamże, sekcja 4.3.

- (228) Strategia przewiduje ponadto wykorzystanie instrumentów fiskalnych: „Pełne wykorzystanie istniejących kanałów, wzmocnienie wsparcia funduszy finansowych dla przemysłu wytwórczego, skupienie się na kluczowych obszarach transformacji i modernizacji przemysłu wytwórczego, takich jak [...] wysokiej klasy sprzęt, [...] oraz stworzenie korzystnego środowiska politycznego dla rozwoju przemysłu wytwórczego. Wykorzystanie trybu partnerstwa publiczno-prywatnego [...] do skierowania funduszy społecznych na realizację dużych projektów, innowacji technologicznych w przedsiębiorstwach i budowę kluczowej infrastruktury przemysłu wytwórczego. Wprowadzanie innowacji w zakresie środków wsparcia finansowego, przekształcanie »wsparcia budowlanego« we »wsparcie operacyjne« oraz poprawa efektywności wykorzystania funduszy finansowych”⁽⁵⁹⁾.

Rozporządzenie w sprawie norm dla przemysłu akumulatorów trakcyjnych

- (229) Komisja ustaliła również, że w 2015 r. Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informatycznej wydało „Rozporządzenie w sprawie norm dla przemysłu akumulatorów trakcyjnych”⁽⁶⁰⁾ („rozporządzenie w sprawie norm”), aby „kierować i regulować prawidłowy rozwój przemysłu akumulatorów trakcyjnych”. [...] Państwo zachęca przedsiębiorstwa produkujące akumulatory trakcyjne, aby stale się doskonaliły i wzmacniały, ustanawiały specyfikacje produkcji produktów i systemy zapewniania jakości, wzmacniały innowacje w zakresie technologii i zarządzania, doskonaliły badania i rozwój produktów oraz poziomy produkcji, a także poprawiały wydajność i jakość produktów, aby sprostać potrzebom rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii”⁽⁶¹⁾. Rozporządzenie określa wymagania dla przedsiębiorstw produkujących akumulatory trakcyjne, które mogą wnioskować o umieszczenie w katalogu przedsiębiorstw spełniających wymagania, z których jednym jest producent i dostawca „produktów motoryzacyjnych na terytorium Chińskiej Republiki Ludowej (z wyjątkiem Tajwanu, Hongkongu i Makau)”⁽⁶²⁾. W efekcie „[w]ykaz przedsiębiorstw zawarty w ogłoszeniu będzie służył jako podstawowa baza dla odpowiedniego wsparcia politycznego”⁽⁶³⁾. Po tym ogłoszeniu opublikowano cztery partie katalogu przedsiębiorstw spełniających warunki określone w rozporządzeniu w sprawie norm, w którym nie uwzględniono żadnego zagranicznego producenta akumulatorów trakcyjnych⁽⁶⁴⁾. Pomimo faktu, że wymogi te zostały zniesione w 2019 r. na mocy ogłoszenia nr 22 Ministerstwa Przemysłu i Technologii Informatycznej Chińskiej Republiki Ludowej⁽⁶⁵⁾, można założyć, że istnienie katalogu przedsiębiorstw produkujących akumulatory trakcyjne dało chińskim producentom akumulatorów przewagę konkurencyjną nad zagranicznymi producentami, gdy przemysł akumulatorów trakcyjnych znajdował się w początkowej fazie rozwoju.

Plan działania na rzecz promowania rozwoju przemysłu akumulatorów do NEV

- (230) W planie działania na rzecz promowania rozwoju przemysłu akumulatorów do NEV⁽⁶⁶⁾ z 2017 r. wyjaśniono, że akumulatory trakcyjne stanowią główny element pojazdów elektrycznych i są kluczem do rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii. Po ponad dziesięciu latach rozwoju poczyniono znaczne postępy w krajowym przemyśle akumulatorów trakcyjnych. Obecna wydajność, jakość i koszt produktów z akumulatorami trakcyjnymi nie zaspokajają jednak jeszcze potrzeb związanych z promowaniem i popularyzowaniem pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, zwłaszcza w zakresie kluczowych materiałów podstawowych, technologii integracji systemu, sprzętu i procesów produkcyjnych itp. Plan opracowano w celu przyspieszenia zwiększenia potencjału w zakresie rozwoju i poziomu krajowego przemysłu samochodowych akumulatorów trakcyjnych oraz promowania zdrowego i zrównoważonego rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii.

⁽⁵⁹⁾ Tamże, sekcja 4.4.

⁽⁶⁰⁾ Ogłoszenie nr 22 z 2015 r. Ministerstwa Przemysłu i Technologii Informatycznej Chińskiej Republiki Ludowej, MIIT, dostępne pod adresem: <http://www.mofcom.gov.cn/article/b/g/201505/20150500987728.shtml>

⁽⁶¹⁾ Sekcja 1 ust. 2 rozporządzenia w sprawie norm.

⁽⁶²⁾ Sekcja 1 ust. 4 rozporządzenia w sprawie norm.

⁽⁶³⁾ Sekcja 8 ust. 26 rozporządzenia w sprawie norm.

⁽⁶⁴⁾ Pierwsza partia: http://www.caam.org.cn/chn/9/cate_107/con_5178317.html; druga partia: http://www.caam.org.cn/chn/1/cate_2/con_5184276.html; trzecia partia: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052405.html>; czwarta partia: <http://www.chinabattery.org/content2/1308/1302/1052407.html>

⁽⁶⁵⁾ Ogłoszenie nr 22 z 2019 r. Ministerstwa Przemysłu i Technologii Informatycznej Chińskiej Republiki Ludowej, dostępne pod adresem https://www.gov.cn/xinwen/2019-06/24/content_5402761.htm

⁽⁶⁶⁾ https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1

- (231) Realizacja projektu modernizacji akumulatorów trakcyjnych przez MIIT i Ministerstwo Nauki i Technologii (MST) opiera się na krajowych planach w dziedzinie nauki i technologii (projekty specjalne, fundusze) oraz na innych ogólnych rodzajach wsparcia na rzecz badań i rozwoju w zakresie akumulatorów trakcyjnych w celu osiągnięcia w 2020 r. jednej konkretnej energii na poziomie ponad 300 Wh/kg, stałej poprawy wydajności produktów i przyspieszenia realizacji instalacji i zastosowań produktów wysokiego poziomu. Miało to na celu zachęcić wiodące przedsiębiorstwa zajmujące się akumulatorami trakcyjnymi do współpracy z większymi zasobami wyższego i niższego szczebla, skoncentrowania się na przełomach w zakresie kluczowych technologii materiałów i komponentów, ogniw baterii i systemów akumulatorowych, znacznej poprawy wydajności i bezpieczeństwa akumulatorów trakcyjnych oraz dążenia do osiągnięcia jednego egzemplarza o wartości 350 Wh/kg oraz do uprzemysłowienia i zastosowania pojazdów, w których stosowane są nowe produkty litowo-jonowych z systemem 260 Wh/kg.
- (232) Plan przewiduje również zwiększenie wsparcia politycznego, opierając się na wiodącej roli inwestycji rządowych w kapitał społeczny, zachęcając do wykorzystywania kapitału społecznego do tworzenia funduszy rozwoju przemysłu akumulatorów trakcyjnych oraz zwiększając wsparcie dla technologii uprzemysłowienia akumulatorów trakcyjnych. Zgodnie z planem, jeżeli produkty dotyczące akumulatorów trakcyjnych spełniają warunki, będą zwolnione z podatku konsumpcyjnego zgodnie z przepisami; jeżeli przedsiębiorstwa produkujące akumulatory trakcyjne spełnią warunki, będą korzystać z preferencyjnej polityki podatkowej dla przedsiębiorstw z sektora zaawansowanych technologii, transferu technologii i rozwoju technologii zgodnie z przepisami.

Chiński 14. narodowy plan pięcioletni

- (233) Nie odbiegając od strategii Made in China 2025, 14. narodowy plan pięcioletni ⁽⁶⁷⁾ na lata 2021-2026 świadczy o tym, że polityka rządu ChRL polegająca na priorytetowym traktowaniu i wspieraniu sektora NEV jest *kontynuowana* i w rzeczywistości rozwija się. Zgodnie z art. IX planu chińskie władze zobowiązały się do „zwiększenia wartości dodanej strategicznych wschodzących gałęzi przemysłu do ponad 17 % PKB”. W przypadku sektora NEV, jako jednej ze strategicznych nowo powstających gałęzi przemysłu, zobowiązanie to obejmuje „dokonywanie przełomów w kluczowych technologiach, takich jak akumulatory trakcyjne o wysokim poziomie bezpieczeństwa, wysokowydajne silniki napędowe i wysokowydajne systemy zasilania dla pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii oraz przyspieszenie prac badawczo-rozwojowych nad kluczowymi komponentami, takimi jak podstawowe platformy technologiczne dla inteligentnych (połączonych) pojazdów, systemy oprogramowania i sprzętu, podwozia typu steer-by-wire i inteligentne terminale” ⁽⁶⁸⁾.
- (234) Biorąc pod uwagę charakter chińskiego systemu planowania, plany wyższego szczebla – takie jak dwunasty, trzydziesty lub czterdziesty narodowy plan pięcioletni – podlegają monitorowaniu i wdrażaniu przez wszystkie odpowiednie władze. Plany narodowe określają wyraźne zobowiązania w tym zakresie, takie jak art. LXV 14. narodowego planu pięcioletniego, zgodnie z którym rząd ChRL „wzmocni organizację, koordynację i nadzór nad wdrażaniem tego planu oraz ustanowi i usprawni monitorowanie i ocenę planowania i wdrażania, zapewnianie polityki oraz mechanizmy oceny i nadzoru”. W związku z tym władze niższego szczebla „muszą stworzyć sprzyjające środowisko polityczne, instytucjonalne i prawne. W planach rocznych wdrażane będą cele rozwojowe i kluczowe zadania zaproponowane w niniejszym planie”. ⁽⁶⁹⁾
- (235) Co istotne, rząd ChRL jednoznacznie zobowiązuje się do zapewnienia wsparcia finansowego, a także wsparcia w postaci innych czynników produkcji - takich jak ziemia - dla projektów i sektorów określonych w planie: „[b]ędziemy przestrzegać zasady planu wyznaczającej kierunek, przy czym wydatki fiskalne będą stanowić gwarancję, finanse wsparcie i zapewniona będzie koordynacja z innymi politykami. [...] Będziemy nadal dążyć do tego, aby publiczne wydatki fiskalne były odpowiednio realizowane i służyły polityce publicznej, zwiększimy wsparcie finansowe dla głównych krajowych zadań strategicznych, wzmocnimy koordynację średniookresowych planów finansowych i budżetów rocznych, rządowych planów inwestycyjnych oraz do wdrożenia tego planu, a także nadamy priorytet centralnym funduszom fiskalnym dla głównych zadań i głównych projektów inżynierskich określonych w tym planie. Będziemy wymagać, aby projekty były zgodne z planem, a fundusze i czynniki produkcji były zgodne z projektami, opracujemy listę głównych projektów inżynierskich w oparciu o ten plan, uprościmy procedury zatwierdzania projektów z listy i zagwarantujemy nadanie priorytetu planowaniu wyboru lokalizacji, podaży gruntów i potrzeb kapitałowych. Państwo gwarantuje grunty dla poszczególnych dużych projektów inżynierskich w ujednolicony sposób”. ⁽⁷⁰⁾

⁽⁶⁷⁾ Zob.: https://www.gov.cn/xinwen/2021-03/13/content_5592681.htm Tłumaczenie na język angielski jest dostępne pod adresem: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0284_14th_Five_Year_Plan_EN.pdf.

⁽⁶⁸⁾ Zob. art. XI, tabela 4 planu.

⁽⁶⁹⁾ Zob. art. LXV, sekcja 1 planu.

⁽⁷⁰⁾ Zob. art. LXV, sekcja 3 planu.

- (236) Ten mandat wykonawczy skutkuje zatem wprowadzeniem całej sieci dodatkowych instrumentów politycznych przez odpowiednie organy rządowe, w szczególności długoterminowego krajowego planu sektorowego, a mianowicie Planu rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii (2021–2035) ⁽⁷¹⁾, który zastąpił odpowiedni plan na lata 2012–2020, jak określono w motywach 216–224.

Plan rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii (2021–2035)

- (237) Plan rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii przedstawia następującą wizję: „Do 2025 r. konkurencyjność chińskiego rynku pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii znacząco wzrośnie, nastąpi znaczący przełom w kluczowych technologiach, takich jak technologie akumulatorów trakcyjnych, silników napędowych i systemów operacyjnych pojazdów, a poziom bezpieczeństwa ulegnie kompleksowej poprawie. Średnie zużycie energii przez nowe w pełni napędzane nowymi źródłami energii pojazdy pasażerskie spadło do 12,0 kWh/100 km, wielkość sprzedaży nowych pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii osiągnęła około 20 % całkowitej sprzedaży nowych pojazdów, a wysoce autonomiczne pojazdy osiągnęły komercyjne zastosowanie w ograniczonych obszarach i określonych scenariuszach, a wygoda usług ładowania i wymiany uległa znacznej poprawie” ⁽⁷²⁾.
- (238) W planie podano szereg kroków, które należy podjąć, aby osiągnąć ten cel. W ramach niektórych z nich przewiduje się horyzontalne wsparcie rządowe dla przemysłu, takie jak „poprawa zdolności wsparcia usług publicznych, takich jak transfer technologii, usługi informacyjne, szkolenie talentów, finansowanie projektów i wymiana międzynarodowa” ⁽⁷³⁾, „skuteczne podejmowanie polityki dotacji finansowych” ⁽⁷⁴⁾ lub „[w]drażanie preferencyjnej polityki podatkowej związanej z pojazdami napędzanymi nowymi źródłami energii” ⁽⁷⁵⁾. Inne kroki dotyczą konkretnych komponentów pojazdów lub poszczególnych elementów łańcucha wartości NEV, takich jak „[z]achęcanie przedsiębiorstw do poprawy zdolności do zagwarantowania kluczowych zasobów, takich jak lit, nikiel, kobalt i platyna”, wzmocnienie interakcji energii między pojazdami napędzanymi nowymi źródłami energii a siecią” ⁽⁷⁶⁾, „[p]rzyspieszenie budowy infrastruktury ładowania i wymiany” ⁽⁷⁷⁾ lub „[w]spieranie wykorzystania istniejących terenów i obiektów do świadczenia zintegrowanych usług w zakresie dostaw ropy naftowej, gazu, wodoru i energii elektrycznej” ⁽⁷⁸⁾.

Opinie na temat realizacji Krajowej Komisji Rozwoju i Reform („NDRC”) w sprawie wzmocnienia przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii

- (239) W styczniu 2024 r. NDRC opublikowała zalecenia dotyczące reform w zakresie integracji NEV z planowaniem chińskiej sieci energetycznej. Oprócz interakcji pojazdów z siecią, zalecenia te obejmują również zachęcanie do innowacji i ujednoczenie norm w sektorze NEV, aby „promować badania nad kluczowymi technologiami i podstawowym sprzętem, wzmocnić główną rolę innowacji w przedsiębiorstwach i przewodzić rozwojowi dzięki innowacjom. Przyspieszyć formułowanie i rewizję norm oraz prowadzić do wspólnego i znormalizowanego rozwoju przemysłu”. ⁽⁷⁹⁾

Plany na szczeblu prowincji i gmin

- (240) Środki wspierające określone w Planie rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii (2021–2035) znajdują odzwierciedlenie — i przekładają się na bardziej precyzyjne kierunki — w odpowiednich planach na szczeblu prowincji i gmin ⁽⁸⁰⁾.
- (241) Plany na szczeblu prowincji zawierają więcej szczegółów na temat tego, w jaki sposób cele planów centralnych powinny zostać przełożone na politykę w poszczególnych prowincjach, przyjmując formę środków, jak podano poniżej.

⁽⁷¹⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzslgh/gjzxgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123

⁽⁷²⁾ Zob. rozdział II, sekcja 3 planu.

⁽⁷³⁾ Zob. rozdział III, sekcja 3 planu.

⁽⁷⁴⁾ Zob. rozdział VIII, sekcja 1 planu.

⁽⁷⁵⁾ Zob. rozdział VIII, sekcja 2 planu.

⁽⁷⁶⁾ Zob. rozdział V, sekcja 1 planu.

⁽⁷⁷⁾ Zob. rozdział VI, sekcja 1 planu.

⁽⁷⁸⁾ Zob. rozdział VI, sekcja 3 planu.

⁽⁷⁹⁾ Krajowa Komisja Rozwoju i Reform oraz inne departamenty w sprawie wzmocnienia pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii – Opinie na temat realizacji dotyczące integracji i interakcji z siecią energetyczną, Rozwój i reformy w zakresie energii [2023] nr 1721. Dokument dostępny pod adresem: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202401/t20240104_1363096.html

⁽⁸⁰⁾ Zgodnie z zasadami zarządzania NDRC z 2018 r. mającymi zastosowanie do motoryzacyjnych projektów inwestycyjnych. Zgodnie z art. 38: Władze lokalne na wszystkich szczeblach nie powinny utrudniać uczciwej konkurencji na rynku, powinny skupić się na zapewnieniu preferencyjnych warunków pod względem podatków, kapitału, gruntu i innych czynników dla motoryzacyjnych projektów inwestycyjnych.

- (242) Ogólną kontrolę rządową nad przemysłem zapewnia na przykład 14. plan pięcioletni dotyczący rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w prowincji Anhui: „Wytyczne rządu, pozycja lidera na rynku. Pełne wykorzystanie roli rządu w różnych aspektach, takich jak projektowanie na najwyższym poziomie, budowa platformy, prezentacja, zastosowanie i promocja itp. Wzmocnienie wsparcia politycznego i dalsze tworzenie środowiska, w którym czynniki produkcji wysokiej klasy koncentrują się na przemyśle motoryzacyjnym wykorzystującym nowe źródła energii. Kierując się popytem rynkowym, należy w pełni wykorzystać decydującą rolę rynku w zakresie przydziału zasobów, wzmocnić kluczową pozycję przedsiębiorstw w wyborze ścieżek technologicznych i układu mocy produkcyjnych produktów, wspierać lepsze połączenie wydajnego rynku z przychylnym rządem i stworzyć dynamiczne środowisko rozwoju”⁽⁸¹⁾.
- (243) Ten plan na szczeblu prowincji zawierał ponadto szczegółowe cele w zakresie produkcji: „Dążenie do zapewnienia, aby do 2025 r. skala miejskiego przemysłu motoryzacyjnego napędzanego nowymi źródłami energii przekroczyła 700 mld RMB, a zdolność produkcyjna kompletnych pojazdów przekroczyła 3 mln, wspieranie 10 przedsiębiorstw o skali 10 mld RMB oraz zapewnienie, aby wartość produkcji i wielkość produkcji uplasowały się na pierwszym miejscu w kraju; opracowanie systemu przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii z kompleksowym układem i rozsądną strukturą, roczna zdolność produkcyjna akumulatorów przekroczy 300 GWh, a roczna zdolność produkcyjna systemów silników napędowych przekroczy 3 miliony zestawów”⁽⁸²⁾ oraz wsparcie inwestycyjne na rzecz obiektów i inwestycji: „Dążenie do zbudowania do 2025 r. na szczeblu krajowym 1 centrum innowacji w przemyśle pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, 5 publicznych centrów innowacji oraz wspieranie 1 projektu innowacyjnego modelu biznesowego, a także 10 nowych platform innowacyjnych powyżej szczebla prowincji do 2025 r.”⁽⁸³⁾.
- (244) Co więcej, 14. plan pięcioletni w zakresie wysokiej jakości rozwoju przemysłu motoryzacyjnego w prowincji Anhui przewiduje wsparcie inwestycyjne w parkach przemysłowych: „Przyspieszenie i propagowanie budowy Parku Przemysłowego Inteligentnych Pojazdów Elektrycznych Xinqiao oraz stworzenie światowej klasy klastra przemysłowego inteligentnych pojazdów elektrycznych z kompletnym łańcuchem przemysłowym i integracją badań i rozwoju oraz produkcji, demonstracji i zastosowań, a także przemysłu i usług wspierających. Wspieranie długoterminowego planowania rozwoju NIO i lokalizacji wokół parku przemysłowego Xinqiao oraz tworzenie zespołów w zakresie badań i rozwoju, produkcji, marketingu i zarządzania w parku. Utworzenie Centrum Badań i Rozwoju oraz Innowacji NIO, prowadzenie innowacyjnych badań i rozwoju w zakresie kompletnych pojazdów, podstawowych komponentów i autonomicznej jazdy, stworzenie konkurencyjnego i wiodącego na świecie łańcucha innowacji. Przyciągnięcie pracowników z dziedziny badań i rozwoju oraz pracowników technicznych i dążenie do stworzenia innowacyjnego miejsca gromadzącego wysokiej klasy talenty. (...) Szacuje się, że po wybudowaniu parku ostateczna zdolność produkcyjna pojazdów wyniesie 1 milion pojazdów rocznie, a zdolność produkcyjna akumulatorów wyniesie 100 GWh rocznie”⁽⁸⁴⁾.
- (245) Następnie była mowa o promowaniu wywozu: „Wspieranie e-handlu w przypadku firm dostarczających komponenty, budowanie publicznych magazynów za granicą dla produktów przeznaczonych na wywóz, udostępnianie kanałów dla rynków zagranicznych i systemów wsparcia serwisowego. Tworzenie narzędzi, takich jak platformy handlu dla przywozu i wywozu, zagraniczne parki przemysłowe, a także parki handlowe i kierowanie rozwojem klastrów chińskich zagranicznych przedsiębiorstw inwestycyjnych. (...) Do 2025 r. Chery Automobile przeznaczy na wywóz 500 000 pojazdów o wartości eksportowej wynoszącej 5 mld USD. Aby jeszcze bardziej zwiększyć swoją międzynarodową konkurencyjność, Chery (...) koncentruje się na ekspansji na strategicznych rynkach, takich jak Europa, Ameryka Północna i kraje ASEAN (...). Wspieranie NIO w ekspansji na rynku europejskim. Wspieranie NIO we wdrażaniu „Planu Marco Polo”, przyjęcie zróżnicowanej ścieżki rozwoju i przekształcenie „Modelu Chińskiego NIO” [„NIO China Model”] w „Model Zagraniczny NIO” [„NIO Overseas Model”] zgodnie z lokalnymi warunkami. (...) Wspieranie NIO w dalszym rozwoju na rynku europejskim, ekspansji na 5 rynkach krajowych do 2025 r. oraz w szukaniu możliwości budowy fabryk za granicą”⁽⁸⁵⁾.
- (246) 14. plan pięcioletni w zakresie wysokiej jakości rozwoju sektora produkcyjnego dla prowincji Guangdong przewiduje rządową kontrolę geograficznego rozmieszczenia NEV: „Koncentracja na miastach takich jak Kanton, Shenzhen, Zhuhai, Foshan, Zhaoqing, Dongguan, Huizhou, Zhanjiang, Maoming, Shanwei, Yunfu i innych miastach i przyspieszenie tempa rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii. W Kantonie przyspiesza się budowę baz produkcyjnych nowych pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii i promuje szybkie uprzemysłowienie modeli pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii. Shenzhen, z dzielnicą Pingshan jako centralnym ośrodkiem, zbuduje bazę przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii na poziomie krajowym. Zhuhai, z dzielnicą Jinwan jako centralnym ośrodkiem, skupi się na rozwoju produkcji kompletnych pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, materiałów do akumulatorów litowych, układów napędowych, urządzeń do ładowania i kluczowych komponentów pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii”⁽⁸⁶⁾.

⁽⁸¹⁾ 14. plan pięcioletni dla prowincji Hefei dotyczący rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii. Dokument dostępny pod adresem: <https://www.ahchanye.com/zc/24046.html> Zob. rozdział II, sekcja 2.

⁽⁸²⁾ Zob. rozdział II, sekcja 3. Główne wskaźniki rozwoju można znaleźć w tabeli 1 planu.

⁽⁸³⁾ Tamże.

⁽⁸⁴⁾ 14. plan pięcioletni dla prowincji Anhui – wysokiej jakości plan rozwoju przemysłu motoryzacyjnego, dostępny pod adresem: <http://jx.ah.gov.cn/group6/M00/05/3A/wKg8BmJGrKiADusMAAY2nfCCzQM591.pdf> Zob. rozdział III, sekcja 1, kolumna 1.

⁽⁸⁵⁾ Zob. rozdział VI, sekcja 2, projekt 9.

⁽⁸⁶⁾ 14. plan pięcioletni dla prowincji Kanton dotyczący wysokiej jakości rozwoju przemysłu wytwórczego. Dostępny pod adresem http://www.gd.gov.cn/zwggk/wjk/qbwj/yf/content/post_3458462.html Zob. rozdział III, sekcja 1, kolumna 4.

- (247) 14. pięcioletni plan rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w prowincji Guizhou przewiduje wsparcie dla kluczowych projektów związanych z częściami i podzespołami: „Wspieranie budowy kluczowych projektów. Przyspieszenie i wsparcie projektu akumulatorów trakcyjnych Guiyang BYD o rocznej produkcji 10 GWH, projektu akumulatorów trakcyjnych zasilanych nowymi źródłami energii Evergrande (pierwsza faza), projektu wodorowych ogniw paliwowych Dongfang Electric, projektu fosforanu litowo-żelazowego Anda Technology o wydajności 30 000 ton rocznie i towarzyszących mu projektów budowlanych, a także projektu inteligentnej transformacji technicznej i ekspansji fosforanu litowo-żelazowego o wydajności 20 000 ton rocznie, projektu transformacji technicznej recyklingu zużytych akumulatorów Anda Technology o wydajności 50 000 ton rocznie, rocznej produkcji Wuchuan Automobile na poziomie 1 miliona ton samochodowych odlewów ciśnieniowych ze stopów aluminium, projektu linii produkcyjnej samochodowych form hamulcowych Baike, szeregu kluczowych projektów, takich jak Guizhou Aerospace Smart Manufacturing Industry Cluster Base Project w Guiyang Economic and Technological Development Zone, Zhenhua New Materials Production Line Construction Project o rocznej produkcji 12 000 ton materiałów katodowych do akumulatorów litowo-jonowych (Shawen Faza II)”⁽⁸⁷⁾.
- (248) O rozwoju strategicznych wschodzących gałęzi przemysłu, takich jak pojazdy elektryczne jest również mowa w innych planach na szczeblu prowincji i gmin, takich jak Pekin⁽⁸⁸⁾, Szanghaj⁽⁸⁹⁾, Tjanjin⁽⁹⁰⁾, Jiangsu⁽⁹¹⁾ i Shaanxi⁽⁹²⁾.
- (249) Istnieje również wsparcie dla konkretnych NEV w niektórych planach pięcioletnich na szczeblu prowincji, takich jak plan wdrażania na rzecz przyspieszenia rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w Szanghaju: „Wspieranie SAIC Motor w rozwoju pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii. Do 2025 r. sprzedaż pojazdów osobowych marek własnych i pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii będzie stanowić ponad 30 %, a sprzedaż pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii grupy będzie stanowić ponad 20 %, co zapewni niezależną kontrolę nad podstawową technologią oraz silną pozycję i przywództwo w kraju. Zachęcanie krajowych i zagranicznych przedsiębiorstw z wiodącą technologią do inwestowania w produkcję kompletnych pojazdów i projekty badawczo-rozwojowe w Szanghaju”⁽⁹³⁾.
- (250) Wiodące przedsiębiorstwa w sektorze NEV, a w szczególności BEV, są często wskazywane w planach na szczeblu prowincji i gmin jako modele dalszego rozwoju przemysłu poprzez wsparcie rządowe. W planie budowania marki dla przemysłu motoryzacyjnego opartego na nowych źródłach energii w dzielnicy Pingshan w Shenzhen⁽⁹⁴⁾, przedsiębiorstwa BYD i Kaiwo New Energy Automobile Group zostały zidentyfikowane jako baza do wdrożenia układu „główna siedziba, centrum badań i rozwoju + produkcja wysokiej klasy”. „Opierając się na solidnym potencjale w zakresie badań i rozwoju wysokiej jakości przedsiębiorstw motoryzacyjnych wykorzystujących nowe źródła energii w dzielnicy Pingshan, takich jak BYD i Kaiwo, wzmocnienie budowy szkół wyższych i uniwersytetów, instytucji badawczych, krajowych kluczowych laboratoriów, krajowych laboratoriów inżynierskich i centrów inżynierskich oraz poprawa innowacyjności na szczeblu regionalnym. Uzupełnienie łańcucha innowacji skupionego wokół łańcucha przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, ulepszenie łańcuchów przemysłu wyższego i niższego szczebla pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, akumulatorów, zasilaczy awaryjnych (UPS), pistoletów do ładowania, przewodów i kabli, chemikaliów do superkondensatorów, chemikaliów półprzewodnikowych itp. w celu utworzenia kompletnego łańcucha przemysłowego. Zapewnienie wysokiego stopnia tworzenia klastrów w przemyśle pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, dalsze budowanie i wprowadzanie szeregu platform innowacji technologicznych w przemyśle, które ściśle wspierają badania i rozwój oraz produkcję nowych pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, a także przyspieszenie budowy systemu innowacji technologicznych, który głęboko integruje produkcję, środowisko akademickie, badania i zastosowania. Skupienie się na »integracji siedziby głównej, badań i rozwoju oraz produkcji«, opracowanie działań dla spółek giełdowych w celu zakorzenienia się, działania dla kluczowych przedsiębiorstw w celu ustabilizowania wzrostu oraz przyspieszenie tworzenia funkcjonalnego układu »siedziba główna, centrum badań i rozwoju + produkcja wysokiej klasy«”⁽⁹⁵⁾.

⁽⁸⁷⁾ 14. plan pięcioletni dla prowincji Guizhou dotyczący rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii. Dokument dostępny pod adresem: <https://m.askci.com/news/zszc/20220317/1739301746254.shtml> Zob. rozdział III, sekcja 3, kolumna 3.

⁽⁸⁸⁾ Zalecenia Miejskiego Komitetu Partijnego w Pekinie dotyczące sformułowania 14. planu pięcioletniego i długoterminowych celów na rok 2035. Dostępny pod adresem: https://wb.beijing.gov.cn/home/gjjwzx/zgdt/202012/t20201207_2159122.html

⁽⁸⁹⁾ 14. plan pięcioletni na rzecz rozwoju gospodarczego i społecznego Szanghaju oraz zarys długoterminowych celów na rok 2035. Dostępny pod adresem: <https://www.shanghai.gov.cn/cmsres/8c/8c8fa1641d9f4807a6897a8c243d96ec/c70c2c6673ae425efd7c11f0502c3ee9.pdf>

⁽⁹⁰⁾ Władze gminy Tianjin w sprawie wydania 14. planu pięcioletniego na rzecz krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego Tianjin oraz zarys wizji 2035. Dostępny pod adresem: https://www.tj.gov.cn/zwgk/szfwj/tjsrmzf/202102/t20210208_5353467.html

⁽⁹¹⁾ 14. plan pięcioletni na rzecz krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego prowincji Jiangsu oraz zarys długoterminowych celów na rok 2035. Dostępny pod adresem: <http://www.jiangsu.gov.cn/module/download/downloadfile.jsp?classid=0&filename=ebff723535ca4bf8a5b3c604174c9db3.pdf>

⁽⁹²⁾ Zarys 14. planu pięcioletniego na rzecz krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego prowincji Shaanxi oraz długoterminowych celów na rok 2035. Dostępny pod adresem: http://www.shaanxi.gov.cn/xw/sxyw/202103/t20210302_2154680_wap.html

⁽⁹³⁾ Plan wdrożenia na rzecz przyspieszenia rozwoju przemysłu motoryzacyjnego opartego na nowych źródłach energii w Szanghaju (2021–2025). Dokument dostępny pod adresem: <https://app.sheitc.sh.gov.cn/xnyqc/688177.htm> Zob. rozdział II, sekcja 2, pkt 1.

⁽⁹⁴⁾ Dokument dostępny pod adresem https://www.sist.org.cn/psqnxnyqccyyq/yqpps/202008/t20200812_2302116.html.

⁽⁹⁵⁾ Zob. rozdział IV sekcja 1 pkt 3;

Plan prac na rzecz stabilizacji wzrostu w przemyśle motoryzacyjnym (2023–2024)

- (251) W sierpniu 2023 r. Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informacyjnej (MIIT) i siedem innych departamentów wydało plan prac na rzecz stabilizacji wzrostu przemysłu motoryzacyjnego (2023–2024)⁽⁹⁶⁾, którego celem było określenie głównych celów rozwoju gospodarczego przemysłu motoryzacyjnego. Pierwszy ze środków dotyczy podatku konsumpcyjnego od pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii i nakazuje wdrożenie „istniejących preferencyjnych polityk, takich jak podatek od pojazdów i statków oraz podatek od zakupu pojazdów dla pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, wykonanie solidnej pracy w zakresie rozliczania i przeglądu funduszy dotacji na pojazdy napędzane nowymi źródłami energii oraz aktywne zwiększanie udziału osobistego zużycia nowych pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii”. Ponadto zawiadomienie zawiera również instrukcje dotyczące zwiększenia wsparcia politycznego dla pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, takie jak: „Wdrożenie preferencyjnych zasad opodatkowania zakupu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w celu ustabilizowania oczekiwań przemysłu. Zachęcanie do wykorzystywania kapitału społecznego do tworzenia funduszy rozwoju przemysłu motoryzacyjnego i zwiększania wsparcia na rzecz badań nad podstawowymi technologiami. Korzystanie z różnych instrumentów finansowych, takich jak kredyty, obligacje i ubezpieczenia, w celu wspierania rozwoju przedsiębiorstw”.
- (252) W związku z tym istnieje wiele udokumentowanych dowodów wskazujących na polityczne wsparcie na rzecz przyspieszonego rozwoju przemysłu BEV.
- (253) Biorąc pod uwagę powyższe plany i programy, przemysł BEV jest zatem traktowany jako gałąź przemysłu o znaczeniu kluczowym/strategicznym, o której rozwój aktywnie zabiega rząd ChRL w ramach celu politycznego. Sektor BEV ma ogromne znaczenie dla rządu ChRL i uzyskuje wsparcie polityczne umożliwiające jego przyspieszony rozwój. W tym również ze względu na kluczowy wkład w produkt końcowy. Na podstawie dokumentów programowych wymienionych w niniejszej sekcji Komisja stwierdziła, że rząd ChRL interweniuje w przemysł BEV w celu wdrożenia powiązanych strategii politycznych i ingeruje w swobodne działanie mechanizmów rynkowych w sektorze BEV, w szczególności promując i wspierając ten sektor za pomocą różnych środków.

3.3. Częściowa odmowa współpracy i wykorzystanie dostępnych faktów

3.3.1. Stosowanie przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do rządu ChRL

- (254) Chociaż w toku dochodzenia rząd ChRL odpowiedział na niektóre wnioski Komisji o udzielenie informacji, odnotowano przypadki, w których współpraca była na bardzo niskim poziomie. W szczególności w odpowiedzi na kwestionariusz rząd ChRL nie przedstawił podstawowych informacji związanych z przygotowaniem, monitorowaniem i wdrażaniem różnych programów. Wszystkie te kluczowe elementy zostały dokładnie udokumentowane w piśmie dotyczącym art. 28 wysłanym do rządu ChRL. Rząd ChRL odpowiedział na uwagi, do których Komisja odniosła się w poniższych sekcjach.

3.3.1.1. Stosowanie przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do kredytów preferencyjnych

- (255) W celu skutecznego uzyskania niezbędnych informacji od instytucji finansowych w Chinach i ze względów organizacyjnych Komisja zwróciła się do rządu ChRL o przekazanie specjalnych kwestionariuszy każdej instytucji finansowej, która udzielała kredytów lub kredytów eksportowych przedsiębiorstwom objętym próbą.

⁽⁹⁶⁾ Zawiadomienie Ministerstwa Przemysłu i Technologii Informacyjnych oraz innych siedmiu departamentów w sprawie wydania planu prac na rzecz stabilizacji wzrostu w przemyśle motoryzacyjnym (2023–2024). Dokument dostępny pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/202309/content_6901733.htm

- (256) Rząd ChRL uznał, że wniosek Komisji do rządu ChRL o przekazanie specjalnego kwestionariusza narusza art. 12.1 i 12.9 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych. Uznał on, że obowiązek prowadzenia dochodzenia i gromadzenia informacji od instytucji finansowych spoczywa na organie prowadzącym dochodzenie i organ ten nie może zwrócić się do rządu ChRL o przekazanie kwestionariuszy instytucjom finansowym przy założeniu, że podmioty te są organami publicznymi. Argumentował, że takie podejście oparte na domniemaniu jest niezgodne z art. 1 ust. 1 lit. a) pkt 1 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych. Rząd ChRL twierdził również, że Komisja miała już dostęp do wykazu banków komercyjnych producentów eksportujących objętych próbą i mogła przesłać kwestionariusze bezpośrednio zainteresowanym instytucjom finansowym.
- (257) Rząd ChRL stwierdził ponadto, że instytucje finansowe nie zostały prawidłowo powiadomione o wymaganych od nich informacjach, nie miały 30 dni na przekazanie wymaganych informacji, a także nie zapewniono im wystarczającej możliwości przekazania odpowiednich informacji na piśmie w rozumieniu art. 12 ust. 1 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych. Ponadto rząd ChRL uznał również, że pracownicy tych banków komercyjnych nie mogą ujawniać tajemnic państwowych ani tajemnic handlowych, o których dowiedzieli się w trakcie zatrudnienia zgodnie z art. 53 ustawy o bankach komercyjnych, a zatem nie mogą udzielić odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.
- (258) Komisja nie zgodziła się z tą opinią. Po pierwsze, z posiadanej przez Komisję wiedzy wynika jednak, że rząd ChRL dysponuje informacjami wymaganymi od podmiotów będących własnością państwa w przypadku wszystkich podmiotów, w których rząd ChRL jest głównym udziałowcem. Ponadto, chociaż Komisja w żaden sposób nie założyła, że podmioty te są organami publicznymi, uznała, że rząd ChRL posiada również uprawnienia niezbędne do współdziałania z instytucjami finansowymi, nawet jeśli nie są one własnością państwa, ponieważ wszystkie one podlegają jurysdykcji Krajowej Administracji Regulacyjnej ds. Finansowych („NFRA”), która w 2023 r. zastąpiła Chińską Komisję Regulacyjną ds. Banków i Ubezpieczeń („CBIRC”) ⁽⁹⁷⁾. W tym względzie nie ma znaczenia fakt, że Komisja mogła skontaktować się bezpośrednio z zainteresowanymi instytucjami finansowymi. Forma i sposoby gromadzenia niezbędnych informacji pozostają w gestii organu prowadzącego dochodzenie ⁽⁹⁸⁾. Komisja zauważyła również, że rząd ChRL przekazał kwestionariusz niektórym bankom w poprzednich dochodzeniach ⁽⁹⁹⁾, nie kwestionując podejścia przyjętego przez Komisję. Ponadto w odniesieniu do wymaganych informacji i terminu na udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu Komisja nie otrzymała żadnych wniosków o wyjaśnienia ani wniosków o przedłużenie terminu od żadnej instytucji finansowej. Eksportowo-Importowy Bank Chiński („bank EXIM”), który udzielił odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, również nie zwrócił się o żadne wyjaśnienia.
- (259) Komisja zauważyła ponadto, że rząd ChRL przekazał kwestionariusz wyłącznie bankowi EXIM. Komisja zauważyła również, że bank EXIM był jedynym bankiem, który udzielił odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu po otrzymaniu kwestionariusza przekazanego przez rząd ChRL. Bank EXIM udzielił odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu w uzgodnionym, przedłużonym terminie. Chociaż kwestionariusz był wadliwy, Komisja zauważyła, że bank EXIM rzeczywiście miał wystarczającą możliwość przedstawienia odpowiednich informacji na piśmie. W związku z tym Komisja stwierdziła, że gdyby rząd ChRL przekazał kwestionariusz innym instytucjom finansowym, prawdopodobnie Komisja otrzymałaby więcej odpowiedzi.
- (260) Komisja nie skierowała swojego kwestionariusza do pracowników instytucji finansowych, lecz do samych instytucji. W każdym razie fakt, że niektóre informacje można uznać za tajemnicę państwową lub handlową, jest nieistotny w ramach postępowania antysubsydyjnego, biorąc pod uwagę zachowanie poufności wszelkich przedłożonych informacji uznanych za poufne. Ponadto producenci objęci próbą zostali poproszeni o dostarczenie upoważnienia bankowego, na podstawie którego przedstawicielom Komisji udzielono wyraźnej zgody na dokonanie przeglądu wszystkich dokumentów ⁽¹⁰⁰⁾ dotyczących pożyczek udzielonych przez poszczególne instytucje finansowe. Niektóre grupy objęte próbą udzieliły wymaganego zezwolenia na niektóre rodzaje pożyczek.

⁽⁹⁷⁾ W 2023 r. NFRA zastąpiła Chińską Komisję Regulacyjną ds. Banków i Ubezpieczeń („CBIRC”).

⁽⁹⁸⁾ Sprawozdanie zespołu orzekającego, *Chiny – Broiler Products* (art. 21.5 – *Stany Zjednoczone*), pkt 7.229-7.231. WT/DS427

⁽⁹⁹⁾ Zob. motyw 139 w Dz.U. L 325 z 5.12.2013, s. 88 i motyw 48 w Dz.U. L 283 z 12.11.2018, s. 7.

⁽¹⁰⁰⁾ Takie jak m.in.: umowy kredytu, wnioski o kredyt, wewnętrzna ocena banku w odniesieniu do wniosku o kredyt, dokumenty zatwierdzające kredyt.

- (261) Jak wspomniano w motywie 259, Komisja otrzymała jedynie odpowiedź na pytania zawarte w kwestionariuszu od banku EXIM. Odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu zawierały jedynie informacje na temat struktury korporacyjnej, ładu korporacyjnego i własności. Jeżeli chodzi o własność, bank EXIM nie był w stanie przedstawić dodatkowych informacji na temat posiadanych udziałów w odniesieniu do jednego ze swoich akcjonariuszy; tj. Wutongshu Investment Platform Co., Ltd., która posiadała blisko 90 % udziałów. Bank EXIM nie przekazał producentom objętym próbą żadnych informacji na temat pożyczek (lub innych instrumentów finansowych). Wobec braku odpowiedzi ze strony instytucji finansowych Komisja nie otrzymała żadnych możliwych do zweryfikowania informacji dotyczących konkretnych przedsiębiorstw w odniesieniu do finansowania preferencyjnego.
- (262) W tych okolicznościach Komisja uznała, że nie otrzymała kluczowych informacji mających istotne znaczenie na tym etapie dochodzenia. W związku z tym Komisja powiadomiła rząd ChRL, że może być zmuszona do wykorzystania dostępnych faktów, zgodnie z art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, przy ustalaniu istnienia i skali domniemanego subsydiowania za pomocą finansowania preferencyjnego.
- (263) Producenci eksportujący objęci próbą zgłosili emisję zielonych obligacji i papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami w trakcie dochodzenia. Chociaż obligacje te stanowią jedynie zróżnicowanie obligacji objętych już środkami wyrównawczymi w poprzednich dochodzeniach w ramach programu pożyczek preferencyjnych, okazało się, że podlegały one ramom ustawodawczym i regulacyjnym, które były szczególne dla ekologicznych gałęzi przemysłu, do których należy sektor BEV. Komisja zidentyfikowała ponad dziesięć dokumentów ustawodawczych i regulacyjnych, takich jak „NDRC: Wytyczne dotyczące emisji zielonych obligacji”, „Katalog projektów wspierających zielone obligacje (wydanie z 2021 r.) wydane przez trzy ministerstwa i komisje, w tym Ludowy Bank Chin” oraz „Ogłoszenie Ludowego Banku Chin [2015] nr 39 w sprawie emisji zielonych obligacji finansowych na międzybankowym rynku obligacji” dotyczące tego typu obligacji oraz zwróciła się do rządu ChRL o wyjaśnienie ram regulacyjnych dotyczących emisji zielonych funduszy i papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami oraz zarządzania nimi oraz roli każdego z zaangażowanych podmiotów, w tym przedsiębiorstwa zajmujące się finansowaniem samochodów. Rząd ChRL odmówił przedstawienia takich informacji, argumentując, że wniosek Komisji nie zawierał pełnego opisu programu oraz że memorandum w sprawie wystarczających dowodów nie zawierało żadnych dowodów na wkład finansowy, korzyści i specyfikę w odniesieniu do takich obligacji. Ponadto podczas wizyty weryfikacyjnej na miejscu rząd ChRL odmówił zaangażowania się w tym konkretnym obszarze i udzielenia odpowiedzi na pytania Komisji.
- (264) Komisja zauważyła, że zapewnienie finansowania preferencyjnego poprzez emisję obligacji wymieniono w memorandum w sprawie wystarczających dowodów oraz że rząd ChRL nie zakwestionował istnienia takiego programu przed wszczęciem dochodzenia. Komisja uznała również, że zielone obligacje i papiery wartościowe zabezpieczone aktywami stanowią jedynie zróżnicowanie tego systemu, który w większości aspektów jest podobny.
- (265) 21 maja 2024 r. rząd ChRL przedstawił uwagi dotyczące pisma Komisji z 8 maja 2024 r., w którym wyraził zamiar zastosowania dostępnych faktów zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego („pismo dotyczące art. 28”).
- (266) W odpowiedzi na wniosek o przekazanie dodatku A instytucjom finansowym rząd ChRL stwierdził, że Komisja powinna kierować swoje wnioski o udzielenie informacji bezpośrednio do odpowiednich podmiotów. Ponadto rząd ChRL twierdził, że instytucje finansowe są niezależnymi podmiotami gospodarczymi niepowiązanymi z rządem ChRL. Ponadto rząd ChRL twierdził, że dodatek A wymaga informacji poufnych i szczególnie chronionych informacji handlowych.
- (267) Komisja nie zgodziła się z tą opinią. Po pierwsze, z posiadanej przez Komisję wiedzy wynika, że rząd ChRL dysponuje informacjami wymaganymi od podmiotów będących własnością państwa (przedsiębiorstw lub instytucji publicznych/finansowych) w przypadku wszystkich podmiotów, w których rząd ChRL jest głównym udziałowcem. Zgodnie z ustawą Chińskiej Republiki Ludowej o państwowych aktywach przedsiębiorstw⁽¹⁰¹⁾ agencje ds. administracji i nadzoru nad aktywami państwowymi ustanowione przez Komisję ds. Administracji i Nadzoru nad Aktywami Państwowymi Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej i lokalne ludowe władze państwowe wykonują w imieniu rządu zadania i obowiązki polegające na wnoszeniu wkładu do przedsiębiorstwa, w które inwestuje państwo. Agencje takie mają zatem prawo do otrzymywania zwrotu z aktywów, udziału w podejmowaniu ważnych decyzji i wyborze personelu kierowni-

⁽¹⁰¹⁾ Ustawa Chińskiej Republiki Ludowej o państwowych aktywach przedsiębiorstw, dekret nr 5 Przewodniczącego Chińskiej Republiki Ludowej, 28 października 2008 r., art. 11 i 12.

czego przedsiębiorstw, w które inwestuje państwo. Zgodnie z art. 17 wyżej wymienionej ustawy o aktywach państwowych przedsiębiorstwa, w które inwestuje państwo, wyrażają ponadto zgodę na administrację i nadzór ze strony władz państwowych oraz właściwych departamentów i agencji rządowych, wyrażają zgodę na nadzór publiczny i odpowiadają przed podmiotami wnoszącymi kapitał.

- (268) Poza tym rząd ChRL posiada uprawnienia niezbędne do interakcji z instytucjami finansowymi, nawet jeżeli nie znajdują się one w posiadaniu państwa, ponieważ wszystkie podlegają jurysdykcji chińskiego bankowego organu regulacyjnego. Na przykład zgodnie z art. 33 i 36 ustawy o nadzorze bankowym ⁽¹⁰²⁾ NFRA jest uprawniona do wymagania od wszystkich instytucji finansowych mających siedzibę w ChRL przekazywania informacji, takich jak sprawozdania finansowe, sprawozdania statystyczne i informacje dotyczące operacji biznesowych i zarządzania. NFRA może również nakazać instytucjom finansowym podanie informacji do wiadomości publicznej.
- (269) Rząd ChRL twierdził, że wyjaśnił, na czym polega mechanizm tworzenia podstawowych stóp procentowych oraz wspominał dlaczego brakuje jasności w odniesieniu do wniosku Komisji dotyczącego informacji na temat systemu zarządzania kredytami i oceny kredytów. Jeżeli chodzi o zielone obligacje, rząd ChRL twierdził, że we wnioskach Komisji brakuje również jasności i precyzji, co uniemożliwiło mu udzielenie dokładnej odpowiedzi.
- (270) Komisja uznała te uwagi za bezzasadne. Komisja wielokrotnie zwracała się o odpowiedzi na konkretne jasne i istotne pytania, w odniesieniu do których rząd ChRL odmówił dostarczenia istotnych informacji. Rząd ChRL nie przedstawił niezbędnych informacji, które mogłyby umożliwić zrozumienie mechanizmu tworzenia podstawowych stóp procentowych i stanowić poparcie dla odpowiedzi rządu ChRL w tym względzie. Podobnie rząd ChRL nie przedstawił podstawy prawnej i ram regulacyjnych systemu zarządzania kredytami i oceny kredytów. Ponadto w swoim wniosku o udzielenie informacji Komisja odniosła się do kilku konkretnych dokumentów urzędowych dotyczących zielonych obligacji i przedsiębiorstw finansujących samochody, w odniesieniu do których rząd ChRL nie przedstawił ram prawnych i regulacyjnych, ani nie był skłonny wyjaśnić, co stanowi zieloną obligację, mimo że wspomniano o niej w dokumentach urzędowych.
- (271) W odniesieniu do banku EXIM rząd ChRL twierdził, że wymaganych informacji nie można uznać za konieczne. Ponadto rząd ChRL twierdził, że wymagane informacje zawierały tajemnice przedsiębiorstwa i bank EXIM nie mógł ich przekazać. Ponadto Komisja powinna otrzymać odpowiednie informacje od producentów eksportujących objętych próbą.
- (272) Komisja zauważyła, że to do Komisji należy określenie, jakie informacje uznaje się za niezbędne do celów dochodzenia, a nie do jednej ze stron. Ponadto informacje dotyczące banku EXIM mają bezpośredni związek z programem objętym postępowaniem. W związku z tym wymagane informacje są zarówno istotne, jak i niezbędne, aby Komisja mogła właściwie ocenić program. Ponadto Komisja przypominała, że rząd ChRL ma nie tylko uprawnienia regulacyjne, ale również obowiązki w zakresie zarządzania bankiem EXIM. W związku z tym rząd ChRL nie może całkowicie przenieść odpowiedzialności za dostarczanie informacji na producentów objętych próbą. W związku z tym argumenty te odrzucono.
- (273) Wobec braku wymaganych informacji Komisja uznała, że nie otrzymała kluczowych informacji mających istotne znaczenie na tym etapie dochodzenia. W związku z tym Komisja powiadomiła rząd ChRL, że może być zmuszona do wykorzystania dostępnych faktów, zgodnie z art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, przy ustalaniu istnienia i skali domniemanego subsydiowania za pomocą kredytów preferencyjnych, w tym emisji zielonych obligacji i papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami.

3.3.1.2. Stosowanie przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do materiałów wsadowych

- (274) Aby skutecznie i ze względów organizacyjnych uzyskać niezbędne informacje od niepowiązanych dostawców materiałów wsadowych (części, komponenty i surowce) mających siedzibę w Chinach, Komisja zwróciła się do rządu ChRL o przekazanie specjalnego kwestionariusza dla dostawców materiałów wsadowych producentom eksportującym objętym próbą, zgodnie z informacją przekazaną rządowi ChRL przez objętych próbą producentów eksportujących.

⁽¹⁰²⁾ Ustawa Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie regulacji sektora bankowego i nadzoru nad nim, zarządzenie nr 58 Przewodniczącego Chińskiej Republiki Ludowej, 31 października 2006 r.

- (275) Rząd ChRL uznał, że wniosek Komisji do rządu ChRL o przekazanie specjalnego kwestionariusza narusza art. 12.1 i 12.9 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych. Uznał on, że obowiązek prowadzenia dochodzenia i gromadzenia informacji od dostawców materiałów wsadowych spoczywa na organie prowadzącym dochodzenie i organ ten nie może zwrócić się do rządu ChRL o przekazanie kwestionariuszy niezależnym podmiotom handlowym na podstawie domniemania, że podmioty te są organami publicznymi. Argumentował, że takie podejście oparte na domniemaniu jest niezgodne z art. 1 ust. 1 lit. a) pkt 1 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych. Rząd ChRL twierdził również, że Komisja miała już dostęp do wykazu dostawców producentów eksportujących objętych próbą i mogła im bezpośrednio przesłać kwestionariusze.
- (276) Rząd ChRL stwierdził ponadto, że dostawcy materiałów wsadowych nie zostali prawidłowo powiadomieni o wymaganych od nich informacjach, nie mieli 30 dni na przekazanie wymaganych informacji, a także nie zapewniono im wystarczającej możliwości przekazania odpowiednich informacji na piśmie w rozumieniu art. 12 ust. 1 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych.
- (277) Ponadto argumentował, że dostawcy mogą być zniechęceni do udzielania odpowiedzi zawierających informacje poufne za pośrednictwem rządu ChRL oraz że kwestionariusz nie zawierał instrukcji dotyczących przedłożenia wersji nieobjętej klauzulą poufności.
- (278) W tym względzie Komisja zauważyła, że kwestionariusz wysłany do rządu ChRL zawierał instrukcje, w których zwrócono się do niego o przedstawienie dowodów na to, że rzeczywiście przekazał kwestionariusz dostawcom materiałów wsadowych. Rząd ChRL nie przedstawił takich dowodów w odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Wobec braku takich dowodów Komisja uznała, że twierdzenia dotyczące praktycznych aspektów kwestionariusza, który ma zostać wysłany do dostawców materiałów wsadowych, były bezprzedmiotowe.
- (279) Rząd ChRL nie przedstawił wykazu nazw oraz struktury własności chińskich dostawców materiałów wsadowych objętych dochodzeniem, twierdząc, że są to informacje poufne lub niedostępne. Co więcej, rząd ChRL nie przekazał szczegółowych informacji na temat większości cech chińskiego krajowego rynku materiałów wsadowych do produkcji BEV, w tym: udziału przedsiębiorstw państwowych w krajowej produkcji i konsumpcji, wielkości rynku krajowego, polityki cenowej państwa lub przedsiębiorstw państwowych, cen rzeczywistych materiałów wsadowych na rynku krajowym ani danych statystycznych.
- (280) Ponieważ Komisja nie otrzymała od rządu ChRL żadnych informacji dotyczących wszystkich elementów wymienionych powyżej, w tym na temat struktury rynku krajowego, cen, mechanizmów ustalania cen oraz udziału w przedsiębiorstwach uznała, że nie otrzymała kluczowych informacji istotnych dla dochodzenia.
- (281) W odpowiedzi na pismo Komisji dotyczące art. 28 rząd ChRL sprzeciwił się zastosowaniu dostępnych faktów.
- (282) Jeżeli chodzi o informacje dotyczące różnych części i komponentów oraz surowców, rząd ChRL powtórzył swój argument, że nie posiada żadnych informacji na temat dostawców części i komponentów, nie ma kontroli nad dostawcami, nie może zmusić ich do współpracy oraz że to Komisja powinna rozpatrzyć wnioski. Ponadto twierdził, że informacje, o które zwróciła się Komisja, były zbyt obszerne, nie były konieczne do celów dochodzenia oraz że rozszerzono zakres dochodzenia niezgodnie z prawem. Podobnie, jeżeli chodzi o informacje na temat Chińskie Stowarzyszenie Przemysłu Akumulatorów (China Battery Industry Association, „CBIA”), twierdził również, że nie ma kontroli nad CBIA, które nie jest formalnie powiązany z rządem ChRL, oraz że Komisja powinna skierować swoje wnioski bezpośrednio do stowarzyszenia.
- (283) Ponadto w odniesieniu do informacji na temat produkcji, konsumpcji, struktury krajowego rynku dostawców i elastyczności rząd ChRL argumentował, że dane nie były mu dostępne.
- (284) Komisja zauważyła, że to do Komisji należy określenie, jakie informacje uznaje się za niezbędne do celów dochodzenia, a nie do jednej ze stron. Komisja nie może również przyjąć argumentu, zgodnie z którym wniosek o udzielenie informacji jest zbyt daleko idący, ponieważ biorąc pod uwagę liczbę dostawców i materiały wsadowe, informacje te z definicji wymagają gromadzenia dużej ilości danych. Ponadto w odniesieniu do argumentu, że rząd ChRL nie ma kontroli nad dostawcami, a tym samym nie jest w stanie zmusić ich do współpracy, Komisja odniosła się do powodów wyjaśnionych w motywie 278 powyżej, w odniesieniu do których uznała te twierdzenia za bezprzedmiotowe.

- (285) Jeżeli chodzi o twierdzenie o rozszerzonym zakresie, Komisja zauważyła, że ten konkretny program był już częścią memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów, został on uwzględniony w zawiadomieniu o wszczęciu oraz w ramach konsultacji z rządem ChRL. W związku z tym nigdy nie wykroczone poza pierwotny zakres wnioskowanych informacji.
- (286) Komisja zauważyła przede wszystkim, że rząd ChRL nie zakwestionował faktu, iż nie przedstawił wymaganych przez Komisję informacji na temat żadnego z pozostałych stowarzyszeń, a mianowicie CBIA, Chińskiego Stowarzyszenia Przemysłu Produkcji Metali Nieżelaznych (China Non-Ferrous Metal Fabrication Industry Association, „CNFA”), Chińskiego Stowarzyszenia Przemysłowego Źródeł Zasilania (China Industrial Association of Power Sources, „CIAPS”), Chińskiego Stowarzyszenia Przemysłu Fotowoltaicznego (China Photovoltaic Industry Association „CPIA”), Chińskiego Stowarzyszenia Przemysłu Metali Nieżelaznych (China Nonferrous Metals Industry Association, „CNMIA”) oraz Chińskiego Stowarzyszenia Przemysłu Przetwarzania Metali Nieżelaznych (China Nonferrous Metals Processing Industry Association, „CNMPIA”). Ponadto, jak opisano w motywie 278, rząd ChRL nie przedstawił dowodów na to, że przekazał kwestionariusze dostawcom lub CBIA. Brak takich dowodów budzi obawy dotyczące współpracy w dochodzeniu. Komisja nie może również przyjąć, że rząd ChRL nie posiadał żadnych informacji na temat struktury rynków krajowych dostawców. Jak opisano w sekcji 3.7.2 poniżej, Komisja ustaliła, że państwo posiada udziały w dużej liczbie dostawców akumulatorów i litu. W związku z tym, z powodów wyjaśnionych w motywie 268, państwo dysponuje licznymi środkami do gromadzenia informacji w celu zbierania danych dotyczących przedsiębiorstw, w które inwestuje państwo. Ponadto, jak wynika z bezpośredniej roli CBIA i CIAPS na rynkach dostawców, państwo dysponuje szeregiem innych środków gromadzenia danych dotyczących wszystkich podmiotów będących własnością państwa i innych podmiotów działających na rynkach dostawców. Ponadto gromadzenie ogólnych danych statystycznych dotyczących konsumpcji, produkcji, struktury rynku i cen jest nieodłącznym elementem funkcji zazwyczaj pełnionych przez suwerenne państwo. Ponieważ Komisja nie otrzymała od rządu ChRL żadnych informacji dotyczących elementów wymienionych powyżej, stwierdziła zatem, że nie otrzymała kluczowych informacji istotnych dla dochodzenia i że w swoich ustaleniach dotyczących materiałów wsadowych musi opierać się na dostępnych faktach.
- 3.3.1.3. Stosowanie przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do polityki subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii
- (287) Komisja zwróciła się do rządu ChRL o wypełnienie kwestionariusza zawierającego szczegółowe pytania dotyczące polityki subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania programu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii. W odpowiedzi rząd ChRL nie przedstawił podstawowych informacji na temat różnych elementów takich jak przygotowanie, monitorowanie i wdrażanie programu, a także szacunków dotyczących liczby pojazdów, do których program miał zastosowanie.
- (288) Rząd ChRL nie ujawnił żadnych dokumentów przygotowawczych (wykonalność, oczekiwane wyniki), ani dokumentów pośrednich czy końcowych (ocena wyników, wpływ na rozwój przemysłu BEV, podział korzyści między producentów i konsumentów). Nie określił ani nie wyjaśnił rodzajów dokumentacji prowadzonej przez właściwe organy w odniesieniu do programu.
- (289) Podobnie rząd ChRL nie przedstawił harmonogramu płatności rządu za BEV sprzedane w okresie objętym dochodzeniem. Ponadto nie przedstawił łącznych kwot subsydiów przekazanych w związku z BEV w ciągu ostatnich czterech lat. Ponadto nie dostarczył podstawy zmniejszenia subsydiowania na poszczególne pojazdy na przestrzeni lat. Nie podano również liczby BEV, w odniesieniu do których subsydia zostały przeniesione od 2018 r. Ponadto rząd ChRL nie był w stanie wyjaśnić procedury ubiegania się o fundusze w przypadku przywożonych BEV.
- (290) Ponadto rząd ChRL nie był w stanie przedstawić następujących informacji: i) roczne skonsolidowane tabele wskazujące kwoty zapłacone według producenta zagranicznego za model przywieziony w ciągu ostatnich czterech lat; ii) wnioski przedsiębiorstw zagranicznych o instrukcje dotyczące rozpatrzenia wniosku o przyznanie subsydiów fiskalnych w latach 2020–2023; iii) liczba przywiezionych BEV, na które środki zostały przekazane w okresie objętym dochodzeniem lub w poprzednich latach.
- (291) Ponadto rząd ChRL nie przedstawił wyjaśnienia, czy podobne programy istnieją na szczeblu centralnym czy prowincji.
- (292) Ponieważ Komisja nie otrzymała od rządu ChRL żadnych informacji dotyczących wszystkich elementów wymienionych powyżej, uznała, że nie otrzymała kluczowych informacji istotnych dla dochodzenia.

- (293) W odpowiedzi na pismo Komisji dotyczące art. 28 rząd ChRL sprzeciwił się zastosowaniu dostępnych faktów.
- (294) Rząd ChRL twierdził, że nie ma dostępu do informacji dotyczących studiów wykonalności, oczekiwanych rezultatów, ani dokumentów pośrednich czy końcowych.
- (295) Rząd ChRL twierdził również, że informacje dotyczące harmonogramu płatności rządu za BEV sprzedane w OD, charakteru dokumentacji prowadzonej przez właściwe rządy w odniesieniu do programu oraz liczby BEV, w odniesieniu do których przekazano subsydia, oraz zadeklarowanej sprzedaży BEV są nieistotne i nie są konieczne do celów niniejszego dochodzenia.
- (296) W odniesieniu do informacji na temat kwot wypłaconych producentom zagranicznym w ramach programu w podziale na modele rząd ChRL twierdził, że nie posiada tych informacji oraz że są one nieistotne i niepotrzebne do celów niniejszego dochodzenia.
- (297) Komisja zauważyła, że istnieje znikome prawdopodobieństwo, aby rząd ChRL nie zachował informacji dotyczących studiów wykonalności lub oczekiwanych wyników programu realizowanego od kilku lat, który był poddawany wielu korektom i dostosowaniom na podstawie ocen i który, co najważniejsze, obejmował znaczne kwoty budżetu centralnego zarządzanego przez rząd ChRL. Takie ponowne oceny powinny wymagać pewnych informacji na temat oczekiwanych wyników oraz informacji na temat przedsiębiorstw korzystających z tych programów. W związku z tym w zakresie, w jakim informacje te uznaje się za niezbędne do wyciągnięcia przez Komisję wniosków, Komisja może, w stosownych przypadkach, wykorzystać dostępne fakty.
- (298) W odniesieniu do znaczenia informacji Komisja zauważyła, że to do Komisji należy określenie, jakie informacje uznaje się za niezbędne do celów dochodzenia, a nie do jednej ze stron. Ponadto rządowy system płatności na rzecz producentów pojazdów elektrycznych o napędzie elektrycznym oparty na ich sprzedaży takich pojazdów, kwotach wypłaconych producentom krajowym i zagranicznym oraz ewidencja tych wypłat mają bezpośredni związek m.in. z domniemanym programem subsydiowania w celu obliczenia i ustalenia szczególności. W związku z tym wymagane informacje są zarówno istotne, jak i niezbędne, aby Komisja mogła właściwie ocenić program.
- (299) Komisja stwierdziła zatem, że w swoich ustaleniach dotyczących polityki subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii musi oprzeć się na dostępnych faktach.

3.3.1.4. Stosowanie przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do dotacji/innych programów subsydiowania, w tym programów państwowych/regionalnych/lokalnych

- (300) Komisja zwróciła się do rządu ChRL o dostarczenie informacji dotyczących programów subsydiowania na szczeblu państwa, prowincji lub gminy, które przysparzały korzyści producentom/eksporterom produktu objętego dochodzeniem w ciągu ostatnich trzech lat kalendarzowych przed rozpoczęciem okresu objętego dochodzeniem oraz w trakcie tego okresu. Chociaż rząd ChRL nie przedstawił żadnych informacji w tym zakresie, okazało się, że nie skontaktował się z żadnymi organami szczebla niższego niż centralny, czy to na szczeblu prowincji, czy gminy, w celu zebrania wymaganych informacji.
- (301) W odpowiedzi na pismo Komisji dotyczące art. 28 rząd ChRL sprzeciwił się zastosowaniu dostępnych faktów.
- (302) Rząd ChRL twierdził, że nie monitorował dotacji otrzymanych przez przedsiębiorstwa od władz szczebla niższego niż centralny. Ponadto argumentował, że brak precyzji w pytaniu Komisji sprawił, że gromadzenie obszernych informacji od wszystkich chińskich prowincji i gmin stało się dla rządu ChRL uciążliwe. Ponadto twierdził, że Chińczycy producenci eksportujący dostarczyli odpowiednią dokumentację.
- (303) Komisja zauważyła, że jest mało prawdopodobne, aby rząd ChRL nie zachował żadnych informacji lub nie był uprawniony do żądania od prowincji i gmin informacji dotyczących transferu środków pieniężnych przez rząd ChRL lub w jego imieniu. Obejmuje to szczegółowe informacje, takie jak przyczyny tych transferów środków pieniężnych, związane z nimi kwoty i odbiorcy wypłat. W związku z tym w zakresie, w jakim informacje te uznaje się za niezbędne do wyciągnięcia przez Komisję wniosków, Komisja może, w stosownych przypadkach, wykorzystać dostępne fakty.

- (304) Komisja zauważyła również, że wnioski o udzielenie informacji zawarte w kwestionariuszu i pismach w sprawie uzupełnienia braków były szczegółowe i konkretne. Podobnie Komisja przypomniała, że rząd ChRL aktywnie uczestniczy w programach, ponieważ kontroluje ramy prawne, proces decyzyjny, wypłaty i strukturę programu dotacji. W związku z tym rząd ChRL nie może całkowicie przenieść odpowiedzialności za dostarczanie informacji na producentów objętych próbą.
- (305) Ponieważ Komisja nie otrzymała od rządu ChRL żadnych informacji dotyczących elementów wymienionych powyżej, stwierdziła, że nie otrzymała kluczowych informacji istotnych dla dochodzenia i że w swoich ustaleniach dotyczących dotacji / innych programów subsydiowania w tym na szczeblu państwowym/regionalnym/gminnym musi opierać się na dostępnych faktach.

3.3.1.5. System zwolnienia z podatku

- (306) Komisja zwróciła się do rządu ChRL o wypełnienie kwestionariusza zawierającego szczegółowe pytania dotyczące programu zwolnienia z podatku z tytułu kupna. W odpowiedzi na kwestionariusz rząd ChRL nie przedstawił podstawowych informacji na temat obszarów takich jak przygotowanie, monitorowanie i wdrażanie programu, a także szacunków dotyczących liczby pojazdów, do których program miał zastosowanie.
- (307) Jeżeli chodzi o przygotowanie i monitorowanie programu, rząd ChRL nie przedstawił analizy oczekiwanych wyników. Rząd ChRL nie określił i nie wyjaśnił rodzajów dokumentacji prowadzonej przez właściwe organy (np. dokumentacji księgowej, dokumentacji dotyczącej poszczególnych przedsiębiorstw, baz danych, zezwoleń budżetowych itp.). Ponadto rząd ChRL nie przedstawił kwoty podatku utraconego w ramach tej polityki. Ponadto rząd ChRL nie przedstawił żadnych dokumentów pośrednich, w tym wyników ewaluacji, oceny skutków w odniesieniu do rozwoju przemysłu BEV oraz podziału korzyści między producentów i konsumentów. Podobnie rząd ChRL nie był w stanie zapewnić sprzedaży przywożonych BEV ujętych w katalogu, które kwalifikowały się w ramach tego programu.
- (308) Jeżeli chodzi o katalog modeli pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii zwolnionych z podatku od zakupu pojazdów, rząd ChRL nie udzielił odpowiedzi dotyczących (i) kryteriów kwalifikowalności, (ii) dokumentów informacyjnych dotyczących odrzuconych modeli i wniosków dotyczących modeli oraz (iii) komunikacji ze strony producentów na temat ich wniosków. W szczególności rząd ChRL nie przedstawił wyjaśnień lub dowodów potwierdzających, na jakiej podstawie wnioski o włączenie pojazdów do programu zostały przyjęte lub odrzucone. Ponadto rząd ChRL nie przedstawił dokumentów informacyjnych dotyczących odrzuconych modeli ani nie przedstawił wniosków dotyczących modeli i dokumentów przesłanych producentom w odniesieniu do odrzucenia tych modeli.
- (309) Podobnie rząd ChRL nie przedstawił informacji dotyczących liczby BEV zarejestrowanych w Chinach. Ponadto rząd ChRL nie przedstawił informacji dotyczących wielkości przywozu BEV zarejestrowanych w OD lub w poprzednich okresach. Rząd ChRL nie przedstawił również informacji dotyczących liczby zarejestrowanych NEV lub BEV według marki, modelu i miejsca rejestracji. W końcu rząd ChRL nie przedstawił żadnych badań, które mogłyby zostać wykorzystane jako punkt odniesienia względem elastyczności cen w Chinach.
- (310) Ponieważ Komisja nie otrzymała od rządu ChRL żadnych informacji dotyczących jakichkolwiek elementów wymienionych powyżej, uznała, że nie otrzymała kluczowych informacji istotnych dla dochodzenia.
- (311) W odpowiedzi na pismo Komisji dotyczące art. 28 rząd ChRL sprzeciwił się zastosowaniu dostępnych faktów, uzasadniając to tym, że rząd ChRL nie dysponował żadnymi z wymaganych informacji.
- (312) Ponadto rząd ChRL twierdził, że informacje dotyczące liczby zarejestrowanych BEV nie miały znaczenia dla celów dochodzenia.

- (313) Komisja zauważyła, że jest bardzo mało prawdopodobne, aby rząd ChRL nie posiadał informacji na temat liczby BEV zarejestrowanych w Chinach w danym okresie. Dotyczy to w szczególności faktu, że do BEV zastosowanie mają warunki specjalne w czasie rejestracji, które podlegają ocenie, kontroli i monitoringowi przez rząd ChRL. Istnieje kompleksowy zestaw dokumentów, które właściciele pojazdów muszą przedłożyć organom ds. ruchu drogowego w trakcie procesu zakupu, rejestracji i uzyskiwania numeru tablicy rejestracyjnej pojazdu w Chinach. Od momentu zakupu nabywcy pojazdów są zobowiązani do przestrzegania przepisów dotyczących podatku od zakupu poprzez złożenie deklaracji podatkowej dotyczącej zakupu pojazdu. Deklaracja ta wymaga szczegółowych informacji, w tym numeru identyfikacyjnego pojazdu (VIN), które jednoznacznie identyfikują model pojazdu i niektóre jego cechy charakterystyczne. Ponadto pojazdy zarejestrowane w Chinach muszą przejść proces rejestracji w chińskim organie ds. ruchu drogowego, który obejmuje identyfikację typu i modelu pojazdu. Podobnie tablice rejestracyjne mogą być powiązane z określonymi pojazdami.
- (314) Jest również mało prawdopodobne, aby rząd ChRL nie zachował żadnej pisemnej dokumentacji dotyczącej odrzucenia modeli i nieumieszczeni ich w katalogu, zwłaszcza gdy procedura umieszczenia w katalogu wiąże się z przedłożeniem znacznej ilości danych od producentów i wiąże się z oceną szeregu służb technicznych w ramach rządu ChRL. Ponadto Komisja zauważyła, że jest mało prawdopodobne, aby rząd ChRL nie znał szacowanych dochodów podatkowych utraconych w ramach długoterminowego programu. Jest to program, który ma bezpośredni wpływ na budżet i może doprowadzić do utraty setek miliardów RMB dochodów podatkowych rocznie.
- (315) W związku z tym w zakresie, w jakim informacje te uznaje się za niezbędne do wyciągnięcia przez Komisję wniosków, Komisja oparła się na publicznie dostępnych źródłach.
- (316) W odniesieniu do znaczenia informacji Komisja zauważyła, że to do Komisji należy określenie, jakie informacje uznaje się za niezbędne do celów dochodzenia, a nie do jednej ze stron. Ponadto rejestracja BEV ma bezpośredni związek z domniemanym programem subsydiowania, w związku z czym wymagane informacje były zarówno istotne, jak i niezbędne, aby Komisja mogła właściwie ocenić program.
- (317) Chociaż, jak stwierdzono w sekcji 3.9, Komisja tymczasowo postanowiła nie dokonywać ustaleń dotyczących tego programu, zastrzega sobie prawo do dalszego zbadania faktu stosowania środków wyrównawczych w odniesieniu do programu. W związku z tym Komisja może być zmuszona oprzeć się na dostępnych faktach w swoich ustaleniach dotyczących systemu zwolnień z podatku z tytułu zakupu, jeżeli zgromadziła wystarczające elementy, aby stwierdzić, że taki system stanowi podstawę środków wyrównawczych.

3.3.2. Stosowanie przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do grupy SAIC

- (318) Grupa SAIC początkowo współpracowała z Komisją, udzielając odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. W szczególności jej podmioty powiązane, w tym sześciu producentów BEV, przesłało odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Stwierdzono jednak, że odpowiedzi te są wysoce niewystarczające i 12 grudnia 2023 r. Komisja poinformowała grupę SAIC o zamiarze zastosowania przez Komisję art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do informacji, które nie zostały dostarczone przed wizytami weryfikacyjnymi, oraz o fakcie, że w przypadku nieotrzymania tych informacji ustalenia Komisji mogą opierać się na dostępnym stanie faktycznym. Brakujące informacje dotyczyły między innymi kosztów produkcji, szczegółowych informacji dotyczących zakupu głównych materiałów wsadowych oraz braku odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielonych przez przedsiębiorstwa powiązane zaangażowane w działalność związaną z produktem objętym dochodzeniem, w odniesieniu do którego zwrócono się o udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.
- (319) Grupa SAIC nie dostarczyła brakujących informacji i argumentowała, że było to spowodowane dużą liczbą powiązanych przedsiębiorstw w grupie oraz że zastosowanie „dostępnego stanu faktycznego” nie odzwierciedlałoby w odpowiedni sposób jej wysokiego poziomu współpracy do tego momentu dochodzenia. Argumentowała, że duża liczba niekompletnych odpowiedzi wynika z często nieuzasadnionej ilości informacji wymaganych przez Komisję oraz dużego obciążenia związanego z koordynacją między licznymi przedsiębiorstwami powiązanymi.

- (320) Potwierdzono jednak, że zabrakło współpracy przed wizytami weryfikacyjnymi, w ich trakcie i po ich zakończeniu, ponieważ nie udzielono kluczowych informacji obejmujących m.in. koszty produkcji, zestawienie podstawowych materiałów, specyfikacje produktu, w tym skład chemiczny surowca zakupionego od dostawców, które to informacje uzasadniają wykaz poszczególnych transakcji dla dostawców ani informacji dotyczących otrzymanych dotacji. Komisja wyjaśniła grupie SAIC, że takie informacje uznano za niezbędne do dokonania konkretnych ustaleń w odniesieniu do subsydiów otrzymanych w ramach różnych środków wsparcia. Ponadto okazało się, że dodatkowe powiązane przedsiębiorstwa również nie dostarczyły odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, chociaż ich działalność wymagałaby tego od nich.
- (321) Komisja stwierdziła, że brak takich niezbędnych informacji utrudnił dochodzenie. W związku z tym 23 kwietnia 2024 r. grupa SAIC została należycie poinformowana o konsekwencjach jedynie częściowej współpracy w dochodzeniu oraz o zamiarze zastosowania przez Komisję art. 28 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do nieprzedstawionych informacji lub informacji, których nie można było zweryfikować. Komisja zwróciła się do wnioskodawcy o przedstawienie uwag.
- (322) W dniu 30 kwietnia 2024 r. Komisja otrzymała uwagi od grupy SAIC. Grupa SAIC nie zgodziła się z dokonaną przez Komisję oceną ogólnego poziomu współpracy zapewnianej przez różne podmioty wchodzące w skład grupy i przedstawiła szereg argumentów prowadzących do wniosku, że zamierzone zastosowanie art. 28 rozporządzenia podstawowego nie było uzasadnione.
- 3.3.2.1. Zarzut grupy SAIC, że normy prawne dotyczące stosowania art. 28 rozporządzenia podstawowego nie zostały spełnione
- (323) Grupa SAIC stwierdziła, że niektóre aspekty oceny Komisji dotyczącej stosowania art. 28 rozporządzenia podstawowego błędnie przedstawiają fakty znajdujące się w aktach sprawy i powtórzyła, że współpracowała w ramach dochodzenia w miarę swoich możliwości. Grupa SAIC wyjaśniła, że w przypadkach, w których nie była w stanie dostarczyć pełnych lub jedynie częściowych informacji zgodnie z wnioskiem, dostarczyła „dokumenty alternatywne” ułatwiające Komisji dochodzenie.
- (324) W tym względzie grupa SAIC odniosła się do art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, a także do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej⁽¹⁰³⁾, w którym stwierdzono, że należy przyjąć nawet niekompletne lub w inny sposób niewystarczające odpowiedzi.
- (325) Ponadto grupa SAIC podkreśliła ustalenie Trybunału w tej sprawie⁽¹⁰⁴⁾, że „pojęcie »niezbędnych informacji« odsyła do informacji posiadanych przez zainteresowane strony, o których przekazanie zwracają się instytucje Unii w celu dokonania odpowiednich ustaleń w ramach dochodzenia antydumpingowego”. W tej samej sprawie⁽¹⁰⁵⁾ Trybunał stwierdził, że „to instytucje Unii powinny przedstawić dowód występowania dumpingu, szkody oraz związku przyczynowego między przywozem towarów po cenach dumpingowych a szkodą i w rezultacie powinny one również wykazać »niezbędny« charakter informacji w celu dokonania odpowiednich ustaleń w dochodzeniu dumpingowym”.
- (326) W świetle ustaleń Trybunału grupa SAIC uznała, że „ze względu na wysoce złożony charakter niniejszego dochodzenia (zarówno pod względem szerokiego zakresu wymaganych informacji, dużej liczby przedsiębiorstw zobowiązanych do dostarczenia informacji, jak i krótkiego czasu potrzebnego na dostarczenie informacji), Komisja nie powinna stosować wyżej wymienionych kryteriów zbyt rygorystycznie do przedłożonych informacji” oraz „w przypadku gdy informacje uznaje się za niewystarczające, wykorzystanie dostępnych faktów powinno być ściśle ograniczone do niezbędnego celu tych informacji i niezależnie od okoliczności podlega weryfikacji poprzez odniesienie do innych niezależnych źródeł, w pełni zgodnie z art. 28 ust. 5 rozporządzenia podstawowego”.

⁽¹⁰³⁾ Zob. T-413/13, City Cycle Industries/Rada, EU:T:2015:164, pkt 120; sprawa T-633/11, Guangdong Kito Ceramics i inni/Rada Unii Europejskiej, EU:T:2014:271, pkt 100; sprawozdanie Organu Apelacyjnego WTO, Stany Zjednoczone – produkty ze stali walcowanej na gorąco, WT/DS184/AB/R, przyjęte w dniu 23 sierpnia 2001 r., pkt 81 i sprawa C-61/16 P European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)-Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968.

⁽¹⁰⁴⁾ Sprawa C-61/16 P European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968, pkt 53–57.

⁽¹⁰⁵⁾ Sprawa C-61/16 P European Bicycle Manufacturers Association (EBMA)/Giant (China) Co. Ltd, ECLI:EU:C:2017:968, pkt 65.

- (327) Komisja przypominała, że wymagane informacje zostały faktycznie dostarczone przez inne grupy objęte próbą, a zatem są łatwo dostępne dla grupy SAIC. W związku z tym grupa SAIC podjęła decyzję o niedostarczeniu żądanych informacji, o czym świadczy wykaz nieprzedłożonych dokumentów, które podpisała i na które wyraziła zgodę podczas weryfikacji. Wykaz ten świadczy o utrudnianiu dochodzenia przez świadome działanie nie na miarę swoich najlepszych możliwości. Ponadto informacje te uznano za niezbędne do wyciągnięcia odpowiednich wniosków w ramach dochodzenia w sprawie subsydiów i w tym względzie, zgodnie z ustaleniami Trybunału. Ponadto wszelkie istotne informacje przekazane przez grupę SAIC jako „dokumenty alternatywne”, w tym informacje o wadliwym charakterze, zostały odpowiednio uwzględnione, jeżeli możliwa była ich weryfikacja. Komisja oparła się na dostępnych faktach, w tym pochodzących z niezależnych źródeł, jak wspomniano w sekcji 3.3, dotyczącej kredytów preferencyjnych, ubezpieczenia kredytów eksportowych, zwolnień z podatku od zakupu, materiałów wsadowych i polityki subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii dopiero wtedy, gdy przedłożone informacje były wyraźnie niewystarczające (i zostały wymienione we wspólnie podpisanych załącznikach do sprawozdań z weryfikacji na miejscu), a Komisja dysponowała wystarczającymi elementami, aby stwierdzić istnienie tych programów. Założenie, że Komisja zbyt rygorystycznie zastosowała kryteria określone w art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego jest błędne.
- (328) Ponieważ grupa SAIC stwierdziła w swoich uwagach, że „korzyść wątpliwości powinna zostać przyznana informacjom, które znajdują się w aktach sprawy”, Komisja wyjaśniła w ujawnieniu istotnych faktów i ustaleń producentowi eksportującemu objętemu próbą, że na podstawie dostępnego stanu faktycznego w rozumieniu art. 28 rozporządzenia podstawowego, wykorzystała w jak największym stopniu informacje dostarczone przez grupę SAIC, a w przypadku braku takich zweryfikowanych informacji dopiero wówczas skorzystała z niezależnych źródeł publicznych. Argument, że normy prawne dotyczące stosowania art. 28 rozporządzenia podstawowego nie zostały spełnione zatem odrzucono.

3.3.2.2. Wnioski o udzielenie informacji dotyczących powiązanych dostawców

- (329) Jak wspomniano w motywach 318–319, w toku dochodzenia stwierdzono kilka niezgłoszonych przedsiębiorstw powiązanych, w przypadku których grupa SAIC nie udzieliła odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Stwierdzono, że te „nowe” przedsiębiorstwa są powiązane i uczestniczyły w różnych kluczowych stosunkach umownych obejmujących takie działania, jak dostarczanie materiałów wsadowych, kapitału, pożyczek, gwarancji i innych rodzajów finansowania w ramach grupy SAIC. Grupa SAIC wielokrotnie odrzucała wnioski Komisji o wypełnienie kwestionariusza, twierdząc, że stanowi to naruszenie praw podstawowych grupy SAIC, nie przedstawiając jednak żadnych uzasadnionych argumentów.
- (330) W swoich uwagach grupa SAIC twierdziła, że te powiązane przedsiębiorstwa nie mogły lub nie musiały współpracować w dochodzeniu, a w każdym razie zastosowanie art. 28 rozporządzenia podstawowego do tych przedsiębiorstw nie było uzasadnione lub powinno być ściśle ograniczone. Powody podnoszone przez grupę SAIC były związane z szeregiem czynników, takich jak:
- Bardzo niska wartość transakcyjna przedsiębiorstwa powiązanego w obrotach grupy SAIC (poniżej 1 %).
 - Brak udziałów lub istotnej kontroli nad przedsiębiorstwami powiązanymi, co potwierdził fakt, że przedsiębiorstwa te odmówiły przychylenia się do wniosku o współpracę złożonego przez grupę SAIC lub dostarczenia poufnych dokumentów, których stronami są wspomniane przedsiębiorstwa.
 - Działalność gospodarcza przedsiębiorstw powiązanych nie była objęta zakresem instrukcji zawartych w kwestionariuszu dla producenta eksportującego ani noty wyjaśniającej ⁽¹⁰⁶⁾ opublikowanej przez Komisję 17 listopada 2023 r.
 - Wielkość produkcji wynikająca z umowy o produkcji na zlecenie już objęta odpowiedzialnością grupy SAIC.
 - W OD domniemane przedsiębiorstwo powiązane nie miało zawartych żadnych transakcji z zakresem badań i rozwoju-rozwojowych ani obowiązujących umów w zakresie badań i rozwoju z grupą SAIC.
 - Domniemane powiązane przedsiębiorstwo było beneficjentem, ale nie posiadaczem tytułu własności do użytkowania gruntów.

⁽¹⁰⁶⁾ Nota do akt: Przedsiębiorstwa powiązane zobowiązane są do udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. (t23.005730)

- (331) Komisja zgodziła się, że zgodnie z wyżej wymienioną notą wyjaśniającą przedsiębiorstwo powiązane o bardzo niskiej wartości transakcyjnej, stanowiącą mniej niż 1 % zakupów grupy SAIC, może zostać zwolnione z obowiązku udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu w ramach niniejszego dochodzenia. Komisja zastrzegła sobie jednak prawo do zastosowania art. 28 rozporządzenia podstawowego do części dostarczonych przez to przedsiębiorstwo powiązane do grupy SAIC, ponieważ nie była w stanie zweryfikować tych informacji.
- (332) Komisja zwróciła uwagę na fakt, że wspomniany powiązany dostawca i grupa SAIC wspólnie prowadziły przedsiębiorstwo w celu opracowywania, produkcji i sprzedaży ogniw, modułów i zestawów akumulatorów, a zatem były prawnie uznanymi partnerami w działalności gospodarczej. W związku z tym uznaje się je za podmioty powiązane w rozumieniu art. 127 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447, który uzasadnia prawny obowiązek przedstawienia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu dotyczącym subsydiów jako podmiot powiązany, zgodnie z instrukcjami zawartymi w kwestionariuszu i późniejszej korespondencji. W związku z tym wniosek grupy odrzucono.
- (333) Grupa SAIC twierdziła, że Komisja powinna dokonać przeglądu swojej oceny i powstrzymać się od stosowania art. 28 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do przedsiębiorstw, które odmówiły ujawnienia powiązań finansowych lub umownych oraz umowy o wspólnym przedsięwzięciu, a w takich przypadkach powinna wykorzystywać wyłącznie publicznie dostępne informacje zgodnie z art. 28 ust. 5 rozporządzenia podstawowego. Komisja wielokrotnie wskazywała grupie SAIC, że fakt, iż niektóre informacje uznano za „podstawową tajemnicę handlową”, jest nieistotny, biorąc pod uwagę poufny charakter wszelkich informacji przekazywanych w ramach postępowania antysubsydyjnego zgodnie z art. 29 rozporządzenia podstawowego. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (334) Grupa SAIC twierdziła, że Komisja nie wyjaśniła należycie, dlaczego niektóre przedsiębiorstwa powiązane powinny wypełnić kwestionariusz. W swoim drugim wniosku Komisja wyjaśniła jednak, że zgodnie z informacjami dostępnymi w aktach (schemat organizacyjny pokazujący istotną rolę finansową lub kontrolną przedsiębiorstw powiązanych) przedsiębiorstwa te były powiązane, ponieważ wydają się zaangażowane w zapewnianie kapitału, pożyczek lub innych rodzajów finansowania w ramach grupy SAIC. Po otrzymaniu drugiej negatywnej odpowiedzi na swój wniosek od grupy SAIC Komisja nie ponowiła już swojego wniosku i 23 kwietnia 2024 r. poinformowała grupę SAIC o konsekwencjach braku współpracy.
- (335) Grupa SAIC odmówiła udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu dotyczące przedsiębiorstwa powiązanego, co do którego podczas jednej z wizyt weryfikacyjnych stwierdzono, że jest zaangażowane w umowę o produkcję na zlecenie. Chociaż grupa SAIC przyznała, że to przedsiębiorstwo powiązane było zaangażowane w produkcję produktu objętego dochodzeniem, twierdziła również, że Komisja powinna była „potwierdzić”, że odpowiedź na pytania zawarte w kwestionariuszu była wymagana. Uwaga ta świadczy o braku współpracy ze strony grupy SAIC, która ostatecznie stwierdziła, że ewentualne wykorzystanie art. 28 w odniesieniu do tego przedsiębiorstwa powiązanego powinno ograniczać się do elementów niezwiązanych z subsydiami. Argument ten został odrzucony.
- (336) W rzeczywistości istnienie tych przedsiębiorstw powiązanych zostało ujawnione na podstawie informacji dostarczonych w ramach wstępnego przekazania informacji przed złożeniem odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu lub podczas wizyt weryfikacyjnych na miejscu o charakterze okazjonalnym. Te przedsiębiorstwa powiązane były dostawcami lub klientami grupy SAIC i często zdawały się być zaangażowane w działania związane z produktem objętym dochodzeniem, czy to jako instytut badawczy, dostawca części i komponentów wymienionych w memorandum w sprawie wystarczających dowodów, przedsiębiorstwa logistyczne itp. Biorąc pod uwagę charakter ich działalności, przedsiębiorstwa te powinny były udzielić odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, aby umożliwić Komisji weryfikację informacji i zwrócić się o dostarczenie dodatkowych dowodów.

3.3.2.3. Informacje niedostarczone przez grupę SAIC i inne nieujawnione dokumenty przed wizytami weryfikacyjnymi na miejscu i w ich trakcie

- (337) W swoich uwagach grupa SAIC twierdziła, że po otrzymaniu od Komisji pism w sprawie uzupełnienia istotnych braków skutecznie przekazano pewne informacje i można je było w pełni zweryfikować podczas wizyt weryfikacyjnych na miejscu. Grupa SAIC odniosła się jednak jedynie do informacji dotyczących zakupów i zwolnienia z podatku konsumpcyjnego dla klientów krajowych, co oznaczało, że wszystkie pozostałe brakujące informacje pozostały nieujawnione w toku dochodzenia. W pismach w sprawie uzupełnienia braków zwrócono uwagę na kluczowe kwestie, które poszczególne producenci należący do grupy SAIC celowo pominęli (informacje zawarte w ich odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu dotyczące prognoz produkcji i sprzedaży, kosztów produkcji, zakupów i zwolnienia z podatku konsumpcyjnego od sprzedaży krajowej).

- (338) Grupa SAIC przedstawiła przegląd dokumentów, które nie zostały przedłożone przed wizytami weryfikacyjnymi na miejscu i w ich trakcie, zwracając się do Komisji o zastosowanie art. 28 rozporządzenia podstawowego wyłącznie do tych dokumentów, które nie zostały dostarczone przez poszczególne podmioty. Komisja dokonała przeglądu tych wykazów i podtrzymała swoje stanowisko w odniesieniu do tych elementów w wykazie, które przesłano grupie SAIC i które opierały się na dostępnych faktach, takich jak programy dotacji, dostarczanie akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, dochody utracone w związku z programami zwolnień z podatków i ulg podatkowych oraz zapewnienie finansowania preferencyjnego (takiego jak obligacje i zastrzyki kapitału własnego) oraz brakujące odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Wniosek, aby nie odrzucać przedstawionych informacji w odniesieniu do następujących elementów wymienionych poniżej, został odrzucony:
- a) *Zestawienie podstawowych materiałów produktów gotowych oraz specyfikacje produktu (np. technologia chemiczna, skład itp.).*
- (339) Zestawienia podstawowych materiałów to obszerne listy surowców, komponentów i instrukcji wymaganych do wytworzenia produktu. Komisja wielokrotnie wyjaśniała grupie SAIC ich znaczenie w dochodzeniu, ponieważ pozwalają one zidentyfikować główne poszczególne komponenty i materiały, które składają się na produkt gotowy, oraz ich pochodzenie.
- (340) W omawianym przypadku subsydiów zestawienia podstawowych materiałów były równie ważne dla identyfikacji części użytych do montażu gotowego produktu (BEV lub komponentów takich jak akumulatory), użytych ilości, ich specyfikacji, wewnętrznego numeru materiału, a w konsekwencji nazwy ich dostawców. Zestawienia podstawowych materiałów umożliwiły również ustalenie bezpośredniego związku z kosztami produkcji, ponieważ można je wykorzystać jako podstawę do obliczenia kosztów standardowych, kosztów rzeczywistych i wariancji wynikających z różnicy między nimi.
- (341) Grupa SAIC nie dostarczyła pełnych danych dotyczących zestawienia podstawowych materiałów ani kosztów produkcji i utrzymywała, że zestawienie podstawowych materiałów nie jest konieczne w dochodzeniach antysubsydyjnych, ponieważ nie dotyczy żadnego z elementów służących do obliczenia marginesu subsydiowania. Komisja nie zgodziła się z tą oceną i potwierdziła, że informacje te są wymagane, aby móc ocenić kompletność i dokładność informacji dotyczących kosztów produkcji, ale również najważniejszych części i komponentów.
- (342) Grupa SAIC stwierdziła, że informacje dotyczące specyfikacji produktu mogą być przekazywane wyłącznie w indywidualnych przypadkach i tylko w części. Ponadto grupa SAIC uznała, że Komisja mogła zastosować inne podejście w celu uzgodnienia dostarczonych danych. Grupa SAIC uznała wręcz, że wymaganie takiego samego poziomu informacji dotyczących zestawienia podstawowych materiałów od każdego podmiotu jest niesprawiedliwym traktowaniem, które stanowi naruszenie Karty praw podstawowych, ponieważ dostępne były inne metody weryfikacji informacji podanych w tabeli dotyczących dostaw części.
- (343) Komisja utrzymywała, że żaden z powiązanych dostawców akumulatorów nie przedstawił niezbędnych dokumentów uzupełniających wymaganych przez zespół dochodzeniowy, a w szczególności ich specyfikacji. Komisja uznała najpierw, że każdy z podmiotów powinien dostarczyć informacje o zestawieniach podstawowych materiałów, ponieważ na żądanie podczas wizyt weryfikacyjnych na miejscu podmioty te potwierdziły, że chociaż posiadają takie informacje, nie mogą ich dostarczyć z różnych powodów, głównie związanych z umowami o poufności zawartymi z dostawcami i tajemnicami handlowymi przedsiębiorstwa. Ponadto podmioty faktycznie korzystały z zestawień podstawowych materiałów podczas przygotowywania odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu w celu określenia materiałów wsadowych, które należało zgłosić, oraz odpowiednich dostawców, którzy powinni udzielić odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Jest to jeden z powodów, które skłoniły Komisję do ponowienia wniosku po wizycie weryfikacyjnej na miejscu. Co więcej, wbrew zwyczajowym praktykom, Komisja zezwoliła każdemu podmiotowi na dostarczenie informacji dotyczących zestawienia podstawowych materiałów i innych specyfikacji dostarczanych części i surowców, zastrzegając sobie jednak prawo do nieuwzględnienia tych informacji, gdyż nie mogły one zostać zweryfikowane na miejscu.
- (344) Jak wspomniano powyżej, grupa SAIC twierdziła, że technologia chemiczna i specyfikacje ogniw akumulatorowych i systemów akumulatorowych stosowanych przez niektórych producentów można zweryfikować bez użycia zestawienia podstawowych materiałów lub że informacje dotyczące specyfikacji określonych surowców stosowanych przez niektórych producentów związanych z akumulatorami można zweryfikować bez użycia zestawienia podstawowych materiałów. W niektórych przypadkach grupa SAIC dostarczyła informacje związane z zestawieniami podstawowych materiałów w ramach dowodów na potrzeby weryfikacji.

(345) Jednak fakt, że przedsiębiorstwo pozwoliłoby Komisji zapoznać się z zestawieniem materiałów dla unikalnego typu produktu objętego dochodzeniem, w żadnym wypadku nie może być równoznaczny z dostarczeniem żądanych informacji. Oprócz braku kompletności informacji, do których można było mieć wgląd (tylko jeden rodzaj produktu objętego dochodzeniem w niektórych wyjątkowych przypadkach), grupa SAIC potwierdziła, że odmówiła przekazania Komisji łatwo dostępnych informacji, gdy o nie się zwrócono.

(346) Komisja najpierw odrzuciła twierdzenie, że zestawienia podstawowych materiałów nie były istotne w dochodzeniu i nie mogły mieć żadnego wpływu na obliczenia kwoty subsydiów. Po drugie, po zidentyfikowaniu akumulatorów i innych surowców jako kluczowych czynników, które mogą podlegać subsydiowaniu, przy braku informacji o zestawieniu podstawowych materiałów, które pozwoliłyby Komisji ocenić kompletność, dokładność i specyfikacje części dostarczanych producentom objętych próbą, Komisja postanowiła wykorzystać, w miarę dostępności faktów, inne źródła informacji dotyczące surowców.

b) *Wykaz zakupów części i komponentów według transakcji (T-by-T) (księga rachunkowa)*

(347) W swoich uwagach dotyczących stosowania art. 28 grupa SAIC potwierdziła, że ze względów poufności nie zawsze mogła przedstawić zestawienia zakupów T-by-T, ponieważ elementy te dotyczyły kosztów produkcji, a zatem stanowiły tajemnicę handlową. Jednak w niektórych przypadkach twierdziła, że odpowiednią tabelę można zweryfikować podczas wizyt weryfikacyjnych na miejscu. Grupa SAIC twierdziła, że przedłożyła wyczerpujące podsumowanie wymaganych informacji w formie tabel, które zawierały wszystkie informacje niezbędne do obliczenia kwoty subsydium, oraz że Komisja mogła je zweryfikować podczas wizyt weryfikacyjnych na miejscu. Grupa SAIC była jednak w stanie dostarczyć Komisji jedynie zrzut ekranu z tymi informacjami, ponieważ źródło informacji pozostało poufne, a wnioskowany wykaz zakupów nie mógł zostać dostarczony, choć był dostępny. Grupa SAIC stwierdziła, że w każdym razie przedłożone informacje spełniały kryteria określone w art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.

(348) Komisja nie zgodziła się z argumentem, że przedłożone informacje spełniały kryteria określone w art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego. Nieudzielenie bezpośredniego dostępu do niektórych dokumentów i dostarczenie zrzutów ekranu lub danych zbiorczych bez dostarczenia odpowiednich żądanych informacji nie może w żadnym wypadku być równoważne z przekazaniem żądanych informacji w formie dowodu potwierdzającego, że informacje mogą być należyście zweryfikowane. Uchybienia w dostarczaniu faktycznie żądanych danych powodują trudności w dochodzeniu do rozsądnie dokładnych ustaleń. Ponadto, biorąc pod uwagę, że informacje te były łatwo dostępne, nie można uznać, że strona działała na miarę swoich możliwości.

(349) Komisja zauważyła również, że informacje dotyczące zakupów nie odzwierciedlały kosztów rzeczywistych, ale koszty standardowe (koszty budżetowe zarejestrowane w systemie planowania zasobów przedsiębiorstwa). Na tej podstawie oraz biorąc pod uwagę wyżej wspomniane ustalenia dotyczące zestawienia materiałów, Komisja nie była w stanie zweryfikować dokładności informacji dotyczących ilości oraz kosztów części i komponentów przekazanych przez objętych próbą producentów produktu objętego dochodzeniem i w związku z tym odrzuciła twierdzenie, jakoby przedłożone informacje spełniały kryteria art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.

c) *Umowa ramowa zakupu (pełna wersja) dotycząca dostawców części i komponentów wymienionych w tabeli E-3-3 (a/b)*

(350) W swoich uwagach grupa SAIC twierdziła, że w jednym przypadku uzgodniła na miejscu wykaz poszczególnych transakcji z dokumentacją księgową. Twierdziła ona, że w odniesieniu do tego podmiotu i innych podmiotów produkujących, na żądanie w trakcie wizyt weryfikacyjnych na miejscu, dostarczyła odpowiednie dokumenty zakupu, w tym faktury, zamówienia, wpisy do systemów ERP w formie dowodów. W szczególności dwóch dostawców akumulatorów dostarczyło swoje umowy z klientami, tj. producentami BEV w ramach grupy, jako dowody weryfikacyjne. W związku z tym grupa SAIC uznała, że kryteria określone w art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego zostały spełnione, a Komisja powinna w pełni uwzględnić te informacje.

(351) Komisja odrzuciła twierdzenie, że grupa SAIC w pełni współpracowała, dostarczając komplet ramowych umów zakupu. W rzeczywistości sama grupa SAIC przyznała, że ze względu na rzekomo wysoce poufny charakter tych dokumentów nie mogła przedstawić żadnej umowy ramowej zakupu w całości dla dostawców części i komponentów, którzy zostali wymienieni w odpowiedniej sekcji odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Potwierdził to również wykaz dokumentów, które nie zostały przedstawione ani podczas wizyty weryfikacyjnej, ani po niej, przy czym nie dostarczono pełnego zestawu dokumentów, w tym dokumentów takich jak umowa ramowa i specyfikacje techniczne. Ponadto Komisja przypomniała grupie SAIC, że taki dokument powinien być zostać dostarczony jako część wstępnej odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Biorąc pod uwagę zachowanie poufności wszelkich „wrażliwych” informacji przedkładanych w ramach postępowania antysubsydyjnego, takie twierdzenie nie było uzasadnione. Biorąc pod uwagę, że dokumenty te były łatwo dostępne dla grupy SAIC i powinny być zostać dostarczone w ramach odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, Komisja uznała, że grupa SAIC nie działała na miarę swoich możliwości. W związku z tym Komisja odrzuciła twierdzenie, że przedłożone informacje spełniały kryteria określone w art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.

d) *Wykaz sprzedaży T-by-T (2020-OD) określający wartość sprzedaży, wielkość sprzedaży, datę, model, numer pozycji, kod krótki, VIN, nazwę klienta, cenę detaliczną, cenę sprzedaży, cenę netto, cenę netto bez VAT, ilość, podmiot powiązany/niepowiązany, produkt objęty dochodzeniem/produkt nieobjęty dochodzeniem*

(352) Komisja uznała, że pokazanie plików Excel i wyciągów z ksiąg rachunkowych na ekranie i dostarczenie zrzutów ekranu bez podania informacji bazowych nie może stanowić surogatu dla dostarczenia pełnego zestawienia sprzedaży według transakcji w celu umożliwienia pełnego uzgodnienia danych liczbowych przedstawionych w odpowiednich tabelach.

(353) W swoich uwagach grupa SAIC twierdziła, że Komisja nie wzięła pod uwagę różnorodności systemów rachunkowości i systemów finansowych istniejących w ramach grupy SAIC oraz że otrzymanie przez Komisję wykazu z rozbiem na poszczególne transakcje nie było niezbędne ani konieczne w celu pełnego uzgodnienia tabel dotyczących sprzedaży zawartych w kwestionariuszu. W związku z tym Komisja powinna powstrzymać się od stosowania art. 28, ponieważ niektóre ze zweryfikowanych przedsiębiorstw przedłożyły wykaz z rozbiem na poszczególne transakcje jako część dowodów weryfikacyjnych, a w każdym razie informacje dostarczone przez różne podmioty spełniały warunki określone w art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.

(354) Komisja uznała, że informacje dostarczone wyłącznie w formie zrzutów ekranu zawierających jedynie ograniczone dane lub pokazujące kilka przykładów uniemożliwiłyby weryfikację i uzgodnienie istotnych danych liczbowych, a zatem odrzuciła ten wniosek. Ponieważ nie dostarczono szczegółowych informacji, a jedynie zrzuty ekranu, Komisja nie mogła zweryfikować dokładności dostarczonych informacji, takich jak to, czy poszczególne transakcje sprzedaży rzeczywiście dotyczyły produktu objętego dochodzeniem.

e) *Umowy o wspólnym przedsięwzięciu*

(355) W swoich uwagach grupa SAIC potwierdziła, że nie jest w stanie dostarczyć oryginalnych kopii umów o wspólnym przedsięwzięciu w odniesieniu do niektórych swoich podmiotów produkcyjnych, argumentując jednak, że treść tych umów o wspólnym przedsięwzięciu została odzwierciedlona w statucie spółki, ponieważ zostały one „ponownie ujęte” w statucie. Tylko jeden podmiot przedłożył umowę o wspólnym przedsięwzięciu w ramach pierwotnej odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.

(356) Jak wspomniano powyżej, Komisja wielokrotnie wskazywała grupie SAIC, że fakt, iż niektóre informacje uznano za „podstawową tajemnicę handlową”, jest nieistotny, biorąc pod uwagę poufny charakter wszelkich informacji przekazywanych w ramach postępowania antysubsydyjnego zgodnie z art. 29 rozporządzenia podstawowego. Twierdzenia, że treść brakujących umów o wspólnym przedsięwzięciu została „ponownie ujęta” w statucie spółki, nie można było zweryfikować bez otrzymania umów o wspólnym przedsięwzięciu. O ile jeden z producentów BEV z grupy SAIC dostarczył kopię umowy o wspólnym przedsięwzięciu, żaden z pozostałych producentów nie dostarczył takiego dokumentu. W związku z tym argument ten odrzucono.

f) *Plany inwestycyjne, zatwierdzenie, monitorowanie inwestycji i studia wykonalności na lata 2020–2023 oraz prognozy sprzedaży*

(357) Grupa SAIC twierdziła, że żądane dokumenty (plany inwestycyjne, zatwierdzenie, monitorowanie inwestycji i studia wykonalności na lata 2020–2023 oraz prognozy sprzedaży) nie były istotne dla obliczenia kwoty subsydium w okresie objętym dochodzeniem, ponieważ dokumenty te nie zawierały żadnych elementów ani danych niezbędnych do obliczenia kwoty subsydium. Co więcej, żądane dokumenty były już dostępne w publicznie dostępnych raportach rocznych lub zawierały poufne informacje dotyczące stron, nad którymi grupa SAIC nie miała znaczącej kontroli, a zatem nie mogły zostać ujawnione.

(358) Komisja nie zgodziła się z grupą SAIC i uznała, że informacje umożliwiające ocenę charakteru i wielkości planowanych inwestycji dotyczących produktu objętego dochodzeniem były istotne w dochodzeniu nie tylko dla oceny zagrożenia wystąpieniem istotnej szkody, ale na przykład dla oceny mocy produkcyjnych produktu objętego dochodzeniem. W związku z tym argument ten odrzucono.

g) *Dokumenty dotyczące prognozowanego sprawozdania dotyczącego „jednostek NEV” (zob. art. 18 przepisów dotyczących średniego zużycia paliwa przez przedsiębiorstwa w samochodach osobowych i pojazdach napędzanych nowymi źródłami energii — równoległe zarządzanie punktami)*

(359) Grupa SAIC twierdziła, że żądane sprawozdania dotyczące prognoz nie musiały być dostarczone, ponieważ albo nie istniały, albo były związane z informacjami po OD, a zatem nie musiały być weryfikowane. W związku z tym grupa SAIC stwierdziła, że zastosowanie art. 28 w odniesieniu do tego elementu dochodzenia nie miałyby znaczenia.

(360) Ponieważ Komisja uznała, że nie mogła zweryfikować tych zarzutów podczas wizyt weryfikacyjnych na miejscu, argument, że zastosowanie art. 28 w odniesieniu do tego aspektu dochodzenia nie ma znaczenia, został odrzucony.

h) *Zezwolenia bankowe, linie kredytowe.*

(361) Komisja podkreśliła, że dostarczone zezwolenia bankowe nie obejmowały wszystkich banków, z którymi podmioty z grupy SAIC pozostawały w relacjach biznesowych oraz że wzór kwestionariusza dotyczącego zezwolenia bankowego został zmodyfikowany bez uprzedniego powiadomienia.

(362) Grupa SAIC twierdziła, że zmodyfikowała wzór w celu włączenia akceptów bankowych i linii kredytowych do zakresu zezwoleń bankowych, a zatem takie modyfikacje wzoru nie powinny być w żaden sposób uważane za ograniczenie zakresu zezwoleń bankowych, wręcz przeciwnie. Grupa SAIC twierdziła, że wymagane informacje zostały dostarczone i powinny być traktowane przez Komisję jako wiarygodne.

(363) Komisja zauważyła, że niektóre podmioty w ramach grupy SAIC nie zgłosiły informacji dotyczących zezwoleń bankowych, linii kredytowych i zamiany długu na kapitał własny, a zatem nie otrzymała kluczowych informacji istotnych dla tych aspektów dochodzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.

i) *Programy dotacji*

(364) Chociaż grupa SAIC nie zaprzeczyła otrzymaniu dotacji od rządu ChRL, stwierdziła, że do celów obliczenia kwoty subsydium nie jest konieczne wykorzystanie „indywidualnych kwot otrzymanych w ramach dotacji, czasu otrzymania dotacji, opisu dotacji, odpowiednich powiadomień rządowych określających charakter dotacji i innych niezbędnych informacji”, ponieważ przedstawione kwoty dotyczyły dotacji otrzymanych dla wszystkich podmiotów, a nie tylko związanych z produktem objętym dochodzeniem. Ponadto kwotę dotacji otrzymanych w okresie objętym dochodzeniem, podaną w tabelach, można było bezpośrednio uzgodnić z zestawieniem obrotów i sald oraz kontami księgi głównej, w szczególności z kontami dotyczącymi dochodów nieoperacyjnych lub dochodów z subsydiów.

(365) Komisja nie była jednak w stanie ustalić podstawowych programów subsydiowania, kwoty dotacji otrzymanych w okresie objętym dochodzeniem, a także tego, czy dotacje te dotyczyły środków trwałych, czy też nie. Komisja odrzuciła twierdzenie, że informacje dotyczące dotacji mogły zostać zweryfikowane.

j) *Prawa do użytkowania gruntów*

- (366) Grupa SAIC twierdziła, że prawa do użytkowania gruntów nie stanowiły jednego z obszarów objętych wnioskiem Komisji o udostępnienie dokumentów podstawowych. Komisja nie miała również żadnych pytań dotyczących praw do użytkowania gruntów po wizytach weryfikacyjnych, z wyjątkiem dwóch podmiotów, na które odpowiedziano 21 lutego 2024 r.
- (367) W odniesieniu do niektórych dokumentów, o które zwrócono się podczas wizyt weryfikacyjnych, niektóre podmioty należące do grupy SAIC wyjaśniły, że żądane dokumenty pochodzą z okresu sprzed jednej lub dwóch dekad i zostały już zarchiwizowane lub dotyczyły strony trzeciej, nad którą nie sprawowały kontroli. W związku z tym grupa SAIC twierdziła, że kwotę zgłoszoną w odniesieniu do praw do użytkowania gruntów należy uznać za poprawną i jako taką wykorzystać, a Komisja nie powinna stosować art. 28. Komisja uznała, że zażądano wszystkich oryginalnych umów dotyczących praw do użytkowania gruntów, umów zakupu i dokumentów potwierdzających początkową cenę zapłaconą za prawa do użytkowania gruntów i stwierdziła w kilku przypadkach, że otrzymane informacje były niekompletne i nie pozwalały na pełną weryfikację otrzymanych informacji. W związku z tym argument ten odrzucono.

k) *Obligacje i finansowanie między przedsiębiorstwami*

- (368) Grupa SAIC twierdziła, że Komisja nie zwróciła się o dokumenty dotyczące obligacji i finansowania między przedsiębiorstwami. Grupa SAIC zauważyła, że informacje na temat papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami (ABS) nie były wymagane w sekcji kwestionariusza dotyczącej zapewniania preferencyjnego finansowania przez banki realizujące politykę państwa oraz banki komercyjne będące własnością państwa, w związku z czym odrzuciła wszelkie planowane zastosowanie art. 28.
- (369) Komisja uznała, że kwestionariusz zawiera wyraźne żądanie udzielenia informacji na temat finansowania między przedsiębiorstwami, a w szczególności informacji na temat obligacji. Po pierwsze, przedsiębiorstwa uczestniczące w dostarczaniu kapitału zostały poproszone o dostarczenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu; po drugie, papiery wartościowe zabezpieczone aktywami są rodzajem obligacji, w odniesieniu do których zażądano informacji w kwestionariuszu. Ponadto Komisja znalazła sprzeczne informacje w domenie publicznej w odniesieniu do przedsiębiorstw powiązanych, które nie współpracowały (zob. motyw 320), wyraźnie pokazujące, że nie ujawniono kluczowych informacji istotnych z punktu widzenia subsydiów, w związku z tym argument ten został odrzucony.

l) *Sprawozdanie agenta podatkowego dotyczące ulg podatkowych związanych z wydatkami na badania naukowe i rozwój*

- (370) Grupa SAIC stwierdziła, że sprawozdania agentów podatkowych dotyczące ulg podatkowych związanych z wydatkami na badania naukowe i rozwój są zazwyczaj przygotowywane przez agentów podatkowych w oparciu o instrukcje przedsiębiorstw. Ich przygotowanie nie jest jednak obowiązkowe, w związku z czym żądanie takich sprawozdań nie miało zastosowania. Ponadto sprawozdania te nie były konieczne ani niezbędne do zweryfikowania jakichkolwiek kwot odliczeń z tytułu wydatków na badania i rozwój, ponieważ decydujące były odpowiednie kwoty zadeklarowane w deklaracji podatkowej przedsiębiorstwa. Grupa SAIC sprzeciwiła się jakimkolwiek planowanemu zastosowaniu art. 28 rozporządzenia podstawowego.
- (371) Komisja uznała, że – jak stwierdzono podczas jednej z wizyt weryfikacyjnych na miejscu – utajnienie informacji zawartych w sprawozdaniu agenta podatkowego dotyczącemu odliczeń z tytułu wydatków na badania i rozwój, co pozwoliło na dodatkowe odliczenie wydatków na badania i rozwój, jak miało to miejsce w przypadku jednego z podmiotów, nie może być uznane za pełną współpracę. Poprzez nieprzekazanie takich informacji, które rzekomo nie dotyczyły produktu objętego dochodzeniem, ale były łatwo dostępne dla grupy SAIC, Komisja nie była w stanie ocenić szczególnego aspektu przedmiotowego programu ulg podatkowych. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.

3.3.3. *Stosowanie przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do grupy Geely*

- (372) W trakcie dochodzenia Komisja stwierdziła, że brak pewnych niezbędnych informacji utrudniał dochodzenie, a mianowicie:
- stwierdzono, że dostawca grupy Geely jest uznawany za dostawcę powiązanego w rozumieniu art. 127 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447 ⁽¹⁰⁷⁾ oraz że przedsiębiorstwo to nie przedłożyło odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu;

⁽¹⁰⁷⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/2447 z dnia 24 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady wykonania niektórych przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 ustanawiającego unijny kodeks celny (Dz.U. L 343 z 29.12.2015, s. 558).

- żadne z przedsiębiorstw finansujących grupy Geely, które pozyskiwało środki na działalność w zakresie BEV poprzez pożyczki konsorcjalne, dwustronne instrumenty bankowe i papiery wartościowe zabezpieczone aktywami, w tym zielone papiery wartościowe zabezpieczone aktywami, nie udzieliło pełnej odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu;
 - żadne z przedsiębiorstw grupy Geely nie dostarczyło pełnych informacji dotyczących charakteru programów dotacji, w ramach których otrzymały wsparcie, zgodnie z wymogami zawartymi w kwestionariuszu;
 - grupa Geely nie przedstawiła wszystkich bieżących i przyszłych projektów związanych z produkcją BEV, zgodnie z wymogami zawartymi w kwestionariuszu;
 - szereg faktycznych producentów BEV w grupie Geely nie udzieliło pełnych odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, natomiast podmioty te odpowiedziały wyłącznie na sekcje przeznaczone dla dostawców materiałów wsadowych, a znaczna część informacji oczekiwanych zwykle od producentów nie została dostarczona.
 - grupa Geely nie przedstawiła również załącznika IV — upoważnienie bankowe w ramach odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Ponadto grupa nie dostarczyła informacji na temat praw do użytkowania gruntów należących do spółek holdingowych istotnych dla jednego producenta eksportującego w grupie.
- (373) W związku z tym w dniu 23 kwietnia 2024 r. Komisja powiadomiła grupę Geely o swoim zamiarze zastosowania art. 28 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do nieprzekazanych informacji. Komisja zwróciła się do wnioskodawcy o przedstawienie uwag.
- (374) W dniu 30 kwietnia 2024 r. grupa Geely przedstawiła uwagi dotyczące zamiaru Komisji zastosowania dostępnych faktów w odniesieniu do informacji, o których mowa w motywie 372 i w piśmie z dnia 23 kwietnia 2024 r.
- (375) Po pierwsze, grupa Geely argumentowała, że nie można żądać od niej przedstawienia poufnych informacji od niepowiązanego dostawcy, któremu nie może wydawać poleceń, a w każdym razie Komisja otrzymała stosowne informacje. Grupa Geely nie była właścicielem tego dostawcy ani nie miała żadnego wpływu na jego działalność i zarządzanie.
- (376) Komisja zwróciła jednak uwagę, że wspomniany dostawca i grupa Geely wspólnie prowadzili przedsiębiorstwo w celu opracowywania, produkcji i sprzedaży ogniw, modułów i zestawów akumulatorów, a zatem były prawnie uznanymi partnerami w działalności gospodarczej. W związku z tym uznaje się je za powiązane w rozumieniu art. 127 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447, co zgodnie z instrukcjami zawartymi w kwestionariuszu i późniejszej korespondencji uzasadnia obowiązek prawny przedłożenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu dotyczącym subsydiów jako strona powiązana. W związku z tym wniosek grupy odrzucono.
- (377) Po drugie, grupa Geely twierdziła, że nie jest w stanie dostarczyć większej ilości informacji od przedsiębiorstw finansujących, które pozyskały fundusze na działalność w zakresie BEV. Wszystkie podmioty grupy Geely zaangażowane w finansowanie związane z BEV przedłożyły wymagane odpowiedzi na pytania w sekcjach A i E wstępnych kwestionariuszy. Ponadto grupa Geely argumentowała, że wniosek jest zbyt szeroki, niewystarczająco precyzyjny i nie ma bezpośredniego znaczenia dla dochodzenia.
- (378) Niemniej jednak, korzystając z publicznie dostępnych źródeł, Komisja znalazła szereg papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami (w tym zielonych papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami) mających zastosowanie w OD, wyemitowanych przez co najmniej jedno z przedsiębiorstw grupy Geely, w odniesieniu do których grupa nie dostarczyła żadnych informacji, nawet po wysłaniu konkretnego wniosku, podczas gdy papiery wartościowe zabezpieczone aktywami były rodzajem obligacji, w odniesieniu do których zwrócono się o informacje we wstępnym kwestionariuszu. Wniosek grupy Geely został zatem odrzucony.
- (379) Po trzecie, w odniesieniu do kwestii dostarczania kompletnej informacji dotyczących charakteru programów dotacji, grupa Geely wyjaśniła, że charakter i opis programów dotacji można było prawie zawsze zidentyfikować na odcinkach bankowych związanych z poszczególnymi płatnościami dotacji. Ponadto grupa Geely wyjaśniła, że dodatkowe informacje dotyczące programów dotacji, w tym podstawy prawnej, nie znajdują się w jej posiadaniu i należy o nie zwrócić się do rządu ChRL.

- (380) Komisja zauważyła, że na podstawie ograniczonych informacji, o ile były one dostępne na odcinku bankowym, nie można było określić bazowych programów subsydiowania dla programów dotacji w odniesieniu do produktu objętego dochodzeniem. Jednocześnie, jak wspomniano w motywie 300, Komisja zauważyła, że rząd ChRL nie przedstawił żadnych informacji dotyczących dotacji *ad hoc* udzielonych grupom objętym próbą. W związku z tym wniosek grupy odrzucono.
- (381) Po czwarte, w odniesieniu do braku raportów dotyczących niektórych projektów związanych z produkcją BEV, grupa Geely była zdania, że bieżące i przyszłe projekty, takie jak potencjalne premiery nowych samochodów, nie są związane z okresem objętym dochodzeniem i nie wchodzą w zakres tego dochodzenia. Grupa Geely podkreśliła również wysoce poufny i wrażliwy rynkowo charakter tych informacji.
- (382) Komisja zwróciła uwagę, że bieżące i przyszłe projekty związane z produkcją BEV były wymagane we wstępnym kwestionariuszu, a także podczas weryfikacji na miejscu, ponieważ szereg programów subsydiowania jest powiązanych z przyszłą produkcją BEV, podczas gdy przewidywany wzrost mocy produkcyjnych BEV jest istotny dla ustalenia zagrożenia wystąpieniem szkody. Bez tych pełnych informacji Komisja nie była w stanie określić wszystkich bazowych programów subsydiowania w odniesieniu do produktu objętego dochodzeniem. W związku z tym wniosek grupy odrzucono.
- (383) Po piąte, w odniesieniu do faktu, że faktyczni producenci BEV w grupie Geely nie udzielili pełnych odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, grupa Geely nie traktowała tych przedsiębiorstw jako producentów BEV, ponieważ produkowane przez nich pojazdy nadal muszą przejść szereg kontroli i badań. Grupa Geely wskazała również, że dostarczyła dodatkowe informacje dotyczące tych przedsiębiorstw, o co zwróciły się służby Komisji.
- (384) Komisja zauważyła, że chociaż przedsiębiorstwa dostarczyły wymagane informacje, zbyt późne przekazanie tych informacji uniemożliwiło jej sprawdzenie ich pod kątem kompletności i dokładności. W szczególności nie była ona w stanie odpowiednio potwierdzić dostaw niektórych materiałów wsadowych w stosunku do wielkości produkcji i kosztów BEV, ponieważ informacje na temat kosztów dostarczone przez te przedsiębiorstwa nie były wystarczające szczegółowe, jak jest to zwykle wymagane od podmiotów produkujących w kwestionariuszu Komisji. W związku z tym wniosek grupy odrzucono.
- (385) W odniesieniu do załącznika IV — upoważnienie bankowe, grupa Geely argumentowała, że w momencie składania wstępnych odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przedłożyła skonsolidowaną wersję upoważnień bankowych. Komisja powróciła do przedłożonego dokumentu i potwierdziła jego użyteczność.
- (386) Wreszcie, jeżeli chodzi o przekazanie informacji na temat praw do użytkowania gruntów dotyczących jednego producenta eksportującego w grupie, grupa Geely wskazała, że prawa do użytkowania gruntów związane z siedzibą główną nie dotyczyły produkcji i sprzedaży BEV i były nieistotne dla dochodzenia.
- (387) Komisja zauważyła, że siedziba główna jest częściowo wykorzystywana do działań związanych z BEV. Subsidia związane z tymi siedzibami powinny być zatem rozdzielane proporcjonalnie do prowadzonych działań związanych z BEV, podczas gdy ich istotności nie można ustalić bez dysponowania podstawowymi informacjami na temat posiadanych praw do użytkowania gruntów. W związku z tym wniosek grupy odrzucono.

3.3.4. Stosowanie przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do grupy BYD

- (388) 8 grudnia 2023 r. Komisja powiadomiła grupę BYD o swoim zamiarze zastosowania art. 28 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do informacji, których grupa BYD nie dostarczyła, i wezwała przedsiębiorstwo do przedstawienia uwag na ten temat. Grupa BYD przedłożyła brakujące informacje 15 grudnia 2023 r.

- (389) W toku dochodzenia Komisja ustaliła, że grupa BYD nie ujawniła swojego związku z (co najmniej) dwoma dostawcami surowców wykorzystywanych do produkcji akumulatorów i że w związku z tym przedsiębiorstwa te nie przedstawiły odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Ponadto stwierdzono, że obaj dostawcy dostarczają znaczne ilości litu, stanowiące ponad 1 % całkowitych zakupów środków produkcji od przedsiębiorstw, które udzieliły odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Ponadto rządowi ChRL nie przekazano żadnych informacji na temat niepowiązanych dostawców, mimo że kwestionariusz antysubsydjny zawierał przepisy dotyczące ujawniania informacji na temat niepowiązanych dostawców, ani też nie dostarczono załącznika IV — upoważnienie bankowe. Komisja stwierdziła, że brak takich niezbędnych informacji utrudnił dochodzenie i dostęp do informacji dotyczących odpowiednich programów. W związku z tym w dniu 24 kwietnia 2024 r. Komisja powiadomiła grupę BYD o swoim zamiarze zastosowania art. 28 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do nieprzekazanych informacji i zwróciła się do przedsiębiorstwa o przedstawienie uwag.
- (390) W dniu 30 kwietnia 2024 r. grupa BYD przedstawiła uwagi dotyczące tego, że Komisji zamierza skorzystać z dostępnego stanu faktycznego w odniesieniu do informacji, o których mowa w motywie 389.
- (391) Po pierwsze, grupa BYD argumentowała, że nie przedłożono żadnych informacji na temat powiązanych dostawców surowców, ponieważ w kwestionariuszu wskazano, że jedynie przedsiębiorstwa powiązane zaangażowane w „produkcję środków trwałych lub materiałów wsadowych wykorzystywanych w procesie produkcji producenta eksportującego, takie jak materiały wsadowe wymienione w sekcji E-3-3 poniżej”, powinny przedłożyć odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Na tej podstawie grupa BYD argumentowała, że niektóre materiały wsadowe nie były wykorzystywane w procesie produkcji producenta eksportującego, lecz w procesie produkcji producenta akumulatorów wyższego szczebla.
- (392) Ponadto grupa BYD oświadczyła, że przedłożyła rządowi ChRL wykaz dostawców w oparciu o te same przesłanki (tj. przedsiębiorstwa powiązane zaangażowane w produkcję komponentów wykorzystywanych w procesie produkcyjnym producenta eksportującego) oraz że w związku z tym część materiałów wsadowych w sekcji E-3-3 było wykorzystywanych w procesie produkcji producentów akumulatorów, a nie w procesie produkcji producenta eksportującego.
- (393) Komisja przypomniała, że 17 listopada 2023 r. wydała notę do akt zawierającą wyjaśnienia dotyczące przedsiębiorstw powiązanych, do których zwrócono się o udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, dodając, że przedsiębiorstwa powiązane „związane z producentami sprzedającymi na rynku krajowym lub na eksport”, zaangażowane w produkcję środków trwałych lub materiałów wsadowych, w tym surowców, części lub komponentów objętych sekcją E-3-3 kwestionariusza, oraz „wykorzystywane w procesie produkcji podmiotów produkcyjnych” były zobowiązane do przedstawienia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Biorąc pod uwagę wyjaśnienia przedstawione przez Komisję, Komisja uznała, że przedsiębiorstwo powinno było przedłożyć jasne i kompletne instrukcje dotyczące struktury przedsiębiorstwa i jego dostawców, inicjując odpowiedź na pytania zawarte w kwestionariuszu, w szczególności od dostawców surowców wykorzystywanych do produkcji akumulatorów. Ponadto, biorąc pod uwagę poziom integracji pionowej grupy BYD, Komisja uznała, że nie jest możliwe uznanie procesu produkcji akumulatorów za oddzielony od procesu produkcji producenta eksportującego i niezwiązany z nim. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (394) Komisja podkreśliła również, że w sekcji E-3-3b kwestionariusza wyraźnie wyjaśniono, że pełny wykaz nazw i danych kontaktowych dostawców elementów i surowców w okresie objętym dochodzeniem powinien być zostać przekazany zarówno Komisji, jak i rządowi ChRL. W kwestionariuszu wskazano również, że jeżeli dostawca nie jest przedsiębiorstwem powiązanym, należy zaznaczyć „pierwotny niezależny dostawca przedmiotowego materiału”. Oprócz wyżej wymienionych instrukcji Komisja zauważyła, że w wykazie dostawców przesłanym do rządu ChRL przedsiębiorstwo podało już niektóre nazwy powiązanych dostawców surowców wykorzystywanych do produkcji akumulatorów. Chociaż Komisja przyznała, że grupa BYD przekazała wykaz dostawców do rządowi ChRL, wykaz ten był niekompletny, ponieważ nie obejmował żadnego dostawcy niepowiązanego, jak określono w sekcji E-3-3b kwestionariusza, ani dostawców powiązanych wskazanych przez Komisję. Brak takich informacji utrudnił dochodzenie, ponieważ nie dawał rządowi ChRL możliwości skontaktowania się z dostawcami wyższego szczebla w celu udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. W związku z powyższym Komisja odrzuciła ten argument.
- (395) Grupa BYD twierdziła, że nie przedłożyła formularzy z załącznika IV — upoważnienie bankowe, ponieważ uznała, że Komisja była w stanie uzyskać wymagane informacje, analizując informacje dostarczone przez odpowiednie przedsiębiorstwa, a w szczególności za pośrednictwem Ośrodka informacji kredytowej Ludowego Banku Chin.

- (396) Jak wskazano w piśmie Komisji z dnia 24 kwietnia 2024 r., formularze upoważnień bankowych uznano za kluczowe w celu zebrania od rządu ChRL informacji dotyczących odpowiednich programów subsydiowania. Formularze upoważnień bankowych były potrzebne, aby otrzymać poufne dane przedsiębiorstwa od różnych banków, które udzieliły kredytów i pożyczek grupie BYD, co stanowiło informacje, o które zwrócono się do rządu ChRL. Bez tych formularzy banki nie były w stanie przekazać tych informacji Komisji za pośrednictwem rządu ChRL, co utrudniło dochodzenie. W związku z tym argument grupy BYD musiał zostać odrzucony.
- (397) Grupa BYD zakwestionowała fakt, że jeden z powiązanych z nią dostawców surowców powinien udzielić odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Grupa argumentowała, że Komisja wykorzystała błędny mianownik do obliczenia odsetka wartości zakupu oraz że przedsiębiorstwo faktycznie dostarczyło mniej niż 1 % wszystkich zakupów dokonanych przez przedsiębiorstwa produkcyjne, które udzieliły odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Grupa BYD powołała się również na fakt, że Komisja przyznała zwolnienie dostawcom materiałów wsadowych generującym mniej niż 1 % zakupów dokonywanych przez producentów BEV. Ponadto grupa zakwestionowała użyteczność odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, ponieważ dostawca, o którym mowa, dostarczał jedynie surowiec wykorzystywany pośrednio do produkcji akumulatorów.
- (398) Komisja zauważyła, że odsetek wartości zakupów podany przez Komisję w załączniku do pisma dotyczącego art. 28 został obliczony przez samo przedsiębiorstwo i omówiony z zespołem zajmującym się sprawą podczas weryfikacji na terenie przedsiębiorstwa. Informacja ta została również włączona do sprawozdania z misji przesłanego przedsiębiorstwu. Ponadto Komisja potwierdziła, że przyznała zwolnienie tym dostawcom materiałów wsadowych, którzy odpowiadają za mniej niż 1 % wartości zakupów producentów BEV z grupy BYD. Decyzję tę podjęto jednak na podstawie informacji przedłożonych przez grupę jako uzasadnienie jej wniosków o zwolnienie. Komisja zauważyła, że na etapie wszczęcia postępowania nie przedłożono żadnych informacji na temat powiązanych dostawców surowców oraz że w związku z tym Komisja nie dysponowała niezbędnymi informacjami, które pozwoliłyby ocenić, czy powiązani dostawcy surowców muszą przedłożyć odpowiedź. Na etapie wszczęcia postępowania, pomimo jasnych instrukcji zawartych w sekcji E-3-3 kwestionariusza, grupa BYD ograniczyła ujawnienie informacji na temat struktury przedsiębiorstwa wyłącznie do części i komponentów wymienionych w pierwszej części sekcji E-3-3. Ponadto Komisja podkreśliła, że brak odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od powiązanych dostawców surowców uniemożliwił służbom Komisji ocenę, czy dostawcy wyższego szczebla korzystali z subsydiów.
- (399) Grupa BYD zakwestionowała fakt, że inny dostawca wyższego szczebla powinien był udzielić odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, uzasadniając to faktem, że udział BYD w części okresu objętego dochodzeniem wynosił poniżej 5 %, a zatem dostawca nie kwalifikował się jako podmiot powiązany, oraz że ograniczony udział oznaczał również, że żądane informacje nie były w posiadaniu lub pod kontrolą grupy BYD, a zatem nie mogły być dostarczone przez grupę BYD.
- (400) Komisja przypominała, że przez część okresu objętego dochodzeniem grupa BYD nadal posiadała ponad 5 % udziałów w przedmiotowym dostawcy wyższego szczebla i przypominała, że związek ten nie został ujawniony na początku dochodzenia, lecz dopiero w trakcie procesu uzupełnienia braków. Ponadto, biorąc pod uwagę istniejące relacje biznesowe między tymi dwoma przedsiębiorstwami, obie strony wyraźnie wydawały się powiązane w rozumieniu art. 127 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447. Dlatego też argument ten odrzucono. Komisja ponownie podkreśliła, że biorąc pod uwagę znaczenie surowca dostarczanego w procesie produkcji grupy BYD, wielkość i wartość zakupów dokonywanych przez BYD od dostawcy wyższego szczebla oraz niezależnie od faktu, że przedmiotowy surowiec został również uwzględniony w sekcji E-3-3 kwestionariusza, w której wyraźnie przewidziano, że powiązani dostawcy surowca mają przedłożyć odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, Komisja uznała, że grupa BYD współpracowała tylko częściowo, zatajając na początku dochodzenia istotne informacje na temat struktury grupy i jej dostawców. Potwierdza to również fakt, że wykaz zakupów od dostawców został przedłożony dopiero w następstwie pierwszego pisma dotyczącego art. 28, o którym mowa w motywie 388. Art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego stanowi, że w przypadkach, w których zainteresowana strona „nie zapewnia dostępu do niezbędnych informacji [...] ustalenia wstępne lub końcowe, potwierdzające lub negatywne, mogą być dokonane na podstawie dostępnego stanu faktycznego”. Brak odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od powiązanych dostawców surowców uniemożliwił służbom Komisji ocenę, czy dostawcy wyższego szczebla korzystali z subsydiów oraz czy cenę zakupu jednego z głównych materiałów wsadowych wykorzystywanych do produkcji akumulatorów można uznać za cenę rynkową.

3.3.5. Uwagi rządu ChRL dotyczące planowanego zastosowania art. 28 do objętych próbą producentów eksportujących

- (401) W dniu 30 kwietnia 2024 r. rząd ChRL przedstawił uwagi kwestionujące zamierzone zastosowanie przez Komisję art. 28 rozporządzenia podstawowego i dokonanie ustaleń na podstawie dostępnego stanu faktycznego w odniesieniu do konkretnych aspektów dotyczących trzech objętych próbą producentów eksportujących.
- (402) Rząd ChRL stwierdził, że Komisja nie tylko „nie skorygowała swojego niezgodnego z prawem podejścia do kilku kwestii proceduralnych i merytorycznych w tej sprawie, ale także nie uwzględniła złożoności zaangażowanych gałęzi przemysłu, dużej liczby przedsiębiorstw wchodzących w skład objętych próbą producentów eksportujących, którzy dostarczyli odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, złożoności domniemanych programów i niezwykle krótkich ram czasowych przewidzianych przez Komisję na dostarczenie nieuzasadnionej dużej ilości informacji wymaganych od przedsiębiorstw”. Czyniąc to, rząd ChRL stwierdził, że Komisja naruszyła zasady Światowej Organizacji Handlu („WTO”) i rozporządzenie podstawowe UE w szeregu kwestii.
- (403) Podobnie jak w przypadku twierdzeń grupy SAIC (zob. motywy 323–328 powyżej), rząd ChRL twierdził, że zastosowanie przez Komisję art. 28 rozporządzenia podstawowego nie miało wystarczającej podstawy prawnej i było niezgodne z odpowiednimi zasadami WTO. Rząd ChRL odniósł się do wniosków o udzielenie informacji, które nie zostały uznane za „niezbędne” do identyfikacji domniemanych subsydiów, a w szczególności do obliczenia korzyści. Argumenty te, do których odniesiono się już w motywach 323–328, zostały zatem odrzucone.
- (404) Rząd ChRL twierdził, że Komisja bezzasadnie zwiększyła obciążenie chińskich producentów eksportujących w dochodzeniu poprzez: a) rozszerzenie zakresu powiązanych przedsiębiorstw, które były zobowiązane do udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, b) rozszerzenie zakresu domniemanych subsydiów będących przedmiotem dochodzenia i wymaganych informacji oraz ciągłe zmienianie lub uzupełnianie wymaganych informacji oraz c) narzucenie bardzo krótkich terminów przy jednoczesnym żądaniu nieuzasadnionej ilości informacji. Chociaż rząd ChRL przyznał, że w kilku przypadkach objęci próbą producenci eksportujący nie byli w stanie dostarczyć wymaganych informacji, ale wskazał, że wynikało to z faktu, iż Komisja nałożyła na nich nadmierne obciążenie. Ponadto rząd ChRL stwierdził, że „ustalenie Komisji, że przedsiębiorstwa objęte próbą nie współpracowały w dochodzeniu, było ewidentnie sprzeczne z zasadą sprawiedliwego i obiektywnego dochodzenia przewidzianą w zasadach WTO i podstawowym rozporządzeniu antysubsydyjnym UE”.
- (405) Przyznając, że trzej objęci próbą producenci eksportujący współpracowali w różnym stopniu, Komisja zauważyła, że rząd ChRL nie wziął pod uwagę szeregu elementów, takich jak:
- Liczne wnioski o przedłużenie terminu, które zostały zaakceptowane przez Komisję w celu zmniejszenia domniemanego obciążenia współpracujących stron.
 - Argument dotyczący „poufności” i „tajemnicy handlowej”, które rzekomo uniemożliwiły trzem objętym próbą producentom eksportującym dostarczenie pełnych informacji. W szczególności wszystkie grupy początkowo odmówiły dostarczenia informacji dotyczących kosztów produkcji, w związku z czym Komisja została pozbawiona kluczowych informacji dotyczących materiałów wsadowych, które umożliwiłyby lepsze zrozumienie struktury kosztów i identyfikację głównych materiałów wsadowych związanych z pojazdami elektrycznymi o napędzie elektrycznym.
 - Brak współpracy ze strony szeregu dostawców powiązanych, jak podkreślono w sekcji 3.3.2.2 powyżej).
 - Dostarczanie niekompletnych informacji bazowych bez żadnego uzasadnienia (jak podkreślono w sekcji 3.3.2.3 powyżej).
- (406) Komisja musiała wysłać liczne pisma w sprawie uzupełnienia braków do trzech producentów eksportujących objętych próbą, wzywając ich do przedstawienia pierwotnie wymaganych informacji, starała się również w jak największym stopniu uwzględnić ich wnioski o przedłużenie terminu, a nawet zgodziła się na uwzględnienie informacji dostarczonych po wizytach weryfikacyjnych na miejscu, dając tym samym objętym próbą producentom eksportującym możliwość uzupełnienia informacji, które mieli dostarczyć. Komisja ustaliła jednak, że w kilku przypadkach podmioty należące do jednego z objętych próbą producentów eksportujących celowo odmówiły zespołowi dochodzeniowemu Komisji dostępu do informacji. W związku z tym argument, że na objętych próbą producentów eksportujących nałożono nieuzasadnione nadmierne obciążenia, co uniemożliwiło im współpracę, został odrzucony.

3.4. Subsydia i programy subsydiowania, w odniesieniu do których Komisja dokonuje ustaleń w ramach bieżącego dochodzenia

(407) Na podstawie informacji zawartych w memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów, zawiadomieniu o wszczęciu i odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszach Komisji zbadano następujące subsydia udzielane przez rząd ChRL:

- udzielanie finansowania preferencyjnego i kredytów ukierunkowanych przez banki realizujące politykę państwa i banki komercyjne będące własnością państwa (np. pożyczki w ramach polityki, linie kredytowe, akcepty bankowe, finansowanie eksportu)
- programy dotacji
- bezpośrednie dotacje gotówkowe dla producentów BEV i inne powiązane programy wsparcia w formie środków kredytowych na rzecz producentów BEV
- dotacje na technologie, innowacje oraz na badania i rozwój
- inwestycje kapitałowe finansowane przez państwo lub w inny sposób wspierane przez rząd
- dostarczanie towarów i świadczenie usług przez rząd za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia
- przyznawanie przez rząd prawa do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia;
- dostarczanie przez rząd akumulatorów i surowców do ich produkcji (tj. fosforanu litowo-żelazowego) za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.
- dochody utracone w związku z programami zwolnień z podatków i ulg podatkowych
- obniżenie podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie,
- preferencyjne odliczanie wydatków na badania i rozwój przed opodatkowaniem,
- zwolnienia z podatku VAT i obniżki należności celnych przywozowych z tytułu użycia przywożonych urządzeń i technologii oraz obniżki podatku VAT od urządzeń pochodzenia krajowego,
- zwolnienie lub uchylenie podatku od nieruchomości oraz podatku od użytkowania gruntów,
- zwolnienie z podatku konsumpcyjnego, zwolnienie z opłaty rejestracyjnej oraz inne subsydia pieniężne dla producentów BEV,
- Przyspieszona amortyzacja narzędzi i sprzętu wykorzystywanego przez przedsiębiorstwa sektora zaawansowanych technologii na potrzeby opracowywania i produkcji zaawansowanych technologii,
- zwolnienia z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami,
- obniżenie podatku u źródła w odniesieniu do dywidend wypłacanych przez chińskie przedsiębiorstwa z kapitałem zagranicznym na rzecz ich spółek dominujących niepochodzących z Chin,
- obniżki podatku wywozowego.

3.5. Finansowanie preferencyjne

3.5.1. Instytucje finansowe zapewniające finansowanie preferencyjne

(408) Z informacji przekazanych przez trzy objęte próbą grupy producentów eksportujących wynika, że finansowania udzieliło im co najmniej 37 instytucji finansowych zlokalizowanych w ChRL zgodnie z chińską ustawą bankową. Jak wspomniano w motywie 256, rząd ChRL nie przekazał kwestionariuszy instytucjom finansowym i nie przedstawił informacji na temat struktury własności instytucji finansowych, które udzieliły kredytów przedsiębiorstwom objętym próbą. Specjalny kwestionariusz wypełnił tylko jeden bank będący własnością państwa, mimo że Komisja zwróciła się do rządu ChRL o przekazanie kwestionariusza wszystkim instytucjom finansowym, które udzielały kredytów i pożyczek przedsiębiorstwom objętym próbą. Na tej podstawie Komisja nie była zatem w stanie ustalić, czy są to instytucje państwowe czy prywatne.

3.5.1.1. Instytucje finansowe będące własnością państwa działające jako organy publiczne

Norma prawna

- (409) Komisja sprawdziła, czy banki będące własnością państwa działały w charakterze organów publicznych w rozumieniu art. 3 i art. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego. Według odpowiedniego orzecznictwa WTO ⁽¹⁰⁸⁾ organ publiczny jest podmiotem, który „posiada, wykonuje lub któremu powierzono uprawnienia władzy publicznej”. Dochodzenie dotyczące organu publicznego należy prowadzić indywidualnie dla każdego przypadku z należyтым uwzględnieniem „podstawowych cech i funkcji danego podmiotu”, jego „związku z rządem” oraz „środowiska prawnego i gospodarczego panującego w państwie, w którym funkcjonuje podmiot objęty dochodzeniem”. W zależności od szczególnych okoliczności każdej sprawy istotne dowody mogą obejmować: (i) dowód świadczący o tym, że „dany podmiot w praktyce wykonuje funkcje rządowe”, szczególnie jeżeli tego rodzaju dowód „wskazuje, że takie działanie stanowi stałą i regularną praktykę”; (ii) dowód dotyczący „zakresu i treści polityk rządowych dotyczących sektora, w którym prowadzi działalność podmiot objęty dochodzeniem”; oraz (iii) dowód na to, że rząd sprawuje „znaczną kontrolę nad podmiotem i jego postępowaniem”. Przeprowadzając dochodzenie dotyczące organu publicznego organ prowadzący dochodzenie musi „ocenić i należyście uwzględnić wszystkie istotne cechy charakterystyczne podmiotu” oraz zbadać wszystkie rodzaje dowodów, które mogą być istotne dla tej oceny; w ramach tego działania organ prowadzący dochodzenie powinien unikać „skupiania się wyłącznie lub nadmiernie na jednej cesze charakterystycznej, nie poświęcając należytej uwagi innym cechom, które mogą być istotne”.
- (410) W szczególności w orzecznictwie WTO stwierdzono, że ⁽¹⁰⁹⁾: *Istotną kwestią jest to, czy danemu podmiotowi powierzono wykonywanie funkcji rządowych, a nie sposób, w jaki zostało to osiągnięte. Istnieje wiele różnych sposobów, w jakie rząd w wąskim rozumieniu tego słowa może nadać podmiotom tego rodzaju uprawnienie. W związku z tym fakt nadania danemu podmiotowi tego rodzaju uprawnienia można wykazać w oparciu o wiele różnego rodzaju dowodów. Dowód świadczący o tym, że dany podmiot w praktyce wykonuje funkcje rządowe, może służyć jako dowód na to, że posiada on lub powierzono mu władzę publiczną, szczególnie jeżeli tego rodzaju dowód wskazuje, że takie działanie stanowi stałą i regularną praktykę. W związku z tym w naszej opinii dowód na to, że rząd sprawuje znaczną kontrolę nad podmiotem i jego postępowaniem może w niektórych przypadkach świadczyć o tym, iż podmiot ten dysponuje władzą publiczną i sprawuje taką władzę w ramach wykonywania funkcji rządowych. Należy jednak podkreślić, że oprócz wyraźnego przekazania uprawnienia w ramach instrumentu prawnego mało prawdopodobne jest, aby istnienie zwykłych formalnych powiązań między danym podmiotem a rządem w wąskim znaczeniu tego słowa wystarczyło do ustalenia koniecznego sprawowania władzy publicznej. Dlatego też przykładowo sam fakt, że rząd jest akcjonariuszem większościowym w danym podmiocie nie oznacza, że dysponuje on znaczną kontrolą nad postępowaniem tego podmiotu, a tym bardziej nie oznacza, że powierzył mu sprawowanie władzy publicznej. W niektórych przypadkach, gdy dowody wskazują jednak, że formalne znamiona kontroli rządu są liczne, oraz istnieją też dowody na to, że taka kontrola jest sprawowana w sposób znaczący, takie dowody mogą umożliwiać stwierdzenie, że dany podmiot sprawuje władzę publiczną.*
- (411) W celu właściwego scharakteryzowania podmiotu jako organu publicznego w określonym przypadku, istotne może być rozważenie „czy funkcje lub postępowanie [podmiotu] należą do takich, które są zazwyczaj klasyfikowane jako rządowe w porządku prawnym danego członka” ⁽¹¹⁰⁾, oraz generalnie w ramach klasyfikacji i funkcji podmiotów na terytorium członków WTO. Rozważenie czy funkcje lub postępowanie są rodzaju, który jest zazwyczaj klasyfikowany jako rządowy w porządku prawnym danego członka, może być istotne w celu ustalenia, czy konkretny podmiot jest organem publicznym.
- (412) Istnieje wiele różnych sposobów, w jakie rząd w wąskim rozumieniu tego słowa może nadać podmiotom tego rodzaju uprawnienie. W związku z tym fakt nadania danemu podmiotowi tego rodzaju uprawnienia można wykazać w oparciu o wiele różnego rodzaju dowodów. Dowód świadczący o tym, że dany podmiot w praktyce wykonuje funkcje rządowe, może służyć jako dowód na to, że posiada on lub powierzono mu władzę publiczną, szczególnie jeżeli tego rodzaju dowód wskazuje, że takie działanie stanowi stałą i regularną praktykę.

⁽¹⁰⁸⁾ WT/DS379/AB/R (USA – Cła antydumpingowe i wyrównawcze dotyczące pewnych towarów pochodzących z Chin), sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 11 marca 2011 r., DS 379, pkt 318. Zob. również WT/DS436/AB/R (USA – stal węglowa (Indie)), sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 8 grudnia 2014 r., pkt 4.9–4.10, 4.17–4.20 i WT/DS437/AB/R (USA – Cła wyrównawcze dotyczące pewnych towarów pochodzących z Chin) sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 18 grudnia 2014 r., pkt 4.92.

⁽¹⁰⁹⁾ WT/DS379/AB/R (USA – Cła antydumpingowe i wyrównawcze dotyczące pewnych towarów pochodzących z Chin), sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 11 marca 2011 r., DS 379, pkt 318. Zob. również WT/DS436/AB/R (USA – stal węglowa (Indie)), sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 8 grudnia 2014 r., pkt 4.9–4.10, 4.17–4.20 i WT/DS437/AB/R (USA – Cła wyrównawcze dotyczące pewnych towarów pochodzących z Chin) sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 18 grudnia 2014 r., pkt 4.92.

⁽¹¹⁰⁾ WT/DS379/AB/R (USA – Cła antydumpingowe i wyrównawcze dotyczące pewnych towarów pochodzących z Chin), sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 11 marca 2011 r., DS 379, pkt 297.

- (413) Dowód na to, że rząd sprawuje znaczną kontrolę nad podmiotem i jego postępowaniem, może w niektórych przypadkach świadczyć o tym, że podmiot ten posiada władzę publiczną i sprawuje taką władzę w ramach pełnienia funkcji rządowych. Własność państwowa podmiotu, mimo że nie jest kryterium decydującym, może służyć jako dowód w połączeniu z innymi elementami. Mało prawdopodobne jest jednak, aby istnienie zwykłych formalnych powiązań między danym podmiotem a rządem, w wąskim znaczeniu tego słowa, wystarczyło do ustalenia sprawowania władzy publicznej. Zatem, przykładowo, sam fakt, że rząd sam w sobie jest akcjonariuszem większościowym w danym podmiocie nie oznacza, że dysponuje on znaczną kontrolą nad postępowaniem tego podmiotu, a tym bardziej nie oznacza, że powierzył mu sprawowanie władzy publicznej. W niektórych przypadkach, gdy dowody wskazują jednak, że formalne znamiona kontroli rządu są liczne, oraz istnieją też dowody na to, że taka kontrola jest sprawowana w sposób znaczący, takie dowody mogą umożliwiać stwierdzenie, że dany podmiot sprawuje władzę publiczną”.
- (414) Głównym przedmiotem dochodzenia dotyczącego organu publicznego nie jest to, czy postępowanie, co do którego istnieje domniemanie, że prowadzi do przyznania wkładu finansowego, jest logicznie powiązane z określoną „funkcją rządową”. W tym względzie w normie prawnej dotyczącej ustaleń organu publicznego na podstawie art. 1.1 lit. a) pkt 1 porozumienia SCM nie określono powiązania o szczególnym zakresie lub charakterze, które należy koniecznie ustalić między określoną funkcją rządową a konkretnym przedmiotowym wkładem finansowym. Stosowne dochodzenie dotyczy raczej podmiotu, który dopuszcza się takiego postępowania, jego podstawowych cech oraz jego związku z rządem. To skupienie się na podmiocie, a nie na postępowaniu, co do którego istnieje domniemanie, że prowadzi do przyznania wkładu finansowego, odpowiada faktowi, że „rząd” (w wąskim znaczeniu) i „organ publiczny” charakteryzują się pewnym „stopniem współnienia lub pokrywania się ich zasadniczych cech” – tj. oba te podmioty mają charakter „rządowy”.
- (415) Charakter postępowania lub praktyki danego podmiotu mogą z pewnością stanowić dowód istotny dla dochodzenia dotyczącego organu publicznego. W rzeczywistości postępowanie podmiotu – w szczególności gdy wskazuje na „stałą i regularną praktykę” – stanowi jeden z rozmaitych rodzajów dowodów, które, w zależności od okoliczności każdego dochodzenia, mogą dostarczyć informacji dotyczących podstawowych cech podmiotu i jego związku z rządem w wąskim rozumieniu tego słowa. Ocena takich dowodów ma jednak na celu znalezienie odpowiedzi na zasadnicze pytanie, czy sam podmiot posiada podstawowe cechy i funkcje, które kwalifikowałyby go jako organ publiczny. Na przykład dla oceny, czy dany podmiot jest organem publicznym w kontekście chińskich banków komercyjnych będących własnością państwa w sprawie DS379, istotne były informacje, z których wynika, że: (i) „[d]yrektorzy generalni placówek banków komercyjnych będących własnością państwa są mianowani przez rząd, a [KPCh] zachowuje znaczny wpływ na ich wybór” oraz (ii) banki komercyjne będące własnością państwa „nadal nie posiadają odpowiednich umiejętności w zakresie zarządzania ryzykiem i umiejętności analitycznych”. Dowody te nie były ograniczone do działań kredytowych banków komercyjnych będących własnością państwa jako takich, ale dotyczyły raczej ich cech organizacyjnych, struktur organu decyzyjnego i ogólnego związku z rządem ChRL. Organ Apelacyjny WTO zauważył więc w sprawie DS379, że chociaż Departament Handlu USA („USDOC”) uwzględnił dowody dotyczące postępowania banków komercyjnych będących własnością państwa („udzielanie kredytów”), uczynił to w ramach dochodzenia w sprawie podstawowych cech tych podmiotów i ich związku z rządem ChRL. Te banki komercyjne będące własnością państwa pełniły funkcje rządowe w imieniu rządu chińskiego.
- (416) Ponadto Organ Apelacyjny zwrócił również uwagę na fakt, że przedmiotowy rząd nie współpracował w toku dochodzenia. W sprawie DS379 Organ Apelacyjny potwierdził ustalenie Departament Handlu USA, że banki komercyjne będące własnością państwa objęte dochodzeniem w sprawie papieru powlekanego bezdrzewnego stanowiły „organy publiczne” z następujących względów: (i) niemal całkowita własność państwowa sektora bankowego w Chinach; (ii) art. 34 ustawy o bankach komercyjnych stanowi, że banki są zobowiązane do „prowadzenia działalności kredytowej zgodnie z zapotrzebowaniem krajowej gospodarki i rozwojem społecznym oraz zgodnie z wytycznymi polityki przemysłowej państwa”; (iii) zgromadzone dowody wskazują, że banki komercyjne będące własnością państwa nadal nie posiadają odpowiednich umiejętności w zakresie zarządzania ryzykiem i umiejętności analitycznych oraz (iv) fakt, że „podczas [tego] dochodzenia [Departament Handlu USA] nie otrzymał dowodów niezbędnych do udokumentowania w kompleksowy sposób procesu, w ramach którego wnioskowano o przyznanie pożyczek dla przemysłu papierniczego, udzielano ich i je oceniano” ⁽¹¹¹⁾.

⁽¹¹¹⁾ WT/DS379/AB/R (USA – Cła antydumpingowe i wyrównawcze dotyczące pewnych towarów pochodzących z Chin), sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 11 marca 2011 r., DS 379, pkt 349.

- (417) W celu ustalenia, czy banki będące własnością państwa posiadają, wykonują lub powierzono im uprawnienia rządowe, Komisja należyście uwzględniła podstawowe cechy i funkcje banków, ich związki z rządem oraz środowisko prawne i gospodarcze panujące w państwie, w którym funkcjonuje podmiot objęty dochodzeniem. W tym względzie Komisja dążyła do uzyskania informacji na temat struktury własności państwa, a także na temat formalnych znamion kontroli rządu w odniesieniu do banków będących własnością państwa. Komisja zbadała również, czy kontrolę sprawowano w znaczący sposób znaczący w świetle obowiązujących ram normatywnych. W tym celu Komisja była zmuszona oprzeć się częściowo na dostępnych faktach, między innymi ze względu na odmowę przekazania przez rząd ChRL i banki będące własnością państwa dowodów dotyczących procesu decyzyjnego, który doprowadził do udzielenia kredytów preferencyjnych, jak określono w motywach 255–265.
- (418) Aby przeprowadzić taką analizę, Komisja zbadała w pierwszej kolejności informacje otrzymane od banku będącego własnością państwa, który udzielił odpowiedzi na pytania w specjalnym kwestionariuszu.

3.5.1.2. Częściowo współpracujące instytucje finansowe będące własnością państwa

- (419) Tylko jeden bank będący własnością państwa, a mianowicie bank EXIM, dostarczył odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. W poprzednich dochodzeniach antysubsydyjnych⁽¹¹²⁾ Komisja stwierdziła już, że bank EXIM jest organem publicznym. Komisja doszła do wniosku, że taka charakterystyka wydaje się wciąż trafna, jak wynika z poniższej analizy.

3.5.1.3. Podstawowe cechy i funkcje banków będących własnością państwa

- (420) Chiński sektor bankowy jest zdominowany przez banki będące własnością państwa, ze względu na ich szczególne podstawowe funkcje zazwyczaj określane jako banki komercyjne będące własnością państwa lub banki realizujące politykę państwa (zob. motyw 407).
- (421) Ponieważ państwo sprawuje kontrolę nad bankami będącymi własnością państwa za pośrednictwem różnych kanałów – obok udziałów (analizowanych w sekcji 3.5.1.4), zapewnia również obecność struktur partyjnych i ich wpływ w instytucjach finansowych oraz narzuca bankom określone rodzaje zachowań komercyjnych za pomocą środków regulacyjnych (zob. sekcja 3.5.1.5) – jest w stanie wykorzystać zasoby sektora finansowego do realizacji swoich celów politycznych (zob. również motywy 203–205), w tym nadrzędnego celu, jakim jest „promowanie rozwoju socjalistycznej gospodarki rynkowej”, jak określono w art. 1 ustawy bankowej (zob. sekcja 3.5.1.5, aby uzyskać bardziej szczegółową analizę ustawy bankowej).
- (422) W związku z tym podstawowe funkcje instytucji bankowych, w szczególności ich polityka kredytowa, są kształtowane tak, aby służyły celom politycznym, a wyniki gospodarcze banków są podporządkowane wymogom polityki przemysłowej rządu ChRL. Obowiązujące ramy prawne i struktura instytucjonalna gwarantują zatem, aby za każdym razem, gdy rząd ChRL określa priorytety gospodarcze, na przykład rozwój sektora BEV, wymagane fundusze były priorytetowo kierowane do odpowiednich projektów za pośrednictwem sektora finansowego. W związku z tym banki będące własnością państwa skutecznie pełnią funkcje rządowe ponieważ ich kluczowy personel zarządzający musi być powiązany z KPCh – a zatem lojalny przede wszystkim wobec partii – a ich podstawowa działalność musi być prowadzona z należytym uwzględnieniem celów politycznych określonych przez organy rządowe.

3.5.1.4. Własność rządu ChRL, formalne znamiona oraz sprawowanie kontroli przez rząd ChRL

- (423) Jeżeli chodzi o banki realizujące politykę państwa, wobec braku odpowiedniej odpowiedzi dotyczącej głównego akcjonariusza banku EXIM (zob. motyw 261) Komisja była zmuszona oprzeć się na dostępnych faktach. Okazało się, że Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. jest spółką zależną należącą w całości do chińskiej Państwowej Agencji Wymiany Walutowej, która z kolei jest w 100 % własnością państwa za pośrednictwem Ludowego Banku Chin. Na tej podstawie oraz na podstawie informacji otrzymanych w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu Komisja stwierdziła, że rząd ChRL bezpośrednio albo pośrednio posiadał 100 % udziałów w tej instytucji finansowej.
- (424) Jeżeli chodzi o formalne znamiona kontroli rządu nad współpracującym bankiem będącym własnością państwa, Komisja uznała bank za „kluczową instytucję finansową będącą własnością państwa”. W szczególności zawiadomienie pt. „Interim Regulations on the Board of Supervisors in Key State-owned Financial Institutions”⁽¹¹³⁾ (regulamin przejściowy rad nadzorczych kluczowych instytucji finansowych będących własnością państwa) stanowi, że: „kluczowe instytucje finansowe, o których mowa w niniejszym regulaminie, oznaczają będące własnością państwa banki realizujące politykę rządu, banki komercyjne, przedsiębiorstwa zarządzające aktywami finansowymi, przedsiębiorstwa zajmujące się papierami wartościowymi, zakłady ubezpieczeń itp. (zwane dalej instytucjami finansowymi będącymi własnością państwa), których rady nadzorcze powołuje Rada Państwa Chińskiej Republiki Ludowej”.

⁽¹¹²⁾ Tamże przypis 12.

⁽¹¹³⁾ Dekret Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej (nr 283).

- (425) Radę nadzorczą kluczowych instytucji finansowych będących własnością państwa powołuje Rada Państwa Chińskiej Republiki Ludowej zgodnie z „Regulaminem przejściowym rad nadzorczych kluczowych instytucji finansowych będących własnością państwa”. Na podstawie art. 3 i 5 tego regulaminu przejściowego Komisja ustaliła, że członkowie rady nadzorczej są powoływani przez Radę Państwa Chińskiej Republiki Ludowej, przed którą ponoszą odpowiedzialność, co potwierdza sprawowanie kontroli instytucjonalnej nad działalnością prowadzoną przez współpracujące banki będące własnością państwa.
- (426) Poza ustaleniem istnienia tych powszechnych znamion kontroli rządu Komisja poczyniła następujące ustalenia w odniesieniu do banku EXIM: Bank EXIM został utworzony i prowadzi działalność na podstawie dokumentu „Zawiadomienie o utworzeniu Export-Import Bank of China” wydanego przez Radę Państwa Chińskiej Republiki Ludowej oraz na podstawie statutu banku EXIM. Zgodnie ze statutem banku EXIM jego kadre kierowniczą powołuje bezpośrednio państwo. Radę nadzorczą powołuje Rada Państwa Chińskiej Republiki Ludowej zgodnie z „Regulaminem przejściowym rad nadzorczych kluczowych instytucji finansowych będących własnością państwa” oraz innymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi; rada nadzorcza podlega Radzie Państwa Chińskiej Republiki Ludowej.
- (427) W statucie zaznaczono również, że komitet partii w ramach banku EXIM odgrywa przewodnią i kluczową rolę polityczną w dążeniu do tego, aby strategię polityczną i istotne działania partii i państwa były wdrażane przez bank EXIM. Kierownictwo partii jest zaangażowane we wszystkie aspekty ładu korporacyjnego.
- (428) W statucie stwierdzono również, że bank EXIM jest zaangażowany we wspieranie rozwoju handlu zagranicznego i współpracy gospodarczej, inwestycji transgranicznych, koncepcji „Jeden pas i jeden szlak” oraz międzynarodowej współpracy w zakresie mocy produkcyjnych i produkcji wyposażenia. Zakres jego działalności gospodarczej obejmuje udzielanie krótko-, średnio- i długoterminowych kredytów i pożyczek zatwierdzonych przez państwo i zgodnych ze strategiami politycznymi państwa w zakresie handlu zagranicznego i otwarcia na pozyskanie nowych rynków (ang. going out), takich jak kredyty eksportowe, kredyty importowe, kredyty na obsługę zagranicznych zleceń w zakresie inżynierii, kredyty na inwestycje zagraniczne, kredyty chińskiego rządu na pomoc zagraniczną oraz kredyty eksportowe dla nabywców.
- (429) Ponadto w swoim sprawozdaniu rocznym z 2022 r. bank EXIM stwierdził, że „poprawnie wdrożył pełen zakres polityki i środków następczych” oraz że jego obowiązki obejmują „świadome wdrażanie decyzji Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Chin i Rady Państwa”. W sprawozdaniu rocznym stwierdzono również, że „zastosowano wiele środków w celu zapewnienia średnio- i długoterminowych pożyczek dla przemysłu wytwórczego w celu wsparcia projektów krajowych”.
- (430) Jeżeli chodzi o banki komercyjne będące własnością państwa, Komisja zauważyła, że do końca 2022 r. sześć największych banków stanowiło ponad 40 % chińskiego sektora finansowego pod względem aktywów ogółem⁽¹¹⁴⁾. Co najmniej dwa z tych sześciu banków komercyjnych będących własnością państwa, a mianowicie ICBC i ABC, należą do instytucji finansowych, które udzieliły pożyczek grupom producentów eksportujących objętych próbą w ramach niniejszego dochodzenia (zob. motyw 468). Państwo posiada większościowy udział zarówno w ICBC⁽¹¹⁵⁾, jak i w ABC⁽¹¹⁶⁾. Oprócz kontrolowania sześciu największych banków komercyjnych państwo utrzymuje znaczny udział w wielu innych bankach komercyjnych będących własnością państwa, w których jego zaangażowanie jest częściej pośrednie, np. za pośrednictwem przedsiębiorstw państwowych. Kilka z tych banków komercyjnych będących własnością państwa, jak na przykład Shanghai Pudong Development Bank, China Everbright Bank, Ping An Bank, China Minsheng Bank, stanowiących około 20 % łącznych aktywów chińskiego sektora bankowego w 2021 r., należy do instytucji finansowych, które udzieliły pożyczek grupom producentów eksportujących objętych próbą w ramach niniejszego dochodzenia (zob. pełny wykaz w motywie 468), przy czym udział państwa jest w nich różny, od około 3 % w przypadku China Minsheng Bank⁽¹¹⁷⁾ do ponad 80 % w przypadku China Everbright Bank⁽¹¹⁸⁾.

⁽¹¹⁴⁾ Zob. np.: <https://www.statista.com/statistics/434566/leading-banks-in-china-assets/>

⁽¹¹⁵⁾ Zob. sprawozdanie roczne ICBC za 2021 r. dokument dostępny pod adresem file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-31/7943541.PDF

⁽¹¹⁶⁾ Zob. sprawozdanie roczne ABC za 2021 r.; dokument dostępny pod adresem: <https://www.abchina.com/en/investor-relations/performance-reports/annual-reports/202204/P020220427580795705015.pdf>

⁽¹¹⁷⁾ Zob. sprawozdanie roczne China Minsheng Bank za 2022 r.; dokument dostępny pod adresem: <https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf>, s. 94.

⁽¹¹⁸⁾ Zob. sprawozdanie półroczne China Everbright Bank z 2021 r.; dokument dostępny pod adresem: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500

- (431) Komisja stwierdziła również, że instytucje finansowe będące własnością państwa zmieniły w 2017 r. swoje statuty, aby zwiększyć rolę KPCh na najwyższym szczeblu decyzyjnym tych banków ⁽¹¹⁹⁾.
- (432) Nowe statuty stanowią, że:
- przewodniczącym zarządu jest osoba będąca sekretarzem komitetu partii,
 - zadaniem KPCh jest zapewnienie i nadzorowanie wdrożenia przez bank strategii politycznych i wytycznych KPCh i państwa; a także pełnienie wiodącej roli w doborze personelu (w tym kadry kierowniczej wyższego szczebla); oraz
 - przy podejmowaniu wszelkich istotnych decyzji zarząd wysłuchuje opinii komitetu partii.
- (433) W motywie 204 powyżej przedstawiono konkretne przykłady tych zmian w statucie w odniesieniu do banków ICBC i ABC.

3.5.1.5. Faktyczna kontrola ze strony rządu ChRL

- (434) Komisja zwróciła się również o informacje w kwestii, czy rząd ChRL sprawował znaczną kontrolę nad funkcjonowaniem banku EXIM w odniesieniu do jego polityki w zakresie udzielania kredytów oraz oceny ryzyka, w przypadku gdy udzielał on kredytów przemysłowi BEV. W tym względzie wzięto pod uwagę następujące dokumenty regulacyjne:
- art. 34 ustawy ChRL w sprawie banków komercyjnych („ustawa bankowa”);
 - art. 15 zasad ogólnych dotyczących kredytów (wdrożonych przez Ludowy Bank Chin);
 - decyzja nr 40;
 - środki wykonawcze CBIRC w odniesieniu do zagadnień administracyjnych dotyczących licencji dla banków komercyjnych finansowanych ze środków chińskich (zarządzenie CBIRC [2017] nr 1) ⁽¹²⁰⁾;
 - środki wykonawcze CBIRC w odniesieniu do zagadnień administracyjnych dotyczących licencji dla banków finansowanych ze środków zagranicznych (zarządzenie CBIRC [2015] nr 4) ⁽¹²¹⁾;
 - środki administracyjne dotyczące kwalifikacji dyrektorów i urzędników wyższego szczebla w instytucjach finansowych sektora bankowego (CBIRC [2013] nr 3) ⁽¹²²⁾;
 - trzyletni plan działania na rzecz doskonalenia ładu korporacyjnego sektora bankowego i ubezpieczeń (2020–2022) (CBIRC, w dniu 28 sierpnia 2020 r.) ⁽¹²³⁾;
 - zawiadomienie w sprawie metody oceny efektywności działania banków komercyjnych, (CBIRC, w dniu 15 grudnia 2020 r.);
 - zawiadomienie w sprawie regulacji nadzorczych w odniesieniu do zachowań wielkich akcjonariuszy banków i instytucji ubezpieczeniowych (CBIRC, [2021] nr 43).

⁽¹¹⁹⁾ <https://www.reuters.com/article/us-china-banks-party-idUSKBN1JN0XN>.

⁽¹²⁰⁾ Zmienione przez CBIRC odnośnie do zarządzania kapitałem banków komercyjnych (dekret nr 4 Państwowego Urzędu Nadzoru Finansowego i Administracji z 2023 r. ogłoszony 26 października 2023 r., obowiązujący od dnia 1 stycznia 2024 r.).

⁽¹²¹⁾ Zmienione przez CBIRC odnośnie do licencjonowania administracyjnego banków finansowanych ze środków zagranicznych (dekret CBIRC nr 10 z 2019 r. z dnia 26 grudnia 2019 r., obowiązujący od dnia ogłoszenia).

⁽¹²²⁾ Zmienione przez CBIRC odnośnie do funkcjonowania środków zarządzania ryzykiem instytucji bankowych i ubezpieczeniowych (dekret nr 5 Państwowego Urzędu Nadzoru Finansowego i Administracji z 2023 r. ogłoszony 27 grudnia 2023 r., obowiązujący od dnia 1 lipca 2024 r.).

⁽¹²³⁾ Oficjalny dokument programowy CBIRC z dnia 28 sierpnia 2020 r.: Trzyletni plan działania na rzecz doskonalenia ładu korporacyjnego sektora bankowego i ubezpieczeń (2020–2022). <http://www.cbirc.gov.cn/view/pages/ItemDetail.html?docId=925393&itemId=928> (ostatnie wyświetlenie w dniu 3 kwietnia 2021 r.)

- (435) Podczas przeglądu tych dokumentów regulacyjnych Komisja stwierdziła, z następujących powodów, że instytucje finansowe w ChRL funkcjonują w ogólnym otoczeniu prawnym, które wymaga od nich, by podczas podejmowania uchwał w kwestiach finansowych dostosowywały się one do celów polityki przemysłowej rządu ChRL, w szczególności do Planu rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii (2012-2020), który przewiduje „zachęty polityczne poprzez wsparcie w zakresie usług finansowych wraz z systemami zarządzania kredytami i oceny pożyczek w celu zachęcenia do rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii”, zgodnie z poniższym opisem.
- (436) Publiczny mandat polityczny banku EXIM ustanowiono w obwieszczeniu o utworzeniu EXIM, w którym stwierdzono, że „Głównym zadaniem Eksportowo-Importowego Banku Chińskiego jest wdrażanie krajowej polityki przemysłowej i polityki handlu zagranicznego oraz zapewnianie politycznego wsparcia finansowego na rzecz zwiększania eksportu dóbr kapitałowych, takich jak produkty mechaniczne i elektryczne oraz kompletne zestawy sprzętu”⁽¹²⁴⁾, a także w jego statucie, w którym stwierdzono, że „Eksportowo-Importowy Bank Chiński jest finansowanym przez państwo i będącym własnością państwa bankiem realizującym politykę rządu, działającym bezpośrednio pod kierownictwem Rady Państwa”⁽¹²⁵⁾.
- (437) Na poziomie ogólnym art. 34 ustawy bankowej, który ma zastosowanie do wszystkich instytucji finansowych prowadzących działalność w Chinach, stanowi, że „banki komercyjne prowadzą swoją działalność kredytową stosownie do potrzeb krajowego rozwoju gospodarczego i społecznego oraz zgodnie z polityką przemysłową państwa”. *Chociaż art. 4 ustawy bankowej stanowi, że „zgodnie z prawem w działalność gospodarczą banków komercyjnych nie ingerują żadne jednostki ani osoby fizyczne.* Banki komercyjne samodzielnie ponoszą odpowiedzialność cywilną całością majątku, jaki posiadają jako osoby prawne”, dochodzenie wykazało, że art. 4 ustawy bankowej jest stosowany z zastrzeżeniem art. 34 ustawy bankowej, tj. gdy państwo ustanawia politykę publiczną, którą banki realizują i przestrzegają poleceń państwa.
- (438) Dodatkowo art. 15 zasad ogólnych dotyczących kredytów stanowi, że: „zgodnie z polityką państwa odpowiednie departamenty mogą subsydiować oprocentowanie pożyczek w celu promowania rozwoju określonych sektorów oraz promowania rozwoju gospodarczego pewnych obszarów”.
- (439) Podobnie w decyzji nr 40 poinstruowano wszystkie instytucje finansowe, aby udzielały wsparcia kredytowego w szczególności na rzecz projektów „promowanych”. Jak już wyjaśniono w sekcji 3.1 i bardziej szczegółowo w motywach 210–211, projekty przemysłu BEV należą do kategorii projektów „promowanych”. Decyzja nr 40 potwierdza zatem wcześniejsze ustalenia w odniesieniu do ustawy bankowej, że banki sprawują władzę publiczną w postaci udzielania kredytów preferencyjnych. Komisja stwierdziła również, że NFRA ma daleko idące uprawnienia do zatwierdzania wszystkich aspektów dotyczących zarządzania wszystkimi instytucjami finansowymi mającymi siedzibę w ChRL (w tym instytucjami finansowymi będącymi własnością prywatną i własnością zagraniczną), takie jak⁽¹²⁶⁾:
- zatwierdzenie powołania wszystkich osób sprawujących funkcje kierownicze w instytucjach finansowych, zarówno na poziomie siedziby głównej, jak i oddziałów lokalnych; zatwierdzenie przez NFRA jest wymagane w przypadku rekrutacji na wszystkie szczeble kadry kierowniczej, od najwyższych stanowisk, aż do poziomu kierowników oddziałów, i dotyczy nawet kierowników powołanych w oddziałach zagranicznych oraz kierowników pełniących funkcje pomocnicze (np. kierowników IT); oraz
 - bardzo długa lista zezwoleń administracyjnych, w tym zezwoleń na otwarcie oddziałów, na stworzenie nowych linii biznesowych lub sprzedaż nowych produktów, na zmianę statutu banku, na sprzedaż ponad 5 % udziałów, na podwyższenie kapitału, na zmianę siedziby, na zmianę formy organizacyjnej itd.
- (440) Ustawa bankowa jest prawnie wiążąca. Obowiązkowy charakter planów pięcioletnich i decyzji nr 40 został określony powyżej w sekcji 3.5.1.5. Obowiązkowy charakter dokumentów regulacyjnych NFRA wynika z jej uprawnień jako bankowego organu regulacyjnego. O obowiązkowym charakterze pozostałych dokumentów świadczą zawarte w nich klauzule dotyczące nadzoru i oceny.

⁽¹²⁴⁾ Dokument dostępny pod adresem: <http://rd.reformdata.org/xinwen/2021/show-1352.html>

⁽¹²⁵⁾ Dostępne pod adresem: http://www.eximbank.gov.cn/aboutExim/profile/zczy/201902/t20190225_8813.html

⁽¹²⁶⁾ Zgodnie ze środkami wykonawczymi CBIRC w odniesieniu do zagadnień administracyjnych dotyczących licencji dla banków komercyjnych finansowanych ze środków chińskich (zarządzenie CBIRC [2017] nr 1), środkami wykonawczymi CBIRC w odniesieniu do zagadnień administracyjnych dotyczących licencji dla banków finansowanych ze środków zagranicznych (zarządzenie CBIRC [2015] nr 4) oraz środkami administracyjnymi dotyczącymi kwalifikacji dyrektorów i urzędników wyższego szczebla instytucji finansowych w sektorze bankowym (CBIRC [2013] nr 3). Po zastąpieniu BIRC przez NFRA środki wykonawcze nie zostały zmienione.

- (441) W decyzji nr 40 Rady Państwa poinstruowano wszystkie instytucje finansowe, aby udzielały wsparcia kredytowego jedynie na rzecz projektów inwestycyjnych należących do kategorii promowanych i obiecuje wdrażanie „innych polityk preferencyjnych w stosunku do projektów należących do kategorii promowanych gałęzi przemysłu”. Na tej podstawie banki otrzymały instrukcje udzielania wsparcia kredytowego na rzecz przemysłu BEV jako przemysłu promowanego.
- (442) Ponadto także decyzje dotyczące prywatnej bankowości komercyjnej muszą być nadzorowane przez KPCh i pozostawać w zgodzie z polityką krajową. Faktycznie jednym z trzech nadrzędnych celów państwa w odniesieniu do zarządzania bankowością jest obecnie wzmocnienie przywództwa Partii w sektorze bankowym i sektorze ubezpieczeń, w tym w odniesieniu do kwestii operacyjnych i dotyczących zarządzania w przedsiębiorstwach. W tym względzie w trzyletnim planie działania CBIRC na lata 2020–2022 zaleca się, aby „dalej postępować zgodnie z przesłaniem ujętym w przemówieniu programowym Sekretarza Generalnego Xi Jinpinga na temat przyspieszenia reformy ładu korporacyjnego sektora finansowego”. Ponadto sekcja II planu jest ukierunkowana na promowanie organicznej integracji przywództwa Partii w ramach ładu korporacyjnego: „Sprawimy, że włączenie przywództwa Partii do ładu korporacyjnego stanie się bardziej systematyczne, znormalizowane i oparte na procedurach [...] Komitet Partii musi omówić główne kwestie operacyjne i kwestie dotyczące zarządzania zanim zarząd lub kadra kierownicza wyższego szczebla podejmie decyzję”.
- (443) Co więcej, rząd ChRL określił ostatnio, że również akcjonariusze instytucji finansowych muszą ułatwić rządowi ChRL sprawowanie kontroli poprzez ramy ładu korporacyjnego instytucji w następujący sposób: „wielcy akcjonariusze banków i instytucji ubezpieczeniowych wspierają banki oraz instytucje ubezpieczeniowe w ustanowieniu niezależnej i solidnej struktury ładu korporacyjnego ze skutecznymi mechanizmami kontroli i równowagi, a także zachęcają instytucje ubezpieczeniowe do zapewnienia organicznej integracji przywództwa Partii i ładu korporacyjnego i wspierają je w tym zakresie”⁽¹²⁷⁾.
- (444) Ponadto w kryteriach NFRA dotyczących oceny wyników banków komercyjnych obecnie w szczególności uwzględnia się to, w jaki sposób instytucje finansowe „służą krajowym celom rozwoju i gospodarki realnej”, a w szczególności, w jaki sposób „obsługują strategiczne i nowo powstające gałęzie przemysłu”⁽¹²⁸⁾.
- (445) Komisja stwierdziła zatem, że rząd ChRL utworzył ramy normatywne, do jakich muszą stosować się osoby sprawujące funkcje kierownicze i nadzorcze współpracującego banku będącego własnością państwa, które to osoby zostały powołane przez rząd ChRL i które ponoszą przed nim odpowiedzialność. Rząd ChRL uciekał się zatem do tych ram normatywnych, aby sprawować znaczną kontrolę nad funkcjonowaniem współpracującego banku będącego własnością państwa w każdym przypadku, gdy udzielał kredytów na rzecz przemysłu BEV. Podstawowe funkcje banku będącego własnością państwa odnoszą się do konkretnych zadań wyznaczonych przez rząd ChRL za pośrednictwem tych ram normatywnych, co prowadzi do tego, że staje się on narzędziem rządu ChRL do wykonywania funkcji rządowych.
- (446) Komisja dążyła również do tego, by zdobyć konkretny dowód sprawowania znacznej kontroli w odniesieniu do konkretnych kredytów udzielanych objętym próbą producentom eksportującym. W odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu częściowo współpracujący bank będący własnością państwa wyjaśnił, że stosuje wewnętrzny model ratingu do oceny zdolności kredytowej kredytobiorców w oparciu o dane historyczne dotyczące niewykonania zobowiązań, w tym wskaźniki jakościowe i ilościowe, zgodnie z którymi kredytobiorcy są klasyfikowani według prawdopodobieństwa niewykonania zobowiązania. Bank EXIM wyjaśnił ponadto, że nie ma różnicy w polityce w odniesieniu do sektora, w którym działa kredytobiorca lub jego właściciel, oraz że jego model oceny ryzyka jest oparty na zasadach rynkowych.
- (447) Jak wskazano w motywie 261 częściowo współpracujący bank będący własnością państwa odmówił przedstawienia konkretnych przykładów swojej oceny ryzyka kredytowego dotyczących przedsiębiorstw objętych próbą, podając jako uzasadnienie fakt, że wymagane informacje są informacjami wewnętrznymi banku i zawierają poufne informacje handlowe, mimo że Komisja otrzymała od niektórych przedsiębiorstw objętych próbą pisemne zgody, w których zrzekły się one swoich praw w zakresie poufności. Bank EXIM nie udzielił również odpowiedzi na pytania dotyczące wskaźników jakościowych i ilościowych wykorzystywanych do klasyfikowania kredytobiorców według prawdopodobieństwa niewykonania zobowiązania.

⁽¹²⁷⁾ Art. 13 zawiadomienia w sprawie regulacji nadzorczych w odniesieniu do zachowań wielkich akcjonariuszy banków i instytucji ubezpieczeniowych (CBIRC, [2021] nr 43).

⁽¹²⁸⁾ Zob. zawiadomienie CBIRC w sprawie metody oceny efektywności działania banków komercyjnych, wydane 15 grudnia 2020 r. http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm

- (448) W trakcie dochodzenia rząd ChRL odniósł się do dokonanej przez Ogólnochińskie Zgromadzenie Przedstawicieli Ludowych interpretacji ustawy bankowej oraz art. 4, 5 i 41 ustawy bankowej, twierdząc, że banki komercyjne w Chinach działają jako niezależne podmioty prawne, które „podejmują własne decyzje”, „bez ingerencji ze strony żadnej jednostki lub osoby fizycznej” oraz że „żaden podmiot ani osoba fizyczna nie może wywierać nacisku na bank komercyjny, aby ten udzielił pożyczki lub gwarancji”. Ponadto rząd ChRL stwierdził, że zapisy art. 15 zasad ogólnych dotyczących pożyczek nie są obowiązkowe, lecz mają jedynie charakter wytycznych.
- (449) Jak wyjaśniono w motywie 440, Komisja uznała, iż chińska ustawa bankowa i decyzja nr 40 są obowiązkowe. Ponadto ustalenia przedmiotowego dochodzenia (oraz ustalenia poczynione przez Komisję w poprzednich dochodzeniach dotyczących tego samego programu subsydiowania ⁽¹²⁹⁾) nie potwierdzają twierdzenia, że banki nie uwzględniają polityki i planów rządu przy podejmowaniu decyzji kredytowych. Na przykład Komisja stwierdziła, że trzy grupy objętych próbą producentów eksportujących korzystały z kredytów preferencyjnych o stopach procentowych niższych od rynkowych.
- (450) W toku dochodzenia wykazano, że art. 15 zasad ogólnych dotyczących kredytów był faktycznie stosowany w praktyce oraz że art. 4, 5 i 41 ustawy bankowej miały zastosowanie z zastrzeżeniem art. 34 ustawy bankowej, tj. gdy państwo ustanawia politykę publiczną, którą banki realizują i przestrzegają poleceń państwa. W rzeczywistości, podczas gdy art. 4 i 5 ustawy bankowej są częścią rozdziału I, który zawiera przepisy ogólne, art. 34 jest częścią rozdziału IV, który ustanawia podstawowe przepisy dotyczące kredytów. Brzmienie art. 34 – „banki komercyjne prowadzą działalność kredytową, kierując się potrzebami gospodarki krajowej i rozwoju społecznego oraz zgodnie z kierunkiem polityki przemysłowej państwa” – świadczy o tym, że przepis ten nie ma charakteru wytycznych, lecz ma raczej charakter obligatoryjny i stanowi wyraźną instrukcję dla banków, aby przy prowadzeniu działalności kredytowej uwzględniały politykę przemysłową państwa. W tym konkretnym przypadku, jak wspomniano w motywie 221, w planie rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii (2012-2020) wyraźnie wskazano „systemy zarządzania kredytami i oceny kredytów w celu wspierania rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii”. Komisja zauważyła również, że w decyzji nr 40 Rady Państwa poinstruowano wszystkie instytucje finansowe, aby udzielały wsparcia kredytowego jedynie na rzecz projektów promowanych, oraz obiecuje się wdrożenie „innych preferencyjnych strategii w odniesieniu do projektów należących do kategorii promowanych gałęzi przemysłu”. Chociaż art. 17 tej samej decyzji wymaga również od banków przestrzegania zasad kredytowania, Komisja nie mogła ustalić podczas dochodzenia, czy zasady tej przestrzegano w praktyce. Wręcz przeciwnie – kredytów udzielano producentom eksportującym niezależnie od ich sytuacji finansowej i zdolności kredytowej. Ustalenie to nie jest nowe i zostało już dokonane w poprzednich dochodzeniach ⁽¹³⁰⁾.
- (451) Ponadto, jak zauważono w motywach 442–444, fakt, że wszystkie główne kwestie operacyjne i dotyczące zarządzania banku są poddawane przeglądowi przez partię, która jest głęboko zakorzeniona w strukturze ładu korporacyjnego banków, oraz fakt, że wyniki banków są oceniane zgodnie z ich działaniami na rzecz wspierania strategicznych i wschodzących przedsiębiorstw, takich jak przemysł BEV, również wskazuje na ścisły i wiążący charakter ram regulacyjnych w odniesieniu do działalności instytucji finansowych.
- (452) Wobec braku konkretnych dowodów na przeprowadzenie ocen zdolności kredytowej Komisja przeanalizowała zatem ogólne środowisko prawne określone powyżej w motywach 434–444 w połączeniu z zachowaniem współpracującego banku będącego własnością państwa w odniesieniu do kredytów udzielonych przedsiębiorstwom objętym próbą. Zachowanie to było sprzeczne z oficjalnym stanowiskiem banku EXIM, ponieważ w praktyce nie zachowywał się on w sposób uwzględniający dokładną ocenę ryzyka opartą na zasadach rynkowych.
- (453) W trakcie dochodzenia Komisja ustaliła, że trzem grupom producentów eksportujących objętych próbą udzielono kredytów o oprocentowaniu niższym od podstawowej stopy procentowej ogłoszonej przez National Interbank Funding Center (krajowe centrum finansowania międzybankowego) („NIFC”) lub do niej zbliżonym. Podstawowa stopa procentowa została wprowadzona w dniu 20 sierpnia 2019 r. i zastępuje poprzednią stopę referencyjną LBCh ⁽¹³¹⁾. Zapewnienie finansowania o oprocentowaniu niższym lub zbliżonym do krajowej stopy procentowej wolnej od ryzyka na rynku międzybankowym wyraźnie pokazuje, że ryzyko nie zostało odpowiednio uwzględnione. Wobec braku współpracy ze strony instytucji finansowych lub odmowy udzielenia informacji dotyczących grup objętych próbą przez bank EXIM pomimo posiadania upoważnienia bankowego Komisja musiała wykorzystać dostępne fakty i w związku z tym stwierdziła, że pożyczki zostały udzielone niezależnie od rzeczywistej sytuacji finansowej i ryzyka kredytowego tych przedsiębiorstw, jak ustalono w sekcji 3.5.2.3 poniżej. Kredytów udzielono zatem poniżej rynkowych stóp procentowych w porównaniu ze stopami odpowiadającymi profilowi ryzyka producentów eksportujących objętych próbą.

⁽¹²⁹⁾ Zob. np. sprawy dotyczące wyrobów płaskich walcowanych na gorąco, opon i e-rowerów przywołane w przypisie 12, odpowiednio w sekcji 3.4.1.1.b i sekcji 3.5.1.1.

⁽¹³⁰⁾ Tamże przypis 12.

⁽¹³¹⁾ <http://www.pbc.gov.cn/zhengcehuobisi/125207/125213/125440/3876551/de24575c/index2.html>

- (454) Ponadto, jeśli chodzi w szczególności o bank EXIM, kwestią bezsporną jest, że jest to bank, który – jak sam przyznaje – bezpośrednio realizuje politykę rządu. Jak wyjaśniono na stronie internetowej banku ⁽¹³²⁾, bank EXIM jest finansowanym przez państwo i będącym własnością państwa bankiem realizującym politykę rządu, działającym bezpośrednio pod kierownictwem Rady Państwa, którego celem jest wspieranie m.in. chińskiego handlu zagranicznego oraz wdrażanie strategii polegającej na dążeniu do globalnego rozwoju.
- (455) Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że rząd ChRL utworzył ramy normatywne w odniesieniu do kredytowania promowanych sektorów, do jakich muszą stosować się osoby sprawujące funkcje kierownicze i nadzorcze w banku, które zostały powołane przez rząd ChRL i które są przed nim odpowiedzialne. Te ramy normatywne nie pozostawiały kierownictwu i organom nadzorczym banku żadnego marginesu swobody co do tego, czy stosować te ramy w odniesieniu do producentów eksportujących objętych próbą, czy też nie, stawiając tym samym kierownictwo banku w sytuacji zależności.
- (456) W związku z tym rząd ChRL uciekał się do ram normatywnych, aby sprawować znaczącą kontrolę nad funkcjonowaniem współpracującego banku będącego własnością państwa w każdym przypadku, gdy udzielał kredytów na rzecz przemysłu BEV.
- (457) Jak wyjaśniono w motywie 434 Komisja poszukiwała dowodu na sprawowanie znacznej kontroli w odniesieniu do konkretnych kredytów. Współpracujący bank będący własnością państwa nie dostarczył jednak pewnych niezbędnych informacji, w tym swojej szczegółowej oceny ryzyka kredytowego dotyczącej przedsiębiorstw objętych próbą. Wobec braku konkretnych dowodów na przeprowadzenie takich ocen ryzyka kredytowego Komisja przeanalizowała ogólne środowisko prawne mające zastosowanie do udzielania kredytów promowanym sektorom, takim jak sektor BEV, w połączeniu z zachowaniem współpracującego banku będącego własnością państwa i ustaliła, że bank nie działał w oparciu o dokładną rynkową ocenę ryzyka kredytowego.
- (458) Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 453, trzem grupom producentów eksportujących objętych próbą udzielono kredytów o oprocentowaniu niższym od podstawowych stóp procentowych lub do nich zbliżonym, niezależnie od sytuacji finansowej i ryzyka kredytowego tych producentów. Dlatego też, biorąc pod uwagę profil ryzyka producentów eksportujących objętych próbą opisany w sekcji 3.5.1.10 poniżej oraz fakt, że zgodnie z analizą ryzyka przeprowadzoną przez Komisję producenci eksportujący powinni byli otrzymać rating kredytowy B i w związku z tym powinni byli płacić stopy procentowe znacznie wyższe od stopy wolnej od ryzyka, Komisja stwierdziła, że przedmiotowe pożyczki zostały udzielone poniżej stóp rynkowych.
- (459) Na podstawie powyższego Komisja stwierdziła, że rząd ChRL sprawował znaczną kontrolę nad funkcjonowaniem współpracującego banku będącego własnością państwa w odniesieniu do jego polityki w zakresie udzielania kredytów oraz oceny ryzyka dotyczących przemysłu BEV.

3.5.1.6. Wnioski dotyczące współpracujących instytucji finansowych będących własnością państwa

- (460) Komisja ustaliła, że częściowo współpracujący bank będący własnością państwa wdrożył określone powyżej ramy prawne w ramach wykonywania funkcji rządowych w odniesieniu do sektora BEV. Instytucja ta działała zatem w charakterze organu publicznego w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego w związku z art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia podstawowego oraz zgodnie z odpowiednim orzecznictwem WTO.

3.5.1.7. Niewspółpracujące instytucje finansowe będące własnością państwa

- (461) Zasady ogólne dotyczące pożyczek ⁽¹³³⁾ opublikowane w 1996 r. miały na celu uregulowanie działalności związanej z pożyczkami, w szczególności z wspieraniem określonego rozwoju społeczno-gospodarczego ⁽¹³⁴⁾. Zgodnie z decyzją nr 40 ⁽¹³⁵⁾ rząd ChRL interweniuje również w operacje pożyczkowe podmiotów finansowe, wyznaczając sektory przemysłowe, które powinny korzystać z uprzywilejowanego dostępu do kredytów i nakazując instytucjom finansowym uwzględnianie polityki przemysłowej państwa przy udzielaniu pożyczek.

⁽¹³²⁾ Zob. <http://english.eximbank.gov.cn/Profile/AboutTB/Introduction/>.

⁽¹³³⁾ Zasady ogólne dotyczące pożyczek ogłoszone przez LBCh w dniu 28 czerwca 1996 r.

⁽¹³⁴⁾ Rozdział 1 art. 1 zasad ogólnych dotyczących pożyczek ogłoszonych przez LBCh w dniu 28 czerwca 1996 r.

⁽¹³⁵⁾ Decyzja Rady Państwa w sprawie promulgacji przepisów przejściowych dotyczących wspierania restrukturyzacji przemysłowej, 2 grudnia 2005 r., Guo Fa [2005] nr 40.

- (462) Istotna rola względów polityki państwa (zamiast czynników czysto komercyjnych) narzucanych przez państwo bankom komercyjnym, w szczególności instytucjom finansowym będącym własnością państwa, w kształtowaniu ich strategii kredytowych jest również wyraźnie widoczna w zawiadomieniu Ministerstwa Finansów w sprawie metody oceny efektywności działania banków komercyjnych, wydanym 15 grudnia 2020 r. Zgodnie z postanowieniami zawiadomienia w kryteriach oceny wyników banków komercyjnych należy uwzględnić, w jaki sposób podmioty „służą krajowym celom rozwoju i gospodarki realnej”, a w szczególności, w jaki sposób „obsługują strategiczne i nowo powstające gałęzie przemysłu”. Art. 4 zawiadomienia stanowi, że „ocena efektywności banków komercyjnych powinna stanowić solidną i skuteczną gwarancję realizacji makropolityki krajowej”⁽¹³⁶⁾.
- (463) Jak określono w sekcji 3.3.1.1 powyżej, żadna z instytucji finansowych będących własnością państwa, które udzieliły kredytów na rzecz przedsiębiorstw objętych próbą, z wyjątkiem banku EXIM, nie udzieliła odpowiedzi na pytania zawarte w specjalnym kwestionariuszu. Wykaz banków obejmuje: Agricultural Bank of China, Bank of Beijing⁽¹³⁷⁾, Bank of China, Bank of Communications Co. Ltd, Bank of Kunlun⁽¹³⁸⁾, Bank of Nanjing⁽¹³⁹⁾, Bank of Ningbo⁽¹⁴⁰⁾, Bank of Shanghai⁽¹⁴¹⁾, Bank of Tianjin⁽¹⁴²⁾, China CITIC Bank⁽¹⁴³⁾, China Construction Bank Corporation, China Everbright Bank⁽¹⁴⁴⁾, China Industrial Bank Co. Ltd⁽¹⁴⁵⁾, China Merchants Bank⁽¹⁴⁶⁾, China Minsheng Bank⁽¹⁴⁷⁾, Export-Import Bank of China – EXIM bank, ICBC, Ping An Bank⁽¹⁴⁸⁾, Shanghai Automotive Group Finance Co., Ltd⁽¹⁴⁹⁾, Shanghai Pudong Development Bank Co. Ltd⁽¹⁵⁰⁾, Chong Hing Bank Limited⁽¹⁵¹⁾, Huishang Bank Co., Ltd⁽¹⁵²⁾, Sun Life Everbright Asset Management Co. Ltd.⁽¹⁵³⁾ oraz Zhongyuan Bank Co., Ltd⁽¹⁵⁴⁾. Rząd ChRL nie przedstawił informacji ani na temat własności banków, ani na temat ich struktury zarządzania, oceny ryzyka ani przykładów dotyczących konkretnych kredytów udzielonych sektorowi BEV.
- (464) W związku z tym, zgodnie z wnioskami przedstawionymi w sekcji 3.3.1.1, Komisja zdecydowała się wykorzystać dostępne fakty w celu określenia, czy wspomniane instytucje finansowe będące własnością państwa można zaliczyć do organów publicznych.

⁽¹³⁶⁾ Zob. zawiadomienie Ministerstwa Finansów w sprawie metody oceny efektywności działania banków komercyjnych, wydane 15 grudnia 2020 r.; dokument dostępny od adresu: http://jrs.mof.gov.cn/gongzuotongzhi/202101/t20210104_3638904.htm.

⁽¹³⁷⁾ Zob. sprawozdanie roczne Bank of Beijing za rok 2022 (kwiecień 2023 r.) <https://pdf.valueonline.cn/web/viewer.html?v=20200509&file=https://oss.valueonline.cn/cloud-irh-bucket/public/formal/0/167278f7-743a-4dca-be0f-bb065e3f8748.pdf>

⁽¹³⁸⁾ Zob. streszczenie sprawozdania rocznego za 2022 r. Bank of Kunlun Co. Ltd <https://www.klbn.com/eklbank/resource/cms/2023/06/2023062916001985556.pdf>

⁽¹³⁹⁾ Zob. sprawozdanie roczne Bank of Nanjing za 2023 r. <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202458060499.pdf>

⁽¹⁴⁰⁾ Zob. przygotowany przez LBCh wykaz chińskich banków o znaczeniu systemowym za 2022 r., dostępny pod adresem: <http://www.pbc.gov.cn/en/3688110/3688172/4437084/4655510/index.html>

⁽¹⁴¹⁾ Zob. sprawozdanie roczne Bank of Shanghai za 2022 r. <https://www.bosc.cn/en/AnnualReport/202306/P020230630696730742992.pdf>

⁽¹⁴²⁾ Zob. sprawozdanie roczne Bank of Tianjin za 2020 r. https://www.bankoftianjin.com/tianjinyinwen/investor_relations97/investor_calendar/financial_reports/2021101306303981693/2021101306294251287.pdf

⁽¹⁴³⁾ Zob. China CITIC Bank, sprawozdanie roczne za 2021 r.; dokument dostępny pod adresem: https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2022/2022-3/2022-03-25/7912624.PDF

⁽¹⁴⁴⁾ Zob. sprawozdanie półroczne China Everbright Bank z 2021 r.; dokument dostępny pod adresem: https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=601818&id=7512500

⁽¹⁴⁵⁾ Zob. sprawozdanie roczne ICBC za 2021 r. dokument dostępny pod adresem: file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESH_STOCK/2021/2021-8/2021-08-27/7488935.PDF

⁽¹⁴⁶⁾ Zob. China Merchants Bank, sprawozdanie roczne za 2022 r., s. 125; dokument dostępny pod adresem: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202303241584543269_1.pdf

⁽¹⁴⁷⁾ Zob. sprawozdanie roczne China Minsheng Bank za 2022 r.; dokument dostępny pod adresem: <https://ir.cmbc.com.cn/media/mc3d2wm2/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E6%B0%91%E7%94%9F%E9%93%B6%E8%A1%8C2022%E5%B9%B4%E5%B9%B4%E5%BA%A6%E6%8A%A5%E5%91%8A.pdf>, s. 94.

⁽¹⁴⁸⁾ Zob. Ping An Bank, Strona główna – Relacje z inwestorami – Główni udziałowcy; dokument dostępny pod adresem: https://group.pingan.com/investor_relations/major_shareholders.html

⁽¹⁴⁹⁾ Zob. SAIC Motor Corporation Limited https://www.saicmotor.com/english/images/investor_relations/annual_report/2022/7/12/763203D083E54499855A319FB8356217.pdf

⁽¹⁵⁰⁾ Zob. Shanghai Pudong Development Bank, sprawozdanie półroczne z 2021 r.; dokument dostępny pod adresem: https://static.sse.com.cn/disclosure/listedinfo/announcement/c/new/2021-08-28/600000_20210828_4_HEBMzsvE.pdf

⁽¹⁵¹⁾ Zob. struktura korporacyjna Chong Hing Bank Limited: <https://www.chbank.com/en/personal/footer/about-ch-bank/investor-relations/group-members-and-structures/index.shtml>

⁽¹⁵²⁾ Zob. sprawozdanie roczne za 2023 r. <https://inv.hsbank.com.cn/uploads/iis/202404/11165178-0.PDF>

⁽¹⁵³⁾ Zob. sprawozdanie roczne za 2023 r. https://staticpacific.blob.core.windows.net/press-releases-attachments/1656728/HKEX-EPS_20240417_11162624_0.PDF

⁽¹⁵⁴⁾ Zob. sprawozdanie roczne za 2023 r. <https://www1.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2024/0328/2024032801590.pdf>

- (465) We wcześniejszym dochodzeniu antysubsydijnym⁽¹⁵⁵⁾ Komisja ustaliła, że następujące banki, które udzieliły kredytów grupom producentów eksportujących objętych próbą w dochodzeniu, były w części lub całości własnością samego państwa lub osób prawnych będących w posiadaniu państwa: Ponieważ banki nie udzieliły odpowiedzi na pytania zawarte w specjalnym kwestionariuszu, Komisja wykorzystała publicznie dostępne informacje, takie jak strona internetowa banku, sprawozdania roczne, informacje dostępne w katalogach banków lub w internecie. Zgodnie z ustaleniami z poprzednich dochodzeń w dokumencie roboczym służb Komisji⁽¹⁵⁶⁾ potwierdzono, że państwo dominuje w sektorze bankowym⁽¹⁵⁷⁾, posiadając pakiety kontrolne we wszystkich bankach komercyjnych będących własnością państwa, także będąc większościowym udziałowcem w szeregu banków komercyjnych akcyjnych, albo poprzez bezpośrednie inwestycje ze strony Central Huijin, albo pośrednio poprzez inne państwowe podmioty prawne. W motywie 468 poniżej wymieniono te podmioty bankowe zgłoszone przez producentów eksportujących, w których państwo posiada większościowy udział, a wobec braku zmian od czasu ostatnich podobnych dochodzeń⁽¹⁵⁸⁾ uznano, że wszystkie instytucje finansowe będące własnością państwa, które zapewniały finansowanie objętym próbą producentom eksportującym, są częściowo lub w pełni własnością samego państwa lub osób prawnych będących własnością państwa.

3.5.1.8. Wnioski dotyczące wszystkich instytucji finansowych będących własnością państwa

- (466) W związku z powyższymi ustaleniami Komisja ustaliła, że wszystkie chińskie instytucje finansowe będące własnością państwa, które udzieliły finansowania trzem grupom współpracujących producentów eksportujących objętych próbą, były organami publicznymi w rozumieniu art. 2 lit. b) w związku z art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia podstawowego.
- (467) Co więcej, Komisja ustaliła na podstawie tych samych informacji, że nawet gdyby instytucje finansowe będące własnością państwa nie zostały uznane za organy publiczne, uznano by – z tych samych powodów, co te określone w sekcji 3.5.1.9 poniżej – że rząd ChRL powierzył lub wyznaczył tym instytucjom wykonywanie funkcji, które zazwyczaj należą do zadań rządu, w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego. W każdym przypadku zachowanie tych instytucji zostanie zatem przypisane rządowi ChRL.

3.5.1.9. Prywatne instytucje finansowe, którym rząd ChRL powierzył lub wyznaczył zadania

- (468) Podobnie jak w poprzednich dochodzeniach⁽¹⁵⁹⁾ Komisja ustaliła w przedmiotowej sprawie, że następujące banki i prywatne instytucje finansowe działające w Chinach udzieliły pożyczek grupom producentów eksportujących objętych próbą w przedmiotowym dochodzeniu: China Postal Savings Bank Co. Ltd., Citibank (China) Co., Ltd., DBS Bank (China) Limited, East West Bank (China) Co., Ltd., Hana Bank (China) Co., Ltd., HSBC Bank (China) Limited, Mitsubishi

⁽¹⁵⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1690 z dnia 9 listopada 2018 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych i o wskaźniku nośności przekraczającym 121, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 283 z 12.11.2018, s. 1, motywy 210 i 211).

⁽¹⁵⁶⁾ Zaktualizowany dokument roboczy służb Komisji na temat znaczących zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej do celów dochodzeń w sprawie ochrony handlu z dnia 10 kwietnia 2024 r., SWD(2024) 91 final („sprawozdanie dotyczące Chin”) – rozdział 6.3 Sektor bankowy, s. 137–144.

⁽¹⁵⁷⁾ Zob. również M. Chorzenpa i N. Véron, *Will China's impending overhaul of its financial regulatory system make a difference?*, PIIE, marzec 2023 r., s. 2; dokument dostępny pod adresem: <https://www.piie.com/sites/default/files/2023-03/pb23-1.pdf>

⁽¹⁵⁸⁾ Tamże przypis 12.

⁽¹⁵⁹⁾ Zob. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/969 z dnia 8 czerwca 2017 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz niektórych wyrobów płaskich walcowanych na gorąco, z żeliwa, stali niestopowej i pozostałej stali stopowej, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, i zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/649 nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych wyrobów płaskich walcowanych na gorąco, z żeliwa, stali niestopowej i pozostałej stali stopowej, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 146 z 9.6.2017, s. 17) („sprawa dotycząca wyrobów płaskich walcowanych na gorąco”), rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1690 z dnia 9 listopada 2018 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych i o wskaźniku nośności przekraczającym 121, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1579 nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/163 (Dz.U. L 283 z 12.11.2018, s. 1) („sprawa dotycząca opon”), rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2287 nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz folii aluminiowej do dalszego przetworzenia pochodzącej z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 458 z 22.12.2021, s. 344) („sprawa dotycząca ACF”) oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/776 z dnia 12 czerwca 2020 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz niektórych materiałów z włókna szklanego tkanych lub zszywanych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej i Egiptu (Dz.U. L 189 z 15.6.2020, s. 33) („sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego”), rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/72 nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz przewodów światłowodowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 12 z 19.1.2022, s. 34) („sprawa dotycząca przewodów światłowodowych”).

UFJ Bank (China) Co., Ltd., Mizuho Bank (China) Co., Ltd., OCBC Wing Hang Bank (China) Limited, Standard Chartered Bank (China) Limited, Sumitomo Mitsui Banking Corporation (China) Co., Ltd., United Overseas Bank (China) Limited oraz Yushan Bank (China) Co. Zgodnie z odpowiednią analizą przedstawioną w sekcji 3.5.1.8 uznano, że te banki i prywatne instytucje finansowe działały pod nadzorem CBRC w oparciu o instrukcje powierzone lub wyznaczone przez rząd ChRL. Ponieważ nie przedstawiono żadnych informacji wskazujących inaczej Komisja podtrzymała ten sam wniosek w obecnym dochodzeniu.

- (469) Komisja sprawdziła, czy rząd Chin powierzył lub wyznaczył tym wszystkim instytucjom finansowym zadanie polegające na udzieleniu subsydiów na rzecz sektora BEV w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego.
- (470) Zdaniem Organu Apelacyjnego „powierzenie” ma miejsce, gdy rząd nakłada odpowiedzialność na organ prywatny, a „wyznaczenie” odnosi się do sytuacji, w których rząd sprawuje władzę nad organem prywatnym⁽¹⁶⁰⁾. W obu przypadkach rząd wykorzystuje podmiot prywatny jako pełnomocnika przekazującego wkład finansowy i „w większości przypadków można spodziewać się, że powierzenie lub wyznaczenie odnoszące się do podmiotu prywatnego wiąże się z pewną formą groźby lub nakłaniania”⁽¹⁶¹⁾. Jednocześnie postanowienia art. 3 ust. 1 lit. a) pkt (iv) nie zezwalają członkom na wprowadzanie środków wyrównawczych względem produktów, „w przypadku gdy rząd wykonuje jedynie swoje funkcje regulacyjne”⁽¹⁶²⁾ lub gdy interwencje rządowe „niekoniecznie mogą przynieść konkretny wynik z prostego powodu związanego z okolicznościami faktycznymi i dokonywaniem wolnego wyboru przez podmioty na danym rynku”⁽¹⁶³⁾. Powierzenie lub wyznaczenie wiąże się raczej z „bardziej aktywną rolą rządu niż tylko samo zachęcanie”⁽¹⁶⁴⁾.
- (471) Komisja zauważyła, że ramy normatywne dotyczące przemysłu stalowego, o których mowa w motywach 434–442 powyżej, mają zastosowanie do wszystkich instytucji finansowych w ChRL, w tym do instytucji finansowych będących własnością prywatną. Na przykład ustawa bankowa i poszczególne zarządzenia CBIRC odnoszą się do wszystkich banków finansowanych ze środków chińskich i z kapitałem zagranicznym zarządzanych przez CBIRC.
- (472) Ponadto większość umów kredytowych z prywatnymi instytucjami finansowymi sporządzono na podobnych warunkach jak umowy z bankami będącymi własnością państwa, a oprocentowanie kredytów udzielanych przez prywatne instytucje finansowe było podobne do oprocentowania kredytów udzielanych przez instytucje finansowe będące własnością państwa. Świadczy to o tym, że banki te przyznają de facto preferencyjne warunki udzielania kredytów w sposób narzucony przez rząd ChRL w ramach jego kontroli nad sektorem bankowym.
- (473) Wobec braku rozbieżności między informacjami otrzymanymi od prywatnych instytucji finansowych Komisja stwierdziła, że – w odniesieniu do przemysłu BEV – państwo powierzyło lub wyznaczyło w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) tiret pierwsze rozporządzenia podstawowego wszystkim instytucjom finansowym prowadzącym działalność w Chinach pod nadzorem NFRA (w tym prywatnym instytucjom finansowym) zadanie polegające na realizowaniu polityki rządu i udzielaniu kredytów i pożyczek podmiotom z przemysłu BEV po stawkach preferencyjnych⁽¹⁶⁵⁾.

3.5.1.10. Ratingi kredytowe

- (474) Już w trakcie wcześniejszych dochodzeń antysubsydyjnych Komisja ustaliła na podstawie badania opublikowanego przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy⁽¹⁶⁶⁾, wskazującego na rozbieżności pomiędzy międzynarodowymi a chińskimi ratingami kredytowymi, że krajowe ratingi kredytowe przyznane chińskim przedsiębiorstwom są niewiarygodne.

⁽¹⁶⁰⁾ WT/DS/296 (DS296 Stany Zjednoczone – Countervailing duty investigation on Dynamic Random Access Memory (DRAMs) from Korea), sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 21 lutego 2005 r., pkt 116.

⁽¹⁶¹⁾ Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, rozstrzygnięcie sporu 296, pkt 116.

⁽¹⁶²⁾ Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, rozstrzygnięcie sporu 296, pkt 115.

⁽¹⁶³⁾ Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, rozstrzygnięcie sporu 296, pkt 114, potwierdzające stanowisko zespołu orzekającego w tej kwestii, rozstrzygnięcie sporu 194, pkt 8.31.

⁽¹⁶⁴⁾ Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, rozstrzygnięcie sporu 296, pkt 115.

⁽¹⁶⁵⁾ Zob. sprawy przywołane w przypisie 12 powyżej.

⁽¹⁶⁶⁾ Zob. dokument roboczy MFW „Resolving China’s Corporate Debt Problem” sporządzony przez Wojciecha Maliszewskiego, Serkana Arslanlalpa, Johna Caparuso, José Garrido, Si Guo, Joonga Shika Kanga, W. Raphaela Lama, T. Daniela Law, Wei Liao, Nadię Rendak, Philippe’a Wingendera, Jiangyan, październik 2016 r., WP/16/203.

Jak podaje MFW, ponad 90 % chińskich obligacji lokalne agencje ratingowe przyznały rating od AA do AAA. Nie jest to porównywalne z innymi rynkami, takimi jak rynek UE lub USA. Na rynku amerykańskim na przykład takimi doskonałymi ratingami może się pochwalić mniej niż 2 % przedsiębiorstw. Oceny chińskich agencji ratingowych są zatem mocno przesunięte w kierunku najwyższych wyników na skali ratingowej. Agencje te stosują skale ratingowe o bardzo dużej rozpiętości i zazwyczaj uwzględniają obligacje o znacznie zróżnicowanych poziomach ryzyka kredytowego w jednej szerokiej kategorii ratingowej⁽¹⁶⁷⁾. Według danych za 2021 r. podanych przez Bloomberg⁽¹⁶⁸⁾ dotyczących chińskiego rynku obligacji rynek obligacji zdominowało pięć chińskich lokalnych agencji ratingowych: China Chengxin, Dagong, Lianhe, Shanghai Brilliance oraz Golden credit rating, a około 90 % obligacji lokalne agencje ratingowe przyznały rating kredytowy AAA. Wielu emitentów otrzymało jednak niższy rating globalnego emitenta według „S&P” na poziomie A i BBB⁽¹⁶⁹⁾.

- (475) Co więcej, gdy zagraniczne agencje ratingowe, takie jak Standard & Poor's i Moody's, dokonują oceny chińskich obligacji emitowanych za granicą, stosują zazwyczaj podwyższenie ratingu w stosunku do bazowego ratingu kredytowego emitenta w oparciu o szacunkowe strategiczne znaczenie przedsiębiorstwa dla chińskiego rządu oraz istotność wszelkich dorozumianych gwarancji⁽¹⁷⁰⁾.
- (476) Aby uzupełnić tę analizę, w poprzednich sprawach wykazano, że rząd ChRL może również wywierać wpływ na rynek ratingów kredytowych.
- (477) Zgodnie z informacjami przekazanymi przez rząd ChRL w poprzednich sprawach na chińskim rynku obligacji działało 14 agencji ratingowych, z których 12 to krajowe agencje ratingowe. Po drugie, dostęp do chińskiego rynku ratingów kredytowych jest ograniczony. Jest to zasadniczo rynek zamknięty, ponieważ rozpoczęcie działalności przez agencje ratingowe wymaga wcześniejszego zatwierdzenia przez Chińską Komisję Papierów Wartościowych („CSRC”) lub LBCh⁽¹⁷¹⁾. W połowie 2017 r. LBCh ogłosił, że zagraniczne agencje ratingowe będą mogły pod pewnymi warunkami wystawiać ratingi kredytów na części krajowego rynku obligacji. Niemniej te agencje ratingowe opierają się na chińskich skalach ratingowych i tym samym nie są dokładnie porównywalne z ratingami międzynarodowymi, jak wyjaśniono w motywie 475.
- (478) Ponadto w badaniu przeprowadzonym w 2021 r. przez Allianz Global Investors potwierdzono ustalenia Komisji, poprzez stwierdzenie, że „chiński system ratingów kredytowych onshore różni się od międzynarodowych konwencji ratingowych. Na przykład obligacje onshore o ratingu AA+ byłyby zazwyczaj oceniane jako »obligacje o wysokiej rentowności« w skali międzynarodowej”⁽¹⁷²⁾.
- (479) Ponadto w 2022 r. OECD wskazała, że „niedociągnięcia na rynku ratingów kredytowych, w tym zawyżone ratingi i słabe systemy ostrzegania utrudniają prawidłowy rozwój rynku obligacji”⁽¹⁷³⁾.
- (480) Ponadto Komisja ustaliła również⁽¹⁷⁴⁾, że chiński system ratingów kredytowych nie może być uważany za napędzany wyłącznie przez siły rynkowe i działający na zniekształconych zasadach.
- (481) Z uwagi na sytuację opisaną w motywach 474–478 Komisja stwierdziła, że chińskie ratingi kredytowe nie umożliwiają wiarygodnego oszacowania ryzyka kredytowego aktywów bazowych. Ratingi te zostały również zniekształcone przez cele polityki promujące kluczowe gałęzie przemysłu o znaczeniu strategicznym takie jak przemysł BEV.

⁽¹⁶⁷⁾ Livingston, M. Poon, W.P.H. i Zhou, L. (2017 r.). Czy chińskie ratingi kredytowe są istotne? A Study of the Chinese Bond Market and Credit Rating Industry, [w:] Journal of Banking & Finance, s. 24.

⁽¹⁶⁸⁾ Dane za 2021 r. dotyczące chińskiego rynku obligacji, <https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet.pdf>

⁽¹⁶⁹⁾ Dane za 2021 r. dotyczące chińskiego rynku obligacji, przypis 59, s. 31.

⁽¹⁷⁰⁾ Price, A.H., Brightbill T.C., DeFrancesco R.E., Claeys, S.J., Teslik, A. i Neelakantan, U. (2017). China's broken promises: why it is not a market-economy, Wiley Rein LLP, s. 68.

⁽¹⁷¹⁾ Zob. przypis 71 w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/72 z dnia 18 stycznia 2022 r. nakładającym ostateczne cła wyrównawcze na przywóz przewodów światłowodowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej i zmieniającym rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/2011 nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz przewodów światłowodowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej.

⁽¹⁷²⁾ Dokument dostępny pod adresem <https://ch.allianzgi.com/-/media/allianzgi/globalagi/china-microsite/9-things-to-know/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf>

⁽¹⁷³⁾ Zob. OECD Economic Surveys: Chiny, marzec 2022 r., s. 34–35; dokument dostępny pod adresem: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/b0e499cf-en.pdf>

⁽¹⁷⁴⁾ Dokument roboczy służb Komisji na temat znaczących zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej do celów dochodzeń w sprawie ochrony handlu z dnia 10 kwietnia 2024 r., SWD(2024) 91 final („sprawozdanie dotyczące Chin”) – rozdział 6, s. 156–160.

3.5.2. Finansowanie preferencyjne: kredyty i pożyczki

3.5.2.1. Rodzaje kredytów i pożyczek

1) Kredyty i pożyczki krótko- i długoterminowe

(482) Komisja ustaliła, że przedsiębiorstwa we wszystkich trzech grupach objętych próbą korzystały z różnych kredytów i pożyczek krótkoterminowych i długoterminowych w celu finansowania swojej działalności. Te kredyty i pożyczki były głównie wykorzystywane na bieżącą działalność, potrzeby kapitału obrotowego, na specjalne projekty, inwestycje lub w celu zastąpienia innych kredytów i pożyczek. Objęte próbą grupy producentów eksportujących korzystały również z krótko- i długoterminowych kredytów eksportowych.

2) Kredyty i pożyczki z określonym celem zastąpienia innych kredytów i pożyczek (kredytów odnawialnych)

(483) W toku dochodzenia Komisja ustaliła, że jedna z grup objętych próbą zaciągnęła kredyty i pożyczki w szczególnym celu zastąpienia kapitału spłaconego z tytułu kredytów i pożyczek w terminie zapadalności nowym kapitałem z nowych kredytów. Takie kredyty odnawialne są zazwyczaj oznaką problemów kredytobiorcy z płynnością i dla udzielających je banków oznaczają większą ekspozycję na ryzyko. Zgodnie z wynikami poprzednich dochodzeń⁽¹⁷⁵⁾ Komisja ustaliła, że dzięki tej praktyce niektóre przedsiębiorstwa mogły przeprowadzić reorganizację swoich zobowiązań i uzyskać środki, bez których nie byłyby w stanie wywiązać się ze swoich zobowiązań w zakresie spłaty, wykazując tym samym problemy ze spłatą zadłużenia.

3) Finansowanie mające na celu restrukturyzację zobowiązań długoterminowych

(484) W toku dochodzenia Komisja stwierdziła, że niektóre przedsiębiorstwa objęte próbą wyemitowały obligacje konkretnie w celu spłaty zadłużenia, a mianowicie kredytów i pożyczek. Komisja ustaliła, że poprzez restrukturyzację swojego zadłużenia za pomocą tego instrumentu niektóre przedsiębiorstwa mogły przeprowadzić reorganizację swoich zobowiązań i je odroczyć, a także uzyskać środki, bez których nie byłyby w stanie wypełnić swoich obowiązków w zakresie spłaty, potwierdzając zatem problemy ze zgromadzeniem środków.

(485) Wykorzystanie w tym celu obligacji budzi obawy co do zdolności danego przedsiębiorstwa do spłaty długów, a zatem podaje w wątpliwość nie tylko jego krótkoterminową płynność, ale także wypłacalność w perspektywie długoterminowej. Istnienie obligacji wyemitowanych w celu spłaty kredytów i pożyczek w przypadku danego przedsiębiorstwa zostaje zatem uznane za wskazówkę, że przedsiębiorstwo to znajduje się w gorszej sytuacji finansowej niż na pierwszy rzut oka sugerowałyby sprawozdania finansowe oraz że istnieje dodatkowe ryzyko związane z jego finansowaniem krótko- i długoterminowym.

3.5.2.2. Szczegółowość

(486) Jak wykazano w sekcji 3.5.1.5, w kilku dokumentach prawnych, które dotyczą w szczególności przedsiębiorstw w sektorze BEV, wyznaczono instytucje finansowe do udzielania kredytów preferencyjnych dla przemysłu BEV. Z dokumentów tych wynika, że instytucje finansowe zapewniają preferencyjne finansowanie jedynie ograniczonej liczbie przedsiębiorstw lub gałęzi przemysłu, które realizują odpowiednie strategie rządu ChRL. Komisja uznała, że odniesienie do przemysłu przewodów BEV jest wystarczająco jasne, ponieważ sektor ten jest identyfikowany na podstawie nazwy lub odniesienia do produktu, który wytwarza, lub grupy przemysłu, do której należy.

⁽¹⁷⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/969 z dnia 8 czerwca 2017 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz niektórych wyrobów płaskich walcowanych na gorąco, z żeliwa, stali niestopowej i pozostałej stali stopowej, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, i zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/649 nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych wyrobów płaskich walcowanych na gorąco, z żeliwa, stali niestopowej i pozostałej stali stopowej, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 146 z 9.6.2017, s. 17) („sprawa dotycząca wyrobów płaskich walcowanych na gorąco”), rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1690 z dnia 9 listopada 2018 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych i o wskaźniku nośności przekraczającym 121, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1579 nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz niektórych opon pneumatycznych, nowych lub bieżnikowanych, gumowych, w rodzaju stosowanych w autobusach lub samochodach ciężarowych, o wskaźniku nośności przekraczającym 121, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/163 (Dz.U. L 283 z 12.11.2018, s. 1) („sprawa dotycząca opon”) oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/776 z dnia 12 czerwca 2020 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz niektórych materiałów z włókna szklanego tkanych lub zszywanych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej i Egiptu (Dz.U. L 189 z 15.6.2020, s. 33) („sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego”).

3.5.2.3. Obliczanie kwoty subsydiów

- (487) Komisja obliczyła kwotę subsydium stanowiącego podstawę środków wyrównawczych w oparciu o korzyść przyznaną odbiorcom w okresie objętym dochodzeniem. Zgodnie z art. 6 lit. b) rozporządzenia podstawowego korzyść przyznana odbiorcom stanowi różnicę między kwotą odsetek, które przedsiębiorstwo zapłaciło od pożyczki preferencyjnej, a kwotą, którą zapłaciłoby za porównywalną pożyczkę komercyjną, jaką mogłoby uzyskać na rynku.
- (488) Jak wyjaśniono w sekcjach 3.5.1 i 3.5.2 powyżej, kredyty i pożyczki udzielane przez chińskie instytucje finansowe odzwierciedlają istotną interwencję rządową i nie odzwierciedlają oprocentowania, jakie można zwykle uzyskać na funkcjonującym rynku.
- (489) Grupy przedsiębiorstw objęte próbą różniły się pod względem ogólnej sytuacji finansowej. Każda z nich korzystała w okresie objętym dochodzeniem z różnych rodzajów kredytów i pożyczek różniących się pod względem terminu zapadalności, zabezpieczenia, gwarancji i innych warunków. Z tych dwóch powodów każdemu przedsiębiorstwu przysługiwało średnie oprocentowanie ustalane w oparciu o zbiór otrzymanych kredytów i pożyczek.
- (490) Komisja oceniła indywidualnie sytuację finansową każdej objętej próbą grupy producentów eksportujących w celu odzwierciedlenia tej specyfiki. W tej kwestii Komisja przyjęła metodykę obliczeń stosowaną w odniesieniu do finansowania preferencyjnego poprzez kredyty, wypracowaną w trakcie dochodzenia antysubsydyjnego dotyczącego folii aluminiowej do dalszego przetwarzania pochodzącej z ChRL, jak również wyrobów płaskich ze stali walcowanych na gorąco pochodzących z ChRL oraz dochodzenia antysubsydyjnego w sprawie opon pochodzących z ChRL i niektórych tkanin z włókna szklanego tkanych lub zszywanych pochodzących z ChRL⁽¹⁷⁶⁾, jak wyjaśniono w motywach poniżej. W rezultacie Komisja obliczyła, indywidualnie dla każdego przypadku, korzyść wynikającą z praktyk preferencyjnego finansowania poprzez kredyty i pożyczki dla objętej próbą grupy producentów eksportujących i przyporządkowała taką korzyść produktowi objętemu dochodzeniem.

1) Grupa BYD

- (491) Komisja odnotowała, że w 2020 r. chińska agencja ratingowa przyznała grupie BYD rating AAA. W świetle ogólnych nieprawidłowości związanych z chińskimi ratingami kredytowymi, o których mowa w sekcji 3.5.1.10, Komisja stwierdziła, że rating ten jest niewiarygodny.
- (492) Jak wspomniano w motywach 452–459, chińskie instytucje finansowe udzielające kredytu nie przekazały żadnej oceny zdolności kredytowej. W celu ustalenia korzyści Komisja musiała ocenić, czy kredyty i pożyczki przyznane grupie BYD miały oprocentowanie na poziomie rynkowym.
- (493) Według własnego sprawozdania finansowego grupy BYD ogólna sytuacja finansowa tego przedsiębiorstwa przedstawiała się korzystnie z marżą zysku w wysokości około 6 %. Grupa korzystała ze zobowiązań krótko- i długoterminowych w celu finansowania swojej działalności operacyjnej. Komisja dokonała oceny płynności krótkoterminowej oraz wypłacalności długoterminowej przedsiębiorstwa.
- (494) Jeśli chodzi o płynność krótkoterminową, Komisja wykorzystała wskaźnik kapitału obrotowego. Wskaźnik ten te mierzy zdolność przedsiębiorstwa do spłaty zobowiązań krótkoterminowych, w tym zadłużenia krótkoterminowego.
- (495) W 2021 r. wskaźnik kapitału obrotowego przedsiębiorstwa wynosił 0,89, w 2022 r. spadł do 0,75, a następnie spadł do 0,68 w OD. Pomimo ratingu AAA przypisanego przedsiębiorstwu w 2020 r. aktywa obrotowe przedsiębiorstwa nie wystarczały zatem na spłatę zobowiązań krótkoterminowych. Nie uzasadnia to wysokiego ratingu kredytowego – aby go uzyskać, przedsiębiorstwo powinno przedstawić wskaźnik na poziomie co najmniej 2.
- (496) Biorąc pod uwagę wskaźnik płynności krótkoterminowej, Komisja stwierdziła, że przedmiotowe przedsiębiorstwo ma problemy z płynnością krótkoterminową, co powoduje, że jego profil dłużnika jest obciążony wysokim ryzykiem.

⁽¹⁷⁶⁾ Dz.U. L 458 z 22.12.2021, s. 344 (motyw 237) („sprawa dotycząca folii aluminiowej”), Dz.U. L 146 z 9.6.2017, s. 17, motywy 152–244 („sprawa dotycząca wyrobów płaskich walcowanych na gorąco”), Dz.U. L 283 z 12.11.2018, s. 1, motyw 236 („sprawa dotycząca opon”), Dz.U. L 189 z 15.6.2020, s. 33, motyw 300 („sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego”) oraz Dz.U. L 12 z 19.1.2022, s. 75, motyw 294 („sprawa dotycząca przewodów światłowodowych”).

- (497) Komisja oparła długoterminową ocenę ryzyka wypłacalności na wskaźniku zadłużenia. Wskaźnik ten mierzy zdolność przedsiębiorstwa do wywiązywania się z długoterminowych zobowiązań dłużnych. Jest on wykorzystywany przez kredytodawców i inwestorów nabywających obligacje przy ocenie wiarygodności kredytowej przedsiębiorstwa.
- (498) Wskaźnik zadłużenia jest miarą wysokości zobowiązań, w szczególności zobowiązania długoterminowego. Przedsiębiorstwo posiadało wysoki stosunek kapitału obcego do kapitału własnego wynoszący 0,78, co wskazuje na fakt, że przedsiębiorstwo finansuje swoją działalność poprzez zadłużenie. Stosunek kapitału obcego do kapitału własnego również stale wzrastał z 0,67 w 2021 r. do 0,78 w OD, co wskazuje na fakt, że przedsiębiorstwo w coraz większym stopniu finansowało swoją działalność głównie długiem. Im wyższy stosunek kapitału obcego do kapitału własnego, tym wyższe jest ryzyko finansowe przedsiębiorstwa, co oznacza, że przedsiębiorstwo to może mieć większe trudności z obsługą swojego istniejącego zadłużenia.
- (499) Dlatego też, biorąc pod uwagę problemy z płynnością i wypłacalnością opisane w motywach 495–498, Komisja uznała, że sytuacja finansowa przedsiębiorstwa była niestabilna, a z punktu widzenia potencjalnych kredytodawców i inwestorów posiadało profil wysokiego ryzyka.
- (500) Ponadto Komisja przeanalizowała stosunek kapitału obcego do kapitału własnego poszczególnych przedsiębiorstw o najwyższej stopie korzyści finansowych i stwierdziła, że ich stosunek kapitału obcego do kapitału własnego w 2022 r. wahał się od 0,71 do 0,97.
- (501) W związku z powyższym oraz w świetle ogólnych nieprawidłowości związanych z chińskimi ratingami kredytowymi, o których mowa w sekcji 3.5.1.10, Komisja stwierdziła, że rating kredytowy AAA przyznany grupie BYD nie jest wiarygodny.
- (502) Komisja uznała, że ogólna sytuacja finansowa grupy odpowiada ratingowi B, który nie kwalifikuje się już jako „rating na poziomie inwestycyjnym”.
- (503) W oparciu o publicznie dostępne dane w serwisie Bloomberg Komisja wykorzystwała jako poziom referencyjny premię oczekiwaną w przypadku obligacji emitowanych przez firmy o ratingu B, którą zastosowano do stopy referencyjnej LBCh, a po dniu 20 sierpnia 2019 r. do podstawowej stopy procentowej ogłaszanej przez NIFC ⁽¹⁷⁷⁾ w celu określenia stawki rynkowej.
- (504) Wysokość tej marży ustalono poprzez obliczenie względnego spreadu między indeksami obligacji korporacyjnych ocenionych w USA na AA a indeksami obligacji korporacyjnych ocenionych w USA na B, opierając się na danych agencji Bloomberg dotyczących sektorów przemysłowych. Obliczony w ten sposób względny spread dodano następnie do podstawowej stopy procentowej publikowanej przez LBCh lub, po 20 sierpnia 2019 r., do podstawowej stopy procentowej publikowanej przez NIFC, w dniu udzielenia kredytu ⁽¹⁷⁸⁾ i na ten sam okres co przedmiotowy kredyt. Działania te przeprowadzono indywidualnie w odniesieniu do każdego kredytu i pożyczki udzielonych grupie przedsiębiorstw.
- (505) W odniesieniu do kredytów denominowanych w obcej walucie ma zastosowanie taka sama sytuacja dotycząca zakłóceń rynku i braku ważnych ratingów kredytowych, gdyż kredyty te są również przyznawane przez te same chińskie instytucje finansowe. W związku z tym, podobnie jak w poprzednich postępowaniach, w celu określenia odpowiedniego poziomu referencyjnego wykorzystano obligacje korporacyjne o odpowiednim nominale ocenione na B i wyemitowane w okresie objętych dochodzeniem.
- 2) Grupa Geely
- (506) Jak wspomniano w motywach 452–459, chińskie instytucje finansowe udzielające kredytu nie przekazały żadnej oceny zdolności kredytowej. W celu ustalenia korzyści Komisja musiała ocenić, czy kredyty i pożyczki przyznane grupie Geely miały oprocentowanie na poziomie rynkowym.
- (507) Według sprawozdania finansowego grupy Geely sytuacja finansowa grupy charakteryzowała się ogólną rentownością z marżą zysku wynoszącą 3 %. Rentowność spadła jednak w porównaniu z 2021 r. Stopa zwrotu z kapitału własnego, która jest wskaźnikiem zdolności grupy do przekształcenia kapitału własnego w zysk netto, zmniejszyła się z 8 % w 2021 r. do 5 % na koniec OD.
- (508) Grupa Geely korzystała z zobowiązań krótko- i długoterminowych w celu finansowania swojej działalności operacyjnej. Komisja dokonała oceny płynności krótkoterminowej oraz wypłacalności długoterminowej grupy.

⁽¹⁷⁷⁾ Zob. motyw (453) powyżej.

⁽¹⁷⁸⁾ W przypadku kredytów o stałej stopie oprocentowania. W przypadku kredytów o zmiennej stopie oprocentowania przyjęto stopę referencyjną LBCh w okresie objętych dochodzeniem.

- (509) Jeżeli chodzi o płynność krótkoterminową, grupa przedstawiła średni wskaźnik kapitału obrotowego na poziomie 1,03 w OD. Mimo że wskaźnik kapitału obrotowego jest nieco wyższy niż 1, aktywa obrotowe przedsiębiorstwa wystarczają jedynie na spłatę zobowiązań krótkoterminowych, co nie jest wystarczające do uzasadnienia wysokiego ratingu kredytowego – aby go uzyskać, przedsiębiorstwo powinno przedstawić wskaźnik na poziomie co najmniej 2. Wskaźnik płynności szybkiej przedsiębiorstwa wynosił 0,79 na koniec OD, 0,76 w 2022 r., a w 2021 r. – 0,79, natomiast za punkt odniesienia uznaje się wskaźnik płynności szybkiej na poziomie co najmniej 1. W rzeczywistości przedsiębiorstwo, które ma wskaźnik płynności szybkiej poniżej 1, może nie być w stanie spłacić swoich zobowiązań krótkoterminowych w perspektywie krótkoterminowej. Wskaźnik płynności gotówkowej przedsiębiorstwa wynosił w OD średnio 0,4, przedsiębiorstwo nie dysponowało zatem wystarczającymi środkami pieniężnymi na spłatę zadłużenia krótkoterminowego. Biorąc pod uwagę wskaźniki płynności krótkoterminowej, Komisja stwierdziła, że przedmiotowe przedsiębiorstwo ma problemy z płynnością krótkoterminową, co powoduje, że jego profil dłużnika jest obciążony ryzykiem.
- (510) Jeżeli chodzi o zobowiązanie długoterminowe, grupa Geely miała wysoki wskaźnik ogólnego zadłużenia wynoszący 0,69, co oznacza, że 69 % aktywów spółki jest finansowane długiem. Stosunek kapitału obcego do kapitału własnego wyniósł 2,1 w 2021 r., 2,11 w 2022 r. i 2,22 w OD, co wskazuje na fakt, że przedsiębiorstwo finansuje swoją działalność głównie długiem. Im wyższe są wskaźniki ogólnego zadłużenia i stosunki kapitału obcego do kapitału własnego, tym wyższe jest ryzyko finansowe spółki. Ponadto w okresie objętym dochodzeniem jedna ze spółek grupy (Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd.) zawarła umowę z bankami będącymi własnością państwa o zamianie długu na udziały w kapitale własnym, aby poprawić strukturę zadłużenia. Na podstawie takiej umowy przedsiębiorstwo mogło zamienić część swojego długu wobec banków będących własnością państwa na akcje, a tym samym zmniejszyć zobowiązania w bilansie.
- (511) Ponadto Komisja stwierdziła, że grupa Geely zaciągała kredyty i pożyczki z określonym celem zastąpienia kredytów i pożyczek z innych banków. Jak wyjaśniono w sekcji 3.5.2.1, istnienie kredytów odnawialnych uznaje się za oznakę dodatkowego ryzyka związanego z problemami z płynnością.
- (512) Podobnie Komisja stwierdziła, że Geely Group wyemitowała obligacje w celu restrukturyzacji zadłużenia. W tym przypadku, jak wyjaśniono w sekcji 4, Komisja uznała, że świadczy to o znajdowaniu się w gorszej sytuacji finansowej niż na pierwszy rzut oka sugerowałyby sprawozdania finansowe oraz że istnieje dodatkowe ryzyko związane z finansowaniem krótko- i długoterminowym.
- (513) Komisja odnotowała, że chińska agencja ratingowa przyznała grupie Geely rating AAA. W świetle ogólnych nieprawidłowości związanych z chińskimi ratingami kredytowymi, o których mowa w sekcji 3.5.1.10, Komisja stwierdziła, że rating ten jest niewiarygodny.
- (514) Komisja uznała, że ogólna sytuacja finansowa grupy odpowiada ratingowi B. Zgodnie z definicjami dotyczącymi ratingu kredytowego opracowanymi przez agencję Standard & Poor's dłużnik oceniony na B jest bardziej podatny na zagrożenia niż dłużnicy ocenieni na BB, ale w danym czasie nadal jest zdolny do wywiązywania się ze swoich zobowiązań finansowych. Niekorzystne warunki biznesowe, finansowe lub gospodarcze mogą jednak osłabić zdolność lub gotowość dłużnika do wywiązywania się ze swoich zobowiązań finansowych. Uznaje się zatem, że ten poziom odniesienia jest odpowiedni do odzwierciedlenia dodatkowego ryzyka wynikającego z wykorzystania kredytów odnawialnych i obligacji wyemitowanych do celów restrukturyzacji zadłużenia.
- (515) Premię oczekiwaną w przypadku obligacji emitowanych przez firmy o ratingu B zastosowano następnie do referencyjnej stopy procentowej LBCh, a po dniu 20 sierpnia 2019 r. do podstawowej stopy procentowej ogłoszonej przez NIFC w celu określenia stawki rynkowej.
- (516) Wysokość tej marży ustalono poprzez obliczenie względnego spreadu między indeksami obligacji korporacyjnych ocenionych w USA na AA a indeksami obligacji korporacyjnych ocenionych w USA na B, opierając się na danych agencji Bloomberg dotyczących sektorów przemysłowych. Obliczony w ten sposób względny spread dodano następnie do podstawowej stopy procentowej ogłoszonej przez LBCh lub, po 20 sierpnia 2019 r., do podstawowej stopy procentowej ogłoszonej przez NIFC, w dniu udzielenia kredytu i na ten sam okres co przedmiotowy kredyt. Działania te przeprowadzono indywidualnie dla każdej pożyczki i leasingu finansowego udzielonych przedsiębiorstwu.
- (517) W odniesieniu do kredytów denominowanych w obcej walucie w ChRL ma zastosowanie taka sama sytuacja dotycząca zakłóceń rynku i braku ważnych ratingów kredytowych, gdyż kredyty i pożyczki te są również przyznawane przez te same chińskie instytucje finansowe. W związku z tym, podobnie jak w poprzednich postępowaniach, w celu określenia odpowiedniego poziomu referencyjnego wykorzystano obligacje korporacyjne o odpowiednim nominalie ocenione na B i wyemitowane w okresie objętym dochodzeniem.

3) Grupa SAIC

- (518) Jak wspomniano w motywach 452–459 powyżej, chińskie instytucje finansowe udzielające kredytu nie przekazały żadnej oceny zdolności kredytowej. W celu ustalenia korzyści Komisja musiała ocenić, czy kredyty i pożyczki przyznane grupie Geely miały oprocentowanie na poziomie rynkowym.
- (519) Według sprawozdania finansowego SAIC Motor Corporation Limited w odniesieniu do grupy na poziomie skonsolidowanym sytuacja finansowa grupy charakteryzowała się ogólną rentownością z marżą zysku 4 %. Rentowność spadła jednak w porównaniu z 2021 r. Stopa zwrotu z kapitału własnego, która jest wskaźnikiem zdolności grupy do przekształcania kapitału własnego w zysk netto, zmniejszyła się z 13 % w 2021 r. do 8 % na koniec 2022 r.
- (520) SAIC Motor Corporation Limited korzystało ze zobowiązań krótko- i długoterminowych w celu finansowania swojej działalności operacyjnej. Komisja dokonała oceny płynności krótkoterminowej oraz wypłacalności długoterminowej grupy.
- (521) Jeżeli chodzi o płynność krótkoterminową, w 2022 r. grupa przedstawiła średni wskaźnik kapitału obrotowego na poziomie 1,07. Mimo że wskaźnik kapitału obrotowego jest nieco wyższy niż 1, aktywa obrotowe grupy wystarczają jedynie na spłatę zobowiązań krótkoterminowych, co nie jest wystarczające do uzasadnienia wysokiego ratingu kredytowego – aby go uzyskać, przedsiębiorstwo powinno przedstawić wskaźnik na poziomie co najmniej 2. W 2022 r. wskaźnik płynności szybkiej przedsiębiorstwa wynosił 0,87, a w 2021 r. – 0,97, natomiast za punkt odniesienia uznaje się wskaźnik płynności szybkiej na poziomie co najmniej 1. W rzeczywistości przedsiębiorstwo, które ma wskaźnik płynności szybkiej poniżej 1, może nie być w stanie spłacić swoich zobowiązań krótkoterminowych w perspektywie krótkoterminowej. Wskaźnik płynności gotówkowej grupy wynosił w 2022 r. średnio 0,4. Grupa nie dysponowała zatem wystarczającymi środkami pieniężnymi na spłatę zadłużenia krótkoterminowego. Biorąc pod uwagę wskaźniki płynności krótkoterminowej, Komisja stwierdziła, że przedmiotowa grupa ma problemy z płynnością krótkoterminową, co powoduje, że jej profil dłużnika jest obciążony wysokim ryzykiem.
- (522) Jeżeli chodzi o zobowiązanie długoterminowe, SAIC Motor Corporation Limited na poziomie skonsolidowanym miała wysoki wskaźnik ogólnego zadłużenia wynoszący 0,66, co oznacza, że 66 % aktywów spółki jest finansowane długiem. Stosunek kapitału obcego do kapitału własnego wyniósł 1,79 w 2021 r. i 1,94 w 2022 r., co wskazuje na fakt, że przedsiębiorstwo finansuje swoją działalność głównie długiem. Im wyższe są wskaźniki ogólnego zadłużenia i stosunki kapitału obcego do kapitału własnego, tym wyższe jest ryzyko finansowe spółki. Ponadto w latach 2009–2015 dwóch producentów eksportujących grupy (SAIC Maxus Automotive Company Limited i Nanjing Automobile (Group) Corporation) zawarło cztery umowy z bankami będącymi własnością państwa o zamianie długu na udziały w kapitale własnym, aby poprawić strukturę zadłużenia. Na podstawie takiej umowy przedsiębiorstwa mogły zamienić część swojego długu wobec banków będących własnością państwa na akcje, a tym samym zmniejszyć swoje zobowiązania w bilansie. Ponadto w 2017 r. SAIC Motor Corporation Limited skorzystało z zastrzyku kapitałowego obejmującego m.in. instytucje finansowe będące własnością państwa, co ponownie poprawiło strukturę zadłużenia grupy. Chociaż zdarzenia te miały miejsce przed okresem objętym dochodzeniem, miały one długotrwały wpływ strukturalny na bilans.
- (523) Ponadto Komisja stwierdziła, że grupa zaciągała kredyty i pożyczki z określonym celem zastąpienia kredytów i pożyczek z innych banków. Jak wyjaśniono w sekcji 3.4.2.1, istnienie kredytów odnawialnych uznaje się za oznakę dodatkowego ryzyka związanego z problemami z płynnością.
- (524) Komisja odnotowała, że chińska agencja ratingowa przyznała SAIC Motor Corporation Limited rating AAA. W świetle ogólnych nieprawidłowości związanych z chińskimi ratingami kredytowymi, o których mowa w sekcji 3.4.1.9, oraz opisanej powyżej sytuacji finansowej grupy, Komisja stwierdziła, że rating ten jest niewiarygodny.
- (525) Komisja uznała, że ogólna sytuacja finansowa grupy odpowiada ratingowi B. Zgodnie z definicjami dotyczącymi ratingu kredytowego opracowanymi przez agencję Standard & Poor's dłużnik oceniony na B jest bardziej podatny na zagrożenia niż dłużnicy ocenieni na BB, ale w danym czasie nadal jest zdolny do wywiązywania się ze swoich zobowiązań finansowych. Niekorzystne warunki biznesowe, finansowe lub gospodarcze mogą jednak osłabić zdolność lub gotowość dłużnika do wywiązywania się ze swoich zobowiązań finansowych. Uznaje się zatem, że ten poziom odniesienia jest odpowiedni do odzwierciedlenia dodatkowego ryzyka wynikającego z wykorzystania kredytów odnawialnych i obligacji wyemitowanych do celów restrukturyzacji zadłużenia.

- (526) Wysokość tej marży ustalono zatem poprzez obliczenie względnego spreadu między indeksami obligacji korporacyjnych ocenionych w USA na AA a indeksami obligacji korporacyjnych ocenionych w USA na B, opierając się na danych agencji Bloomberg dotyczących sektorów przemysłowych. Obliczony w ten sposób względny spread dodano następnie do podstawowej stopy procentowej ogłoszonej przez LBCh lub, po 20 sierpnia 2019 r., do podstawowej stopy procentowej ogłoszonej przez NIFC, w dniu udzielenia kredytu i na ten sam okres co przedmiotowy kredyt. Działania te przeprowadzono indywidualnie dla każdej pożyczki i leasingu finansowego udzielonych przedsiębiorstwu.
- (527) W odniesieniu do kredytów denominowanych w obcej walucie w ChRL ma zastosowanie taka sama sytuacja dotycząca zakłóceń rynku i braku ważnych ratingów kredytowych, gdyż kredyty i pożyczki te są również przyznawane przez te same chińskie instytucje finansowe. W związku z tym, podobnie jak w poprzednich postępowaniach, w celu określenia odpowiedniego poziomu referencyjnego wykorzystano obligacje korporacyjne o odpowiednim nominale ocenione na B i wyemitowane w okresie objętym dochodzeniem.

3.5.2.4. Wnioski dotyczące finansowania preferencyjnego: kredyty i pożyczki

- (528) Komisja ustaliła, że wszystkie objęte próbą grupy producentów eksportujących korzystały z finansowania preferencyjnego w postaci kredytów i pożyczek w okresie objętym dochodzeniem. W świetle istnienia wkładu finansowego, korzyści dla producentów eksportujących oraz szczególności Komisja uznała preferencyjne finansowanie poprzez kredyty i pożyczki za subsydlum stanowiące podstawę środków wyrównawczych.
- (529) Stopy subsydiowania ustalone w odniesieniu do finansowania preferencyjnego poprzez kredyty i pożyczki w okresie objętym dochodzeniem na rzecz grup przedsiębiorstw objętych próbą wyniosły:

Finansowanie preferencyjne: kredyty i pożyczki

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	0,16 %
Grupa Geely	0,81 %
Grupa SAIC	1,38 %

3.5.3. Finansowanie preferencyjne: pozostałe rodzaje finansowania

3.5.3.1. Linie kredytowe

a) Zakłady o charakterze ogólnym

- (530) Celem linii kredytowej jest ustanowienie limitu kredytu, który przedsiębiorstwo może wykorzystać w dowolnym momencie, aby sfinansować bieżące operacje, tym samym sprawiając, że finansowanie kapitału obrotowego jest elastyczne i natychmiast dostępne w razie potrzeby. Umowy w sprawie linii kredytowej udzielone grupom objętym próbą odnoszą się do różnych form finansowania dostępnych dla przedsiębiorstw podpisujących takie umowy, które obejmują wszystkie rodzaje finansowania krótkoterminowego, takie jak kredyty i pożyczki krótkoterminowe, akcepty bankowe, akredytywy itp. Ponadto według literatury finansowej linie kredytowe są również w większości przypadków powszechne w gospodarkach rynkowych. Na przykład stanowią one ponad 80 % finansowania bankowego udzielanego amerykańskim przedsiębiorstwom publicznym⁽¹⁷⁹⁾. Ponadto w Kanadzie, gdzie akcepty bankowe stanowią bezpośrednią i bezwarunkową odpowiedzialność banku przyjmującego (jak ma to miejsce w Chinach), banki akceptowałyby zwykle jedynie akcepty bankowe pobierane od kredytobiorców korporacyjnych, którzy posiadają ustaloną linię kredytową w tym banku⁽¹⁸⁰⁾. W związku z tym Komisja uznała, że co do zasady wszelkie krótkoterminowe finansowanie przedsiębiorstw objętych próbą, takie jak kredyty i pożyczki krótkoterminowe, akcepty bankowe itd., powinno mieć pokrycie w instrumentach linii kredytowej.

⁽¹⁷⁹⁾ <https://www.bde.es/f/webbde/SES/Secciones/Publicaciones/PublicacionesSeridas/DocumentsTrabajo/08/Fic/dt0821e.pdf> ANALYSIS OF CORPORATE CREDIT LINES (bde.es)

⁽¹⁸⁰⁾ <https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdf>

b) Ustalenia wynikające z dochodzenia

- (531) Komisja ustaliła, że chińskie instytucje finansowe zapewniły linie kredytowe każdej grupie objętej próbą w związku z zapewnieniem finansowania. Obejmowały one umowy ramowe, na podstawie których bank zezwalał przedsiębiorstwom objętym próbą na wykorzystanie różnych instrumentów dłużnych, takich jak m.in. pożyczki obrotowe, akcepty bankowe i inne formy finansowania handlu w określonej kwocie maksymalnej.
- (532) Jak wspomniano w motywie 530 powyżej, całość krótkoterminowego finansowania powinna mieć pokrycie w linii kredytowej. W związku z tym, aby ustalić, czy całość krótkoterminowego finansowania miała pokrycie w linii kredytowej, Komisja porównała kwotę linii kredytowych dostępną dla współpracujących przedsiębiorstw w okresie objętym dochodzeniem z kwotą krótkoterminowego finansowania wykorzystanego przez te przedsiębiorstwa w tym samym okresie. W przypadku gdy kwota finansowania krótkoterminowego przekraczała limit linii kredytowej, Komisja zwiększała kwotę istniejącej linii kredytowej o kwotę rzeczywiście wykorzystaną przez producentów eksportujących poza limitem linii kredytowej.
- (533) W normalnych warunkach rynkowych linie kredytowe podlegałyby tzw. opłacie „administracyjnej” lub „za zaangażowanie”, by zrekompensować bankowi jego koszty i ryzyko w chwili otwarcia linii kredytowej, a także opłacie pobieranej co roku za przedłużenie ważności linii kredytowych⁽¹⁸¹⁾. Opłaty te pokrywają koszty administracyjne, takie jak koszty rozpatrzenia wniosku i przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa, ale również koszty wynikające z wymogów ostrożnościowych nałożonych na banki, ponieważ kapitał zadeklarowany w ramach linii kredytowej zmniejsza współczynniki kapitałowe banku, które bank musi utrzymywać, aby zapewnić ochronę przed ryzykiem systemowym. Komisja ustaliła jednak, że wszystkie grupy przedsiębiorstw objęte próbą skorzystały z linii kredytowych przyznanych nieodpłatnie. W związku z tym badanym grupom przedsiębiorstw przyznano korzyść w rozumieniu art. 6 lit. d) rozporządzenia podstawowego.

c) Szczegółność

- (534) Jak wspomniano w motywie 210, zgodnie z decyzją nr 40 instytucje finansowe udzielają wsparcia kredytowego promowanym sektorom.
- (535) Komisja uznała, że ponieważ linie kredytowe są nierozzerwalnie związane ze wszystkimi rodzajami finansowania krótkoterminowego udzielanego przedsiębiorstwom objętym próbą, należy je uznać za formę preferencyjnego wsparcia finansowego udzielanego przez instytucje finansowe promowanym sektorom przemysłu, takim jak sektor BEV. Jak określono w sekcji 3.1 powyżej, sektor BEV należy do promowanych sektorów przemysłu i w związku z tym kwalifikuje się do wszelkiego możliwego wsparcia finansowego.

d) Obliczanie kwoty subsydiów

- (536) Zgodnie z art. 6 lit. d) pkt (ii) rozporządzenia podstawowego za korzyść przyznaną odbiorcom Komisja uznała różnicę między kwotą, jaką uiszcili jako opłatę za otwarcie lub odnowienie linii kredytowych przez chińskie instytucje finansowe, a kwotą, jaką uiszciliby za porównywalną komercyjną linię kredytową uzyskaną według nieznieskształconych stawek rynkowych.
- (537) Żadne z przedsiębiorstw objętych próbą nie zapłaciło opłaty z tytułu swojej linii kredytowej. Podobnie, w poprzednich dochodzeniach Komisja nie stwierdziła żadnych opłat za linie kredytowe w kraju. Wręcz przeciwnie, jedyny przypadek, w którym objęty próbą producent eksportujący uiszczył opłatę za linię kredytową, dotyczył przedsiębiorstwa, które uzyskało linie kredytowe od dwóch banków, których siedziba znajduje się w jurysdykcji finansowej innej niż ChRL i w związku z tym banki te wymagały opłat zgodnie z powszechną praktyką na światowych rynkach finansowych⁽¹⁸²⁾. Dostępne publicznie informacje zdają się sugerować, że w niektórych przypadkach od przedsiębiorstw w Chinach⁽¹⁸³⁾ pobierane są opłaty z tytułu linii kredytowej, ale nie udało się ustalić poziomu tych opłat. W związku z tym Komisja nie miała innego wyboru niż poszukać odpowiedniego poziomu referencyjnego dla opłat poza Chinami. W odniesieniu do ogólnodostępnych danych⁽¹⁸⁴⁾ ustalono odpowiednie poziomy dla opłaty przygotowawczej i opłaty za odnowienie wynoszące odpowiednio 1,75 % i 1,25 %.

⁽¹⁸¹⁾ Zob. na przykład: https://en.wikipedia.org/wiki/Line_of_credit, https://users.ssc.wisc.edu/~jchoi266/Choi_Jason_JMP.pdf, https://pages.stern.nyu.edu/~sternfin/vacharya/public_html/pdfs/working-papers/ARFE_ContingentCredit_AJS.pdf, <https://www.business.hsbc.uk/-/media/library/business-uk/pdfs/156-business-banking-price-list.pdf>

⁽¹⁸²⁾ Zob. sprawa dotycząca opon, motyw 297.

⁽¹⁸³⁾ Zob. przykład Banku Chin: Linia kredytowa https://www.bankofchina.com/en/cbservice/cb2/cb22/200806/t20080630_1324055.html (bankofchina.com)

⁽¹⁸⁴⁾ <https://www.metrobankonline.co.uk/business/borrowing/products/business-overdrafts> dostęp w dniu 29 kwietnia 2024 r.

- (538) Zasadniczo opłata przygotowawcza i opłata za odnowienie są płatne na zasadzie ryczału odpowiednio w momencie otwierania nowej linii kredytowej lub odnawiania istniejącej linii kredytowej. Do celów obliczeń Komisja uwzględniła jednak linie kredytowe, które zostały otwarte lub odnowione przed okresem objętym dochodzeniem, lecz które były dostępne dla grup objętych próbą w okresie objętym dochodzeniem, a także linie kredytowe, które zostały otwarte w okresie objętym dochodzeniem.

3.5.3.2. Akcept bankowy

a) Zakłady o charakterze ogólnym

- (539) Akcepty bankowe są produktem finansowym służącym zwiększaniu aktywności krajowego rynku pieniężnego poprzez rozszerzanie instrumentów kredytowych. Jest to forma finansowania krótkoterminowego, które może „zmniejszyć koszt finansowania i zwiększyć efektywność kapitałową” trasanta⁽¹⁸⁵⁾. Ponadto, jak stwierdził LBCh na swojej stronie internetowej, „akcepty bankowe mogą zagwarantować zawarcie umowy między nabywcą i sprzedawcą oraz jej wykonanie, jak również stanowić wsparcie dla obrotu kapitałowego za pośrednictwem interwencji w ramach kredytu udzielnego przez Bank Chin”⁽¹⁸⁶⁾. Co więcej, bank DBS na swojej stronie internetowej przedstawia akcepty bankowe jako sposób na „zwiększenie kapitału obrotowego dzięki odroczonej płatności”⁽¹⁸⁷⁾. Ogólne warunki wystawiania i stosowania akceptów bankowych są określone w ustawie o instrumentach zbywalnych Chińskiej Republiki Ludowej⁽¹⁸⁸⁾.
- (540) Komisja ustaliła już w toku poprzednich dochodzeń, że akcepty bankowe są w dużym stopniu wykorzystywane jako sposób płatności w transakcjach handlowych jako alternatywa dla przekazu pieniężnego, tym samym ułatwiając trasantowi obrót środkami pieniężnymi i stanowiąc wsparcie dla jego kapitału obrotowego⁽¹⁸⁹⁾.
- (541) Akcepty bankowe można wykorzystać wyłącznie w celu rozliczenia rzeczywistych transakcji handlowych, a trasant musi w tym względzie przedstawić wystarczające dowody, np. w postaci umowy zakupu/sprzedazy, faktury lub polecenia dostawy itp. Akcepty bankowe można zastosować jako standardowy sposób płatności w umowach zakupu wraz z innymi sposobami, takimi jak przekaz pocztowy lub przekaz pieniężny.
- (542) Akcept bankowy jest sporządzany przez wnioskodawcę (trasanta, który jest również nabywcą w podstawowej transakcji handlowej) i akceptowany przez bank. Akceptując akcept, bank wyraża zgodę na dokonanie bezwarunkowej wypłaty kwoty środków pieniężnych określonej w akceptie na rzecz odbiorcy płatności/okaziciela w wyznaczonym terminie (terminie zapadalności).
- (543) Co do zasady umowy dotyczące akceptów bankowych zawierają wykaz transakcji objętych kwotą akceptu ze wskazaniem terminu płatności u dostawcy oraz terminu zapadalności akceptu bankowego.
- (544) Komisja ustaliła również, że akcepty bankowe w Chinach są zwykle wystawiane w ramach umowy o akceptie bankowym, w której określa się nazwę banku, dostawców i nabywcy oraz zobowiązania banku i nabywcy, a także szczególną wartość dla każdego dostawcy, termin płatności uzgodniony z dostawcą oraz termin zapadalności akceptu bankowego.
- (545) Komisja ustaliła również, że w umowach w sprawie linii kredytowej obok innych krótkoterminowych instrumentów finansowych takich jak pożyczki obrotowe jako możliwe wykorzystanie limitu finansowego wymienia się akcepty bankowe.
- (546) W zależności od warunków ustanowionych przez każdy bank od trasanta może być wymagane dokonanie niewielkiego depozytu na specjalnym rachunku, dokonanie zastawu i wpłata prowizji od akceptu. W każdym przypadku trasant jest zobowiązany do przelania pełnej kwoty akceptu bankowego na specjalny rachunek najpóźniej w dniu, na który przypada termin zapadalności akceptu bankowego.

⁽¹⁸⁵⁾ Zob. strona internetowa Ludowego Banku Chin: https://www.boc.cn/en/cbservice/cncb/cb61/200811/t20081112_1324239.html

⁽¹⁸⁶⁾ Tamże.

⁽¹⁸⁷⁾ Zob. strona internetowa banku DBS: <https://www.dbs.com.cn/corporate/financing/working-capital/bank-acceptance-draft-bad-issuance>

⁽¹⁸⁸⁾ https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f46ec6d0719374af97ba.html

⁽¹⁸⁹⁾ Zob. sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego, motywy 359–370, sprawa dotycząca folii aluminiowej, motywy 334–356 oraz sprawa dotycząca przewodów światłowodowych, motywy 358–370.

- (547) Po zaakceptowaniu przez bank trasant zatwierdza akcept bankowy i przekazuje go odbiorcy płatności, który jest również dostawcą w podstawowej transakcji handlowej, jako płatność za fakturę. W konsekwencji obowiązek nabywcy w zakresie płatności (trasanta) wobec dostawcy (odbiorcy płatności) wygasa. Nowy obowiązek nabywcy w zakresie płatności względem banku udzielającego akceptu powstaje na tę samą kwotę (trasant jest zobowiązany dokonać płatności na rzecz banku w środkach pieniężnych przed upływem terminu zapadalności akceptu bankowego). Zostało to potwierdzone przez rząd ChRL w trakcie wizyty weryfikacyjnej w poprzednim dochodzeniu⁽¹⁹⁰⁾ – mianowicie po tym, jak przedsiębiorstwo zapłaci dostawcy z wykorzystaniem akceptu bankowego, nie ma już obowiązku w odniesieniu do dostawcy, ale w odniesieniu do banku, ponieważ podmiot, który zażądał wystawienia akceptu bankowego, będzie musiał zapłacić bankowi w całości w terminie zapadalności. W związku z tym wystawianie akceptów bankowych skutkuje zastąpieniem obowiązku trasanta względem dostawcy obowiązkiem względem banku.
- (548) Termin zapadalności akceptów bankowych różni się w zależności od warunków określonych przez każdy bank i może wynosić do 1 roku.
- (549) Odbiorca płatności (lub okaziciel), na którego wystawiono akcept bankowy, ma trzy możliwości przed upływem terminu zapadalności:
- poczekać, aż upłynie termin zapadalności, aby bank udzielający akceptu wypłacił mu w środkach pieniężnych pełną kwotę wartości nominalnej akceptu,
 - zatwierdzić akcept bankowy, tj. wykorzystać go jako sposób płatności za swoje zobowiązania względem innych stron, lub
 - skorzystać z dyskonta akceptu bankowego w banku udzielającym akceptu lub w innym banku i zyskać wpływy pieniężne z wypłaty stopy dyskontowej.
- (550) Data wystawienia akceptu bankowego zazwyczaj pokrywa się z terminem płatności uzgodnionym z dostawcą, ale może również wypadać przed upływem terminu płatności lub po nim. W toku dochodzenia ustalono, że w przypadku przedsiębiorstw objętych próbą data wystawienia zwykle wypadała w dniu, w którym upływał termin płatności na rzecz dostawcy, lub przed tym terminem, a w niektórych przypadkach nawet po upływie tego terminu płatności. Komisja ustaliła, że w większości przypadków termin zapadalności akceptów bankowych przedsiębiorstw objętych próbą wynosi 1–12 miesięcy po terminie zapłaty faktury.
- (551) Jeżeli chodzi o podejście księgowe do akceptów bankowych, uznaje się je za zobowiązania na rzecz banku na rachunkach trasantów, tj. producentów eksportujących objętych próbą. Ośrodek informacji kredytowej Ludowego Banku Chin („LBCh”) uznaje akcepty bankowe za „nierozliczoną pożyczkę” udzieloną przez banki na równi z kredytami, akredytowanymi lub finansowaniem handlu. Należy również zwrócić uwagę, że ośrodek informacji kredytowej LBCh jest finansowany przez instytucje finansowe, które udzielają różnego rodzaju kredytów, i że takie instytucje finansowe uznały zatem akcepty bankowe za zobowiązania na rzecz siebie samych. Ponadto zgromadzone w toku dochodzenia umowy o akceptach bankowych przewidują, że niezależnie od dokonania przez nabywcę pełnej płatności w terminie wykupu akceptów bankowych, bank będzie traktował niezapłaconą kwotę jako zaległy kredyt.
- (552) Z punktu widzenia środków pieniężnych instrument ten faktycznie zapewnia trasantowi odroczony termin płatności, ponieważ rzeczywista płatność pieniężna kwoty transakcji następuje z upływem terminu zapadalności akceptu bankowego, a nie w momencie, w którym trasant musi zapłacić dostawcy. W przypadku braku takiego instrumentu finansowego, aby zapłacić swojemu dostawcy, trasant wykorzystaby własny kapitał obrotowy, co wiąże się z kosztami, albo zawarł z bankiem umowę w sprawie krótkoterminowej pożyczki obrotowej, co również wiąże się z kosztami. W rzeczywistości, płacąc akceptami bankowymi, trasant korzysta z dostarczonych towarów lub świadczonych usług przez okres 1 miesiąc do 1 roku, ale nie dokonując przedpłaty środków pieniężnych i nie ponosząc żadnych kosztów.
- (553) Wykorzystanie akceptów bankowych jako alternatywy dla pożyczek krótkoterminowych ilustruje ustalenie przez Komisję, że niektóre przedsiębiorstwa objęte próbą niemal nie zaciągnęły żadnych pożyczek. Akcepty bankowe wydane przez te przedsiębiorstwa w OD stanowiły jednak znaczną część ich zobowiązań. Na przykład dwa z przedsiębiorstw należących do grupy SAIC prawie nie zaciągnęły żadnych pożyczek, ale niespłacone akcepty bankowe na koniec OD stanowiły około 20 % ich zobowiązań krótkoterminowych.

⁽¹⁹⁰⁾ Zob. sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego, motyw 381.

- (554) W normalnych warunkach rynkowych ⁽¹⁹¹⁾ akcepty bankowe, jako instrument finansowy, oznaczałyby koszt finansowania dla trasanta. W toku dochodzenia wykazano, że wszystkie przedsiębiorstwa objęte próbą korzystały z akceptów bankowych w okresie objętym dochodzeniem i płaciły jedynie prowizję od usługi polegającej na obsłudze akceptu świadczonej przez bank, która na ogół wynosiła 0,05 % wartości nominalnej akceptu ⁽¹⁹²⁾. Żadne z przedsiębiorstw objętych próbą nie poniosło jednak kosztu finansowania za pośrednictwem akceptów bankowych przez odroczenie płatności pieniężnej za dostawę towarów i świadczenie usług. W związku z tym Komisja uznała, że przedsiębiorstwa objęte dochodzeniem odniosły korzyść z finansowania w formie akceptów bankowych, za które nie poniosły żadnych kosztów.
- (555) Biorąc pod uwagę powyższe, Komisja stwierdziła, że system akceptów bankowych wprowadzony w ChRL zapewnił wszystkim objętym próbą producentom eksportującym bezpłatne finansowanie ich bieżących operacji, wskutek czego przyznawano im korzyść stanowiącą podstawę środków wyrównawczych opisaną w motywach 562–566 poniżej zgodnie z art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (i) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego.
- (556) Jest to zgodne poprzednimi dochodzeniami, w których Komisja ustaliła ⁽¹⁹³⁾, że akcepty bankowe faktycznie mają ten sam cel i skutki co krótkoterminowe pożyczki obrotowe, ponieważ są one stosowane przez przedsiębiorstwa w celu finansowania ich bieżącej działalności zamiast korzystania z krótkoterminowych pożyczek obrotowych, i że w związku z tym powinny one nieść ze sobą koszt równoważny z finansowaniem krótkoterminowej pożyczki obrotowej.
- (557) W trakcie dochodzenia grupa BYD wyjaśniła, że w przypadku niektórych akceptów bankowych posiadała system kompensacji akceptów bankowych w różnych bankach. Komisja uznała, że wydanie umowy kompensacyjnej nie zmienia faktu wydania akceptu bankowego i w świetle dowodów przedstawionych w motywach 539–556 Komisja uwzględniła skompensowane akcepty bankowe przy obliczaniu korzyści dla grupy BYD.
- b) Szczegółność
- (558) Jeżeli chodzi o szczegółność wspomnianą w motywie 534, zgodnie z decyzją nr 40 instytucje finansowe udzielają wsparcia kredytowego promowanym sektorom przemysłu.
- (559) Komisja uznała, że akcepty bankowe stanowią kolejną formę preferencyjnego wsparcia finansowego ze strony instytucji finansowych dla promowanych sektorów, takich jak sektor BEV. Jak określono w sekcji 3.1 powyżej, sektor BEV istotnie należy do promowanych sektorów przemysłu i w związku z tym kwalifikuje się do wszelkiego możliwego wsparcia finansowego. Ponadto, podobnie jak linie kredytowe akcepty bankowe są nierozdzielnie związane z innymi rodzajami kredytów preferencyjnych, takimi jak pożyczki, i stanowią część wsparcia kredytowego udzielanego w szczególności promowanym sektorom przemysłu, dlatego też analiza organu publicznego i analiza szczególności przeprowadzone w sekcjach od 3.4.1.1 do 3.4.1.5 oraz w sekcji 3.4.2.2 powyżej w odniesieniu do kredytów mają takie samo zastosowanie.
- (560) Ponadto w 2020 r. CBIRC wydała zawiadomienie, w którym stwierdzono, że aby zwiększyć wsparcie kredytowe dla przedsiębiorstw działających na niższym szczeblu łańcucha dostaw w podstawowych przedsiębiorstwach, bankowe instytucje finansowe mogą udzielać wsparcia kredytowego przedsiębiorstwom działającym na niższym szczeblu łańcucha dostaw w celu uzyskania towarów i zapłaty za towary poprzez otwarcie akceptów bankowych, krajowych akredytyw, finansowania z góry itp. ⁽¹⁹⁴⁾ W związku z tym akcepty bankowe, jako forma finansowania, są częścią preferencyjnego systemu wsparcia finansowego udzielanego przez instytucje finansowe promowanym sektorom, takim jak przemysł BEV.
- (561) Nie przedstawiono żadnych dowodów, że każde przedsiębiorstwo w ChRL (inne niż należące do promowanych sektorów) może odnieść korzyść z akceptów bankowych na tych samych warunkach preferencyjnych.

⁽¹⁹¹⁾ Zob. np. przypadek Kanady: <https://www.bankofcanada.ca/wp-content/uploads/2018/06/SDP-2018-6.pdfm>

⁽¹⁹²⁾ Zgodnie ze stawką określoną w środkach administracyjnych dotyczących płatności i rozliczenia 393/1997 wydanych przez LBCh.

⁽¹⁹³⁾ Zob. sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego (motyw 385), sprawa dotycząca folii aluminiowej (motyw 353) oraz sprawa dotycząca przewodów światłowodowych (motyw 373).

⁽¹⁹⁴⁾ 国家金融监督管理总局 (cbirc.gov.cn)

c) Obliczanie kwoty subsydiów

- (562) W celu obliczenia kwoty subsydium stanowiącego podstawę środków wyrównawczych Komisja oceniła korzyść przyznaną odbiorcom w okresie objętym dochodzeniem.
- (563) Jak wspomniano w motywie 531, Komisja ustaliła, że producenci eksportujący objęci próbą korzystają z akceptów bankowych, aby zaspokoić swoje potrzeby dotyczące finansowania krótkoterminowego bez płacenia wynagrodzenia.
- (564) Komisja stwierdziła zatem, że trasanci akceptów bankowych powinni płacić wynagrodzenie za okres finansowania. Komisja uznała, że okres finansowania rozpoczął się w dniu wystawienia akceptu bankowego i zakończył się w terminie zapadalności akceptu bankowego. Jeśli chodzi o akcepty bankowe wystawione przed okresem objętym dochodzeniem oraz akcepty bankowe z terminem zapadalności przypadającym po zakończeniu okresu objętego dochodzeniem, Komisja obliczyła korzyść tylko dla okresu finansowania wchodzącego w zakres okresu objętego dochodzeniem.
- (565) Zgodnie z art. 6 lit. b) rozporządzenia podstawowego, uznając, że akcepty bankowe są formą finansowania krótkoterminowego i że w rzeczywistości mają one ten sam cel co krótkoterminowe pożyczki obrotowe, za korzyść przyznaną w ten sposób odbiorcom Komisja uznała różnicę między kwotą, jaką przedsiębiorstwo rzeczywiście zapłaciło jako wynagrodzenie finansowania poprzez akcepty bankowe, a kwotą, jaką powinno zapłacić, stosując stopę procentową finansowania krótkoterminowego.
- (566) Komisja określiła korzyść wynikającą z niepłacenia kosztu finansowania krótkoterminowego. Komisja uznała, zgodnie z ustaleniami poprzednich dochodzeń ⁽¹⁹⁵⁾, że akcepty bankowe powinny pociągać za sobą koszt równoważny finansowaniu krótkoterminowej pożyczki. Komisja zastosowała zatem tę samą metodykę co do finansowania pożyczek krótkoterminowych denominowanych w RMB opisaną w sekcji 3.5.2.3.

3.5.3.3. Zdyskontowane weksle

a) Zakłady o charakterze ogólnym

- (567) Dochodzenie wykazało, że chińskie instytucje finansowe zdyskontowały należności wobec grupy BYD w zamian za środki pieniężne.
- (568) Dzięki tej operacji pośrednicy finansowi dokonali przedpłaty kwot należności przed upływem terminu ich zapłaty. Przedsiębiorstwa otrzymały wczesne środki, przenosząc prawa do przyszłych należności na instytucje finansowe po odliczeniu opłat i obowiązujących stóp dyskontowych. Obowiązująca stopa dyskontowa powinna w szczególności rekompensować ryzyko niewykonania zobowiązania, na które duży wpływ ma rating kredytowy ostatniego podmiotu odpowiedzialnego za wykonanie obowiązku w zakresie płatności.
- (569) Jak ustalono w poprzednich dochodzeniach ⁽¹⁹⁶⁾, w normalnych warunkach rynkowych mająca zastosowanie stopa dyskontowa powinna rekompensować koszty i ryzyko banku. Jak wyjaśniono w sekcjach 3.5.1 i 3.5.2 powyżej, kredyty udzielane przez chińskie instytucje finansowe odzwierciedlają istotną interwencję rządu, w szczególności wpływając na rating kredytowy producentów eksportujących, i nie odzwierciedlają oprocentowania, jakie można zwykle uzyskać na funkcjonującym rynku.
- (570) Korzyścią przyznaną w ten sposób odbiorcom byłaby różnica między stopą dyskontową stosowaną przez chińskie instytucje finansowe a stopą dyskontową mającą zastosowanie do porównywalnej operacji na rynku, na przykład pożyczki.

b) Szczegółość

- (571) Jeżeli chodzi o szczegółość wspomnianą w motywie 210, zgodnie z decyzją nr 40 instytucje finansowe udzielają wsparcia kredytowego promowanym sektorom przemysłu.

⁽¹⁹⁵⁾ Zob. sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego, motyw 399, oraz sprawa dotycząca folii aluminiowej, motyw 356.

⁽¹⁹⁶⁾ Zob. sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego, motywy 413–419.

(572) Jak ustalono w poprzednich dochodzeniach ⁽¹⁹⁷⁾, Komisja uznała, że zdyskontowane weksle stanowią kolejną formę preferencyjnego wsparcia finansowego ze strony instytucji finansowych dla promowanych sektorów przemysłu, takich jak sektor BEV. Jak określono w sekcji 3.1 powyżej, sektor BEV istotnie należy do promowanych sektorów przemysłu i w związku z tym kwalifikuje się do wszelkiego możliwego wsparcia finansowego. Zdyskontowane weksle jako forma finansowania stanowią część systemu preferencyjnego wsparcia finansowego ze strony instytucji finansowych dla promowanych gałęzi przemysłu takich jak przemysł BEV.

(573) Nie przedstawiono żadnych dowodów, że każde przedsiębiorstwo w ChRL (inne niż należące do promowanych sektorów przemysłu) może odnieść korzyść ze zdyskontowanych weksli na tych samych warunkach preferencyjnych.

c) Obliczanie kwoty subsydiów

(574) Jak wspomniano w motywie 567, Komisja ustaliła, że jeden producent eksportujący objęty próbą korzystał ze zdyskontowanych weksli, aby zaspokoić swoje potrzeby dotyczące finansowania krótkoterminowego.

(575) Zgodnie z art. 6 lit. b) rozporządzenia podstawowego, uznając, że zdyskontowane weksle są formą finansowania krótkoterminowego i że w rzeczywistości mają one ten sam cel co krótkoterminowe pożyczki obrotowe, za korzyść przyznaną w ten sposób odbiorcom Komisja uznała różnicę między stopą dyskontową a kwotą, jaką powinno zapłacić, stosując stopę procentową finansowania krótkoterminowego.

(576) Komisja określiła korzyść wynikającą z niepłacenia kosztu finansowania krótkoterminowego. Komisja uznała, że zdyskontowane weksle powinny pociągać za sobą koszt równoważny finansowaniu krótkoterminowej pożyczki obrotowej. Komisja zastosowała zatem tę samą metodykę co do finansowania pożyczek krótkoterminowych denominowanych w RMB opisaną w sekcji 3.5.2.3.

3.5.3.4. Wsparcie inwestycji kapitałowej

3.5.3.4.1. *Zamiana długu na kapitał własny*

a) Zakłady o charakterze ogólnym

(577) Komisja ustaliła, że jedno z przedsiębiorstw należących do grupy Geely, Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd („NHBGAP”), w okresie objętym dochodzeniem dokonało zamiany długu na kapitał własny CCBC Financial asset Investment Co., Ltd, spółki zależnej Chińskiego Banku Przemysłowo-Handlowego. CCBC Financial asset Investment Co., Ltd jest funduszem inwestycyjnym należącym do banku będącego własnością państwa, uznawanym za organ publiczny lub wyznaczono zadania zgodnie z sekcją 3.5.1.1 powyżej.

(578) W aktach sprawy nie ma informacji na temat warunków, zgodnie z którymi taka zamiana długu na kapitał własny miała miejsce w okresie objętym dochodzeniem.

(579) Komisja uznała, że w normalnych warunkach rynkowych bank nie zamieniłby długu na udziały w kapitale własnym bez dodatkowej rekompensaty. Komisja uznała, że kapitał własny jest znacznie bardziej spekulacyjnym instrumentem finansowym niż dług, ponieważ nie ma pewności, że bank odzyska swoją pierwotną inwestycję kapitałową. Ponadto kapitał własny niekoniecznie zapewnia zwrot z inwestycji, w przeciwieństwie do stopy procentowej związanej z pożyczką. O zwiększonym ryzyku inwestycji w aktywa finansowe CCBC, Co., Ltd, podjętym dzięki zamianie długu na kapitał własny świadczą dowody na słabą sytuację finansową w grupie Geely, jak opisano w motywach 507–514. Ponadto w okresie od 2021 r. do OD przedsiębiorstwo NHBGAP znacznie rozszerzyło swoją działalność gospodarczą, odnotowując niemal dziesięciokrotny wzrost. W związku z tym prawdopodobne jest, że przedsiębiorstwo potrzebowało dodatkowej płynności w celu utrzymania tego wzrostu, co zostało zaspokojone poprzez uwolnienie funduszy wcześniej związanych z porozumieniami w sprawie zobowiązań długoterminowych, co było korzystne dla NHBGAP.

⁽¹⁹⁷⁾ Zob. sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego, motywy 413–419.

(580) W związku z powyższymi rozważaniami Komisja uznała, że zamiana długu na w kapitał własny w okresie objętym dochodzeniem przyniosła NHBGAP korzyść, którą zapewnił organ publiczny lub podmiot, którym państwo w inny sposób powierzyło lub wyznaczyło zadania w ramach realizacji celów polityki przemysłowej.

b) Szczegółność

(581) Komisja stwierdziła, że finansowanie preferencyjne za pośrednictwem zamiany długu na udziały w kapitale własnym ma charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ inwestorzy są podmiotami działającymi zgodnie z wytycznymi polityki państwa, w której wśród sektorów promowanych wymienia się sektor BEV. W każdym razie dostępne informacje wskazują na przyznanie Ningbo Hangzhou Bay Geely Automobile Parts Co., Ltd, tego subsydium *ad hoc*, co sprawia, że subsydium to jest szczególne dla przedsiębiorstwa.

c) Obliczanie korzyści

(582) W aktach sprawy nie było dowodów, które pozwoliłyby Komisji ocenić, czy znaczne ryzyko podejmowane przez banki zostało w pewien sposób zrekompensowane lub uwzględnione w dokonanych inwestycjach. Wszystkie elementy wyjaśnione w motywie 579 wskazują jednak na szczególną sytuację finansową NHBGAP oraz na cele polityki przemysłowej realizowane za pośrednictwem tej transakcji, potwierdzając wniosek, że odzwierciedlając znaczne rzeczywiste ryzyko, z którym się wiązała, była ona niezgodna z logiką rynku, przy czym ryzyko to obejmowało sytuacje takie jak prawdopodobna potrzeba płynności w celu finansowania wzrostu przedsiębiorstwa oraz słaba sytuacja finansowa grupy Geely ogółem, jak wyjaśniono w sekcji 3.5.2.3 powyżej.

(583) W konsekwencji Komisja uznała transakcję za równoważną z umorzeniem długu i traktowała ją jako finansowanie za pośrednictwem pożyczki nieoprocentowanej. Komisja zdecydowała się zatem przyjąć metodę obliczeń stosowaną w odniesieniu do kredytów i pożyczek, jak opisano w sekcji 3.4.2 powyżej. Oznacza to, że względny spread między obligacjami korporacyjnymi ocenionymi w USA na AA i mającymi zastosowanie obligacjami korporacyjnymi ocenionymi w USA na B o tym samym czasie trwania stosuje się w odniesieniu do referencyjnych stóp procentowych opublikowanych przez LBCh w celu ustalenia rynkowej stawki oprocentowania kredytów, a następnie w celu określenia korzyści uzyskaną w ten sposób wartość porównuje się z rzeczywistą stopą odsetek płaconych przez przedsiębiorstwo.

3.5.3.4.2. Zastrzyki kapitałowe

a) Grupa Geely

1) Zakłady o charakterze ogólnym

(584) Komisja ustaliła, że dwa z przedsiębiorstw należących do grupy Geely, Zhejiang Geely Automobile Co., Ltd. („ZGA”) i NHBGAP, korzystały w okresie objętym dochodzeniem ze środków finansowych przekazanych przez podmioty będące własnością państwa, a mianowicie Xi’an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership i BOC Financial assets Investments Co., Ltd. za pośrednictwem szczególnych form zastrzyków kapitału własnego.

(585) Środki te zostały przekazane w formie zwiększenia kapitału własnego, które jednak nie zapewniło inwestorom automatycznego nabycia pełnych praw przysługujących udziałowcom. Inwestorzy mimo przekazania środków nie zyskali pełnego dostępu do praw udziałowych ani nie otrzymali w zamian żadnej wypłaty odsetek.

(586) Jak ustalono w poprzednich dochodzeniach ⁽¹⁹⁸⁾, aby zrekompensować stosowanie funduszy, przedsiębiorstwo przeniosło część praw własności przedsiębiorstwa niedługo po otrzymaniu funduszy lub zaksięgowaloby fundusze jako dług. W tym jednak przypadku taka forma finansowania w rzeczywistości przypomina bardziej klasyczną nieoprocentowaną pożyczkę długoterminową udziałowca niż instrument kapitałowy.

(587) W związku z powyższym Komisja uznała, że w okresie objętym dochodzeniem te dwa powiązane przedsiębiorstwa korzystały z dostępu do znacznych kwot finansowania, za co nie poniosły żadnych kosztów za pośrednictwem przedsiębiorstw działających jako mechanizm finansowania. Biorąc pod uwagę, że ta szczególna forma przedmiotowych zastrzyków kapitału własnego nie wiązała się z przyznaniem udziałowcom praw wobec inwestorów, Komisja uznała, że miały one skutek podobny do skutku pożyczki nieoprocentowanej.

⁽¹⁹⁸⁾ Zob. sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego, motywy 430–432.

- (588) Korzystając z ogólnodostępnych informacji, takich jak roczne sprawozdania, informacje dostępne w katalogach biznesowych lub na stronach internetowych inwestorów lub w publicznie dostępnych bazach danych, Komisja ustaliła, że inwestorzy, którzy zapewнили grupie Geely fundusze byli w części własnością państwa.
- (589) Jeżeli chodzi o Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Komisja ustaliła, że ponad 63 % udziałów należy ostatecznie do władz lokalnych i przedsiębiorstw państwowych. W szczególności 99,9 % udziałów należy do Dexiang Automobile Industry, które z kolei należy w 53,72 % do Xi'an Xiangji automobile Partnership, które z kolei jest powiązane z grupą KINGFAR (Xi'an JINGFAR Economic Development Group), przedsiębiorstwem państwowym należącym do komitetu zarządzającego strefy rozwoju gospodarczego i technologicznego Xi'an, w której samorząd lokalny posiada ostateczne uprawnienia decyzyjne i nadzór nad przedsiębiorstwem, w tym mianowanie kierownictwa, decyzja w sprawie jego strategicznego rozwoju i planu inwestycyjnego oraz nadzór nad jego głównymi decyzjami w sprawie finansowania. Xi'an Kingfar otrzymuje bieżące wsparcie rządowe w formie zastrzyków kapitałowych/aktywów oraz dotacji finansowych w celu wsparcia swojej działalności gospodarczej⁽¹⁹⁹⁾. Dexiang Automobile Industry jest również w 10,6 % własnością Yuanxiang automobile Company Ltd., które jest również własnością wyżej wymienionego przedsiębiorstwa państwowego (Xi'an JINGFAR Economic Development Group).
- (590) Podobnie Komisja ustaliła, że Hubei Jiyuan Yangtze River Fund Partnership, instrument na rzecz kapitału wysokiego ryzyka rządu prowincji Hubei⁽²⁰⁰⁾, jest przedsiębiorstwem państwowym. Zgodnie ze stroną internetową funduszu Yangtze River Industrial Fund, fundusz ten jest wymieniony wśród największych chińskich rządowych funduszy wspierających od co najmniej 2017 r. Fundusz koncentruje się na strategii krajowej i budowie nowoczesnych klastrów przemysłowych w prowincji Hubei, rozwija się wokół strategicznych wschodzących gałęzi przemysłu, takich jak (między innymi) nowe energie i inteligentne pojazdy podłączone do sieci, co wyraźnie świadczy o związku między zarządzaniem funduszem a realizacją dużych projektów przemysłowych rządu ChRL w prowincji Hubei. Wśród projektów przemysłowych na stronie internetowej poświęconej funduszom wymieniono projekty przemysłowe Lotus Global Smart Factory Project i Geely Intelligent Network Project⁽²⁰¹⁾.
- (591) Za pośrednictwem tych funduszy rząd ChRL przekazał środki bezpośrednio grupie Geely. Jak wyjaśniono w motywie 582, Komisja ustaliła, że ich działanie nie było zgodne z logiką czysto rynkową i nie odzwierciedlało faktycznego ryzyka rynkowego związanego z transakcjami objętymi dochodzeniem. Przeciwnie, zgodnie z polityką rządu polegającą na promowaniu określonych gałęzi przemysłu, jak określono w sekcji 3.1 powyżej, inwestorzy ci nie zachowywali się jak normalni uczestnicy rynku, wspierając finansowo grupę Geely.
- (592) Komisja stwierdziła ponadto istnienie formalnych znamion kontroli państwa nad tymi inwestorami. W szczególności wobec braku konkretnych informacji wskazujących inaczej Komisja uznała, że należy przyjąć, iż osoby sprawujące funkcje kierownicze i nadzorcze w przedsiębiorstwach państwowych będących właścicielami przedmiotowych podmiotów zostały wyznaczone przez państwo i odpowiadają przed nim zgodnie z wnioskami przedstawionymi w sekcjach 3.5.1.5 do 3.5.1.8.
- (593) Ponadto Komisja uznała, że ten zastrzyk kapitałowy stanowi kolejną formę preferencyjnego wsparcia finansowego dla promowanych sektorów przemysłu. Jak wspomniano w sekcji 3.1, sektor BEV należy do kategorii sektorów promowanych i strategicznych, co sprawia, że kwalifikuje się do wszelkiego dostępnego wsparcia finansowego. Ponadto memorandum w sprawie wystarczających dowodów⁽²⁰²⁾ zawiera obszernie informacje na temat funduszy wspierających, które ustanowiono w celu inwestowania w chińskie sektory charakteryzujące się wysokim wzrostem, w tym BEV. Rząd ChRL wykorzystuje takie fundusze wspierające do przekazywania środków bezpośrednio lub pośrednio chińskiemu sektorowi BEV za pośrednictwem państwowych lub wspieranych przez państwo funduszy kapitałowych.

⁽¹⁹⁹⁾ https://lhratingsglobal.com/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2023/11/Rating-Report_Xian-Kingfar-EN-20231127.pdf

⁽²⁰⁰⁾ <https://www.cbinsights.com/investor/yangtze-river-industry-fund>

⁽²⁰¹⁾ <https://yangtze-fund.com/>

⁽²⁰²⁾ Zob. memorandum w sprawie wystarczających dowodów, sekcja 3.3.3: *Inwestycje kapitałowe finansowane przez państwo lub w inny sposób wspierane przez rząd*.

(594) Podobnie stwierdzono, że BOC Financial assets Investments Co., Ltd. jest spółką zależną należącą w całości do Banku Chin. Jeżeli chodzi o zaangażowanie instytucji finansowych w zastrzyki kapitału własnego, Komisja ustaliła już w sekcji 3.4.1.7, że wszystkie chińskie instytucje finansowe będące własnością państwa, które udzieliły finansowania trzem grupom współpracujących producentów eksportujących objętych próbą, były organami publicznymi w rozumieniu art. 2 lit. b) w związku z art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia podstawowego. Alternatywnie Xi'an Jixiang Automobile Industry Partnership, Hubei Jiyuan Yangtze River Industrial Fund Partnership i BOC Financial assets Investments Co., Ltd, BOC Financial assets Investments Co., Ltd można uznać za mechanizm finansowania przez rząd ChRL w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv).

(595) Co więcej, Komisja ustaliła wstępnie, że nawet gdyby jednostki i instytucje finansowe kontrolowane przez państwo nie zostały uznane za organy publiczne, uznano by – z tych samych powodów, co te określone w motywie 269 – że rząd ChRL powierzył lub wyznaczył tym instytucjom wykonywanie funkcji, które zazwyczaj należą do zadań rządu, w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego. W każdym przypadku zachowanie tych instytucji zostanie zatem przypisane rządowi ChRL.

2) *Szczegółowość*

(596) Komisja stwierdziła, że finansowanie preferencyjne za pośrednictwem kapitału własnego ma charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ inwestorzy są podmiotami działającymi zgodnie z wytycznymi polityki państwa, w której wśród sektorów promowanych wymienia się sektor BEV. W każdym razie dostępne informacje wskazują na przyznanie grupie Geely tego subsydium *ad hoc*, co sprawia, że subsydium to jest szczególne dla przedsiębiorstwa.

3) *Obliczanie korzyści*

(597) Komisja uznała, że grupa Geely korzystała z istotnego finansowania za pośrednictwem zastrzyków kapitału własnego, co miało skutek podobny do finansowania za pośrednictwem pożyczki nieoprocentowanej. Komisja zdecydowała się zatem przyjąć metodę obliczeń stosowaną w odniesieniu do kredytów i pożyczek, jak opisano w sekcji 3.5.2 powyżej. Oznacza to, że względny spread między obligacjami korporacyjnymi ocenionymi w USA na AA i mającymi zastosowanie obligacjami korporacyjnymi ocenionymi w USA na B o tym samym czasie trwania stosuje się w odniesieniu do referencyjnych stóp procentowych opublikowanych przez LBCh w celu ustalenia rynkowej stawki oprocentowania kredytów, a następnie w celu określenia korzyści uzyskaną w ten sposób wartość porównuje się z rzeczywistą stopą odsetek płaconych przez przedsiębiorstwo.

b) *Grupa SAIC*

(598) Oprócz pożyczek bezpośrednich i innych form finansowania preferencyjnego przedsiębiorstwo SAIC Motor Group Corp. skorzystało również ze środków finansowych udostępnionych przez jego spółkę dominującą i instytucje finansowe będące własnością państwa poprzez zastrzyk kapitału własnego w celu wsparcia projektów BEV, projektów informatycznych związanych z działalnością w zakresie samofinansowania, projektów związanych z inteligentnymi modelami biznesowymi służącymi masowemu dostosowaniu oraz przyszłościową technologią i internetem w zakresie pojazdów.

1) *Ustalenia wynikające z dochodzenia*

(599) Na podstawie publicznie dostępnych informacji Komisja ustaliła, że w 2017 r. przedsiębiorstwo SAIC Motor Corporation Limited skorzystało z zastrzyku kapitału własnego w wysokości 15 mld RMB wniesionego przez jego spółkę dominującą, jego pracowników i sześć instytucji finansowych⁽²⁰³⁾. Chociaż SAIC Motor Corporation Limited jest spółką notowaną na giełdzie, środki na ten zastrzyk kapitału własnego pozyskano w drodze niepublicznej oferty zatwierdzonej przez CSRC, w której mogły uczestniczyć wyłącznie spółka dominująca, pracownicy i wybrane instytucje finansowe.

(600) Jak wspomniano w motywie 318, kilka przedsiębiorstw z grupy SAIC nie udzieliło odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Shanghai Automotive Industry Group, spółka dominująca SAIC Motor Corporation Limited, jest jedną ze spółek grupy, które nie podjęły współpracy. Ponadto, jak wspomniano w sekcji powyżej, rząd ChRL nie przedstawił niezbędnych informacji dotyczących instytucji finansowych. W związku z tym Komisja musiała skorzystać z dostępnych faktów, jeżeli chodzi o jej ocenę tej transakcji.

⁽²⁰³⁾ <https://auto.ifeng.com/xinnengyuan/20170123/1081051.shtml>

- (601) Jeżeli chodzi o zaangażowanie instytucji finansowych w zastrzyki kapitału własnego, Komisja ustaliła już w sekcji 3.5.1.8, że wszystkie chińskie instytucje finansowe będące własnością państwa, które udzieliły finansowania trzem grupom współpracujących producentów eksportujących objętych próbą, były organami publicznymi w rozumieniu art. 2 lit. b) w związku z art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia podstawowego.
- (602) Co więcej, Komisja ustaliła na podstawie tych samych informacji, że nawet gdyby instytucje finansowe będące własnością państwa nie zostały uznane za organy publiczne, uznano by – z tych samych powodów, co te określone w sekcji 3.5.1.9 – że rząd ChRL powierzył lub wyznaczył tym instytucjom wykonywanie funkcji, które zazwyczaj należą do zadań rządu, w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego.
- (603) Oprócz dowodów przedstawionych w poprzednich sekcjach należy również zauważyć, że zgodnie z wytycznymi dotyczącymi tworzenia zielonego systemu finansowego rząd ChRL dąży do „aktywnego wspierania kwalifikowanych zielonych przedsiębiorstw w uzyskaniu finansowania za pośrednictwem pierwszych ofert publicznych i ofert wtórnych, aktywnego wspierania wykwalifikowanych zielonych przedsiębiorstw w ich działaniach w zakresie pierwszych ofert publicznych oraz pomocy ekologicznym przedsiębiorstwom notowanym na giełdzie w emitowaniu dodatkowych akcji za pośrednictwem ofert wtórnych zgodnie z procedurami prawnymi⁽²⁰⁴⁾”. Ten ostatni punkt dokładnie odpowiada zaistniałej sytuacji.
- (604) Jeżeli chodzi o Shanghai Automotive Industry Group, na podstawie informacji przedłożonych przez SAIC Motor Corporation Limited Komisja mogła ustalić, że przedsiębiorstwo to jest w całości własnością SASAC. Komisja nie mogła jednak znaleźć żadnych publicznie dostępnych sprawozdań finansowych ani żadnych innych istotnych informacji publicznych na temat tego przedsiębiorstwa. Komisja nie mogła również znaleźć żadnych inwestycji spółki dominującej w żadne inne przedsiębiorstwa należące do grupy SAIC. Ponadto, chociaż Shanghai Automotive Industry Group i SAIC Motor Corporation Limited mają różne numery rejestracyjne przedsiębiorstw, wszelkie wyszukiwania spółki dominującej w domenie publicznej systematycznie przynosiły wyniki jednej spółki zależnej – SAIC Motor Corporation Limited. Ponadto Komisja zauważyła, że kilku członków zarządu SAIC Motor Corporation Limited pełniło również podobne funkcje w zarządzie Shanghai Automotive Industry Group. Wobec braku dodatkowych informacji można w rozsądny sposób założyć, że Shanghai Automotive Industry Group jest niedziałającym przedsiębiorstwem fasadowym. Nie stwierdzono bowiem żadnych dowodów na prowadzenie działalności operacyjnej na poziomie tego przedsiębiorstwa, która wymagałaby znacznego finansowania, a jedyną znaną inwestycją przedsiębiorstwa jest SAIC Motor Corporation Limited, przepływ środków finansowych możliwy jest jedynie od jego pełnego właściciela, SASAC, do podmiotu notowanego, SAIC Motor Corporation Limited. Transakcję należy zatem uznać za równoważną bezpośrednio zastrzykowi pieniężnemu dokonанemu przez rząd ChRL na rzecz SAIC Motor Corporation Limited.

2) *Korzyść*

- (605) Komisja przeanalizowała następnie, czy wkład finansowy wniesiony przez rząd ChRL za pośrednictwem SASAC i kilku instytucji finansowych przyniósł korzyści SAIC. Ze względu na brak współpracy ze strony SAIC i rządu ChRL Komisja musiała oprzeć swoje ustalenia na dostępnym stanie faktycznym zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego.
- (606) Dowody przedstawione powyżej świadczą o tym, że mandatem i celem SASAC i instytucji finansowych jest wdrażanie polityki i planów rządowych, w tym poprzez zapewnienie wsparcia finansowego i finansowania dla promowanych sektorów, m.in. sektora BEV.
- (607) Na podstawie zgromadzonych dowodów w tej sprawie oraz zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego Komisja stwierdziła, że wkład finansowy wniesiony przez SASAC lub różne instytucje finansowe stanowił korzyść w rozumieniu art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego dla grupy SAIC w tym sensie, że nie musi ona otrzymywać takiego finansowania z innych źródeł i płacić odpowiedniej rynkowej stopy procentowej za takie finansowanie.

3) *Szczegółowość*

- (608) Jeżeli chodzi o szczegółowość wspomnianą w motywie 210, zgodnie z decyzją nr 40 instytucje finansowe udzielają wsparcia kredytowego promowanym sektorom przemysłu.

⁽²⁰⁴⁾ Wytyczne dotyczące tworzenia zielonego systemu finansowego, wydane przez CSRC nr 228 [2016].

- (609) Komisja uznała, że zastrzyki kapitału własnego stanowią kolejną formę preferencyjnego wsparcia finansowego dla promowanych sektorów przemysłu, takich jak sektor BEV. Jak określono w sekcji 3.1 powyżej, sektor BEV istotnie należy do promowanych i strategicznych sektorów przemysłu i w związku z tym kwalifikuje się do wszelkiego możliwego wsparcia finansowego. Zastrzyki kapitału własnego jako forma finansowania stanowią część systemu preferencyjnego wsparcia finansowego dla promowanych gałęzi przemysłu takich jak przemysł BEV ⁽²⁰⁵⁾.

4) Obliczanie kwoty subsydiów

- (610) Wobec braku zgłoszenia tego zastrzyku kapitału własnego ze strony grupy SAIC Komisja musiała oprzeć się na dostępnym stanie faktycznym zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego w celu ustalenia kwoty subsydium przyznanego w drodze wkładu finansowego SASAC i różnych instytucji finansowych w formie zastrzyku kapitału własnego. Ponieważ zabrakło współpracy, Komisja nie mogła powiązać tego podwyższenia kapitału z konkretnymi aktywami i amortyzować zastrzyku kapitału własnego w okresie odpowiadającym amortyzacji przedmiotowych aktywów. W związku z tym Komisja uznała taki zastrzyk kapitału własnego za równoważny pożyczce. Bez podwyższenia kapitału przedsiębiorstwo musiałoby bowiem zapewnić równoważną kwotę finansowania na rynku finansowym. W związku z tym korzyść obliczono przy użyciu tej samej metody, co metoda opisana w sekcji 3.5.2.3.

3.5.4. Obligacje

- (611) Wszystkie grupy objęte próbą skorzystały z finansowania preferencyjnego w formie obligacji.

3.5.4.1. Podstawa prawna/uregulowania prawne

- „Ustawa Chińskiej Republiki Ludowej o papierach wartościowych” (wersja z 2014 r.) („ustawa o papierach wartościowych”) ⁽²⁰⁶⁾,
- „Środki administracyjne dotyczące emisji obligacji korporacyjnych i obrotu nimi”, zarządzenie Chińskiej Komisji Papierów Wartościowych nr 113, 15 stycznia 2015 r.;
- przepisy wykonawcze dotyczące zarządzania obligacjami korporacyjnymi, wydane przez Radę Państwa Chińskiej Republiki Ludowej w dniu 18 stycznia 2011 r.,
- „Środki dotyczące zarządzania instrumentami finansowania dłużnego przedsiębiorstw niefinansowych na międzybankowym rynku obligacji, sformułowane przez Ludowy Bank Chin”, zarządzenie Ludowego Banku Chin [2008] nr 12, 9 kwietnia 2008 r.,
- Wytyczne dotyczące tworzenia zielonego systemu finansowego, wydane przez CSRC nr 228 [2016];
- Obwieszczenie dotyczące wydania katalogu projektów kwalifikujących się do zielonych obligacji (wydanie z 2021 r.), wydane przez LBCh, NDRC i CSRC, nr 96 [2021], obowiązujące od 1 lipca 2021 r.;
- Program oceny zielonych produktów finansowych dla bankowych instytucji finansowych wydany przez LBCh, obowiązujący od dnia 1 lipca 2021 r.;
- Narzędzie polityki pieniężnej wspierające projekty redukcji emisji dwutlenku węgla, wydane przez LBCh, 8 listopada 2021 r.;
- Wytyczne dotyczące ujawniania informacji na temat ryzyk z zakresu ochrony środowiska dla instytucji finansowych, wydane przez LBCh, 22 lipca 2021 r.;
- Narzędzie finansowania kapitałem własnym w zakresie ochrony środowiska, wydane przez LBCh, 22 lipca 2021 r.;
- Wyjaśnienie mechanizmów w odniesieniu do obligacji neutralnych pod względem emisji dwutlenku węgla, wydane przez NAFMII, 18 marca 2022 r.;
- Wytyczne biznesowe dotyczące zielonych instrumentów finansowania dłużnego dla przedsiębiorstw niefinansowych, wydane przez NAFMII;

⁽²⁰⁵⁾ Zob. memorandum w sprawie wystarczających dowodów, sekcja 3.3.3: *Inwestycje kapitałowe finansowane przez państwo lub w inny sposób wspierane przez rząd*.

⁽²⁰⁶⁾ Ostatnio zmieniona w dniu 28 grudnia 2019 r. dekretem prezydenckim nr 37 ze skutkiem do dnia 1 marca 2020 r.

— Wytyczne dotyczące emisji zielonych obligacji wydane przez NDRC.

- (612) Zgodnie z uregulowaniami prawnymi obligacje nie mogą być przedmiotem swobodnej emisji ani swobodnego obrotu w Chinach. Emisja każdej obligacji wymaga zatwierdzenia przez poszczególne organy rządowe, takie jak LBCh, Krajowa Komisja Rozwoju i Reform („NDRC”) lub CSRC, w zależności od rodzaju obligacji i rodzaju emitenta. Co więcej, zgodnie z przepisami wykonawczymi dotyczącymi zarządzania obligacjami korporacyjnymi w odniesieniu do obligacji korporacyjnych istnieje roczne kwoty emisji.
- (613) Ponadto zgodnie z art. 16 ustawy o papierach wartościowych mającej zastosowanie w OD publiczna emisja obligacji korporacyjnych powinna spełniać następujące wymogi: „cel wykorzystania wpływów jest zgodny z polityką przemysłową państwa [...]” oraz „wpływy z publicznej emisji obligacji korporacyjnych są wykorzystywane wyłącznie do zatwierdzonych celów”. Art. 12 przepisów wykonawczych dotyczących zarządzania obligacjami korporacyjnymi również potwierdza, że cel zgromadzonych środków musi być zgodny z polityką przemysłową państwa. Emisja obligacji na takich warunkach jest skierowana do promowanego przemysłu, takiego jak przemysł BEV, i odpowiada praktyce instytucji finansowych polegającej na wspieraniu tych gałęzi przemysłu ⁽²⁰⁷⁾.
- (614) Zgodnie z art. 16 ust. 5 ustawy o papierach wartościowych „nominalna stopa procentowa obligacji korporacyjnych nie może przekraczać nominalnej stopy procentowej określonej przez Radę Państwa”. Ponadto art. 18 przepisów wykonawczych dotyczących zarządzania obligacjami korporacyjnymi stanowi, że „oprocentowanie oferowane w przypadku wszelkich obligacji korporacyjnych nie przekracza 40 % obowiązującego oprocentowania wypłacanego przez banki osobom fizycznym od terminowych lokat oszczędnościowych o tym samym terminie zapadalności”.
- (615) Ponadto art. 18 środków administracyjnych dotyczących emisji obligacji korporacyjnych i obrotu nimi stanowi, że tylko niektóre obligacje spełniające rygorystyczne kryteria jakościowe, takie jak rating kredytowy AAA, mogą być emitowane w ramach emisji publicznej dla inwestorów publicznych lub emitowane w ramach emisji publicznej dla inwestorów kwalifikowanych według wyłącznego uznania emitenta. Obligacje korporacyjne, które nie spełniają tych standardów, mogą być emitowane w ramach emisji publicznej tylko dla inwestorów kwalifikowanych. Wynika z tego, że większość obligacji korporacyjnych jest emitowana w ramach emisji kierowanych do inwestorów kwalifikowanych, którzy zostali zatwierdzeni przez CSRC i którymi są chińscy inwestorzy instytucjonalni.
- (616) Oprócz powszechnie znanych obligacji stwierdzono również tzw. „zielone” instrumenty dłużne specyficzne dla niniejszego dochodzenia. Zgodnie z „Obwieszczeniem dotyczącym wydania katalogu projektów kwalifikujących się do zielonych obligacji” „zielone obligacje oznaczają rynkowe papiery wartościowe, które służą do gromadzenia funduszy w szczególności do wspierania ekologicznych gałęzi przemysłu, zielonych projektów lub zielonej działalności gospodarczej spełniających określone warunki i emitowanych zgodnie z procedurami prawnymi..., w tym między innymi zielonych obligacji finansowych, zielonych obligacji korporacyjnych, zielonych obligacji przedsiębiorstw, zielonych instrumentów finansowania dłużnego i zielonych papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami”. Takie instrumenty dłużne mogą być zatem emitowane wyłącznie przez przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie niektórych rodzajów działalności przemysłowej wymienionych w katalogu zielonej działalności przemysłowej. Jednym z nich jest produkcja i sprzedaż pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, a także ich kluczowych komponentów.
- (617) Zielone instrumenty dłużne umożliwiają przedsiębiorstwom pozyskiwanie funduszy po preferencyjnych stawkach. Zgodnie z „Programem oceny zielonych produktów finansowych dla bankowych instytucji finansowych” LBCh chińskie banki muszą subskrybować takie zielone instrumenty dłużne, aby osiągnąć określony próg w ich bazie aktywów finansowych, co przyczyni się do pozytywnej oceny ich wyników przez bankowy organ regulujący. Ponadto zgodnie z opracowanym przez LBCh „Narzędziem polityki pieniężnej wspierającym projekty redukcji emisji dwutlenku węgla” instytucje finansowe muszą zapewnić finansowanie na rzecz zielonej działalności przemysłowej w wyżej wymienionym katalogu przedsiębiorstwom o preferencyjnych stopach procentowych zbliżonych do poziomu podstawowej stopy oprocentowania kredytu danego kraju. Ludowy Bank Chin proponuje natomiast bankom preferencyjne stopy refinansowania wypłaconych funduszy ekologicznych ⁽²⁰⁸⁾.
- (618) Chociaż ramy prawne i regulacyjne tego alternatywnego źródła finansowania zostały jasno określone, rząd ChRL odmówił przedstawienia jakichkolwiek informacji w tym zakresie. Ustalenia oparto zatem na dostępnych faktach zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego.

⁽²⁰⁷⁾ Zob. sprawa dotycząca przewodów światłowodowych, motywy 400 i 401.

⁽²⁰⁸⁾ https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202111/08/content_WS61892c79c6d0df57f98e4ace.html

- (619) Producenci BEV korzystali z dwóch rodzajów zielonych instrumentów dłużnych, tj. zielonych obligacji i zielonych papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami; Papiery wartościowe zabezpieczone aktywami to zasadniczo zielone obligacje zabezpieczone aktywami. Są to instrumenty polegające na przekształceniu kredytów samochodowych udzielanych osobom fizycznym i firmom leasingowym w zabezpieczenie dla instrumentów dłużnych zabezpieczonych aktywami emitowanych na rynku obligacji, które mają określoną stopę procentową. System ten pozwala producentom BEV na zamianę średnioterminowych należności z tytułu kredytów samochodowych na natychmiast dostępne aktywa płynne, a tym samym na prefinansowanie działalności kredytowej na bardzo korzystnych zasadach, ponieważ oprocentowanie płacone z tytułu ABS jest znacznie niższe od oprocentowania stosowanego wobec ich klientów z tytułu kredytów samochodowych.
- (620) Ponadto, jako promowany sektor przemysłu w „Katalogu wytycznych dotyczących restrukturyzacji przemysłu”, przemysł BEV jest uprawniony do objęcia wsparciem kredytowym ze strony instytucji finansowych na podstawie decyzji nr 40. Fakt, że obligacje wyemitowane przez przedsiębiorstwa objęte próbą są nisko oprocentowane; tzn. oprocentowanie jest niższe od podstawowej stopy procentowej lub do niej zbliżone, wyraźnie wskazuje na to, że instytucje finansowe, które są głównymi inwestorami inwestującymi w te obligacje, są zobowiązane do zapewnienia tym przedsiębiorstwom „wsparcia kredytowego” i przy podejmowaniu decyzji w sprawie inwestycji lub finansowania biorą pod uwagę inne względy niż względy handlowe, takie jak cele polityki rządowej. W rzeczywistości inwestor działający w warunkach rynkowych byłby bardziej wrażliwy na zwrot finansowy z inwestycji i najprawdopodobniej nie inwestowałby w obligacje korporacyjne o bardzo niskim oprocentowaniu. Dotyczy to w szczególności instytucji finansowych, ponieważ stopa zwrotu z tych obligacji jest zbliżona do lub niższa od stopy, według której mogą one same uzyskać środki od innych instytucji finansowych. Ponadto wnioski wyciągnięte przez Komisję na temat sytuacji finansowej trzech grup producentów eksportujących w sekcji 3.5.2.3 powyżej pod względem ich profilu płynności i wypłacalności wskazują, że inwestorzy działający w warunkach rynkowych nie inwestowałby w instrumenty finansowe takie jak obligacje zamienne, oferujące niskie zwroty finansowe, podczas gdy emitent stwarza wysokie ryzyko płynności i wypłacalności. Dlatego zdaniem Komisji inwestycji takiej dokonaliby tylko inwestorzy kierujący się motywami innymi niż zwrot finansowy z inwestycji, takimi jak wywiązanie się z prawnego obowiązku zapewnienia finansowania przedsiębiorstwom w promowanych sektorach przemysłu.

3.5.4.2. Instytucje finansowe działające jako organy publiczne

- (621) Według danych za 2022 r. podanych przez Bloomberg dotyczących chińskiego rynku obligacji obligacje notowane na międzybankowym rynku obligacji stanowią 88 % całkowitego wolumenu obrotu obligacjami⁽²⁰⁹⁾. Według tego samego badania większość inwestorów to inwestorzy instytucjonalni, w tym instytucje finansowe. W szczególności banki komercyjne stanowią 57 % inwestorów, a banki realizujące politykę rządu – 3 %⁽²¹⁰⁾. W związku z tym inwestorami nabywającymi obligacje są głównie chińskie banki, w tym banki będące własnością państwa.
- (622) Na podstawie powyższego Komisja uznała, że istnieje szereg dowodów potwierdzających, zgodnie z którymi znaczna część inwestorów inwestujących w obligacje korporacyjne wyemitowane przez przedsiębiorstwa objęte próbą to instytucje finansowe, które mają prawny obowiązek udzielania wsparcia kredytowego producentom BEV.
- (623) Jak opisano w motywie 612, w art. 16 ustawy o papierach wartościowych i art. 12 przepisów wykonawczych dotyczących zarządzania obligacjami korporacyjnymi wymaga się, aby publiczna emisja obligacji korporacyjnych była zgodna z polityką przemysłową państwa. Skutkuje to tym, że obligacje mogą być emitowane wyłącznie do celów zgodnych z celami planowania rządu ChRL w odniesieniu do promowanych sektorów przemysłu, jak wyjaśniono w motywie 619. Inwestorzy instytucjonalni, którymi są, jak wskazano w motywie 620, w dużej mierze banki komercyjne i banki realizujące politykę rządu, muszą postępować zgodnie z kierunkami polityki określonymi w decyzji nr 40, która wraz z „Katalogiem wytycznych dotyczących restrukturyzacji przemysłu”, przewiduje szczególne traktowanie niektórych projektów w ramach pewnych promowanych gałęzi przemysłu, takich jak przemysł BEV. Preferencyjne traktowanie wszystkich grup objętych próbą skutkowało podjęciem decyzji o zainwestowaniu w wyemitowane obligacje, których oprocentowanie nie odzwierciedla kryteriów rynkowych.
- (624) Ponadto, jak opisano w sekcji 3.5.1.1 powyżej, instytucje finansowe charakteryzują się silną obecnością państwa, a rząd ChRL ma możliwość wywierania na nie znaczącego wpływu. Ogólne ramy prawne, w których działają te instytucje finansowe, mają również zastosowanie do obligacji. Ponadto obowiązują dodatkowe szczegółowe ramy regulacyjne dotyczące zielonych obligacji.

⁽²⁰⁹⁾ <https://assets.bbhub.io/professional/sites/10/China-bond-market-booklet-2022.pdf>, s. 15.

⁽²¹⁰⁾ Tamże, s. 33.

- (625) W sekcji 3.5.1.1 powyżej Komisja stwierdziła, że instytucje finansowe będące własnością państwa są organami publicznymi w rozumieniu art. 2 lit. b) w związku z art. 3 ust. 1 lit. a) pkt (i) rozporządzenia podstawowego oraz że w każdym przypadku uznaje się, że rząd ChRL powierzył lub wyznaczył tym instytucjom wykonywanie funkcji, które zazwyczaj należą do zadań władz publicznych w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) pkt (iv) rozporządzenia podstawowego. W sekcji 3.5.1.9 powyżej Komisja stwierdziła, że władze publiczne powierzają i wyznaczają wykonywanie zadań również prywatnym instytucjom finansowym.
- (626) Komisja dążyła również do tego, by zdobyć konkretny dowód sprawowania znacznej kontroli w odniesieniu do konkretnych emisji obligacji. Przeanalizowała zatem ogólne środowisko prawne określone powyżej w motywach 611–619 w połączeniu z konkretnymi ustaleniami wynikającymi z dochodzenia.
- (627) Komisja ustaliła, że wyemitowane obligacje zostały wyemitowane z oprocentowaniem poniżej poziomu, którego należało oczekiwać, biorąc pod uwagę sytuację finansową i ryzyko kredytowe przedsiębiorstw, w tym poniżej referencyjnej stopy procentowej wolnej od ryzyka publikowanej przez NIFC, o czym mowa w motywie 632 poniżej.
- (628) W praktyce na oprocentowanie obligacji, podobnie jak kredytów, wpływ ma rating kredytowy przedsiębiorstwa. W motywie 481 Komisja stwierdziła jednak, że lokalny rynek ratingów kredytowych jest zakłócony, a ratingi są niewiarygodne.
- (629) W świetle powyższych rozważań Komisja stwierdziła, że chińskie instytucje finansowe postępowały zgodnie z instrukcjami dotyczącymi polityki określonymi w decyzji nr 40 oraz odpowiednimi wytycznymi dotyczącymi zielonych obligacji, zapewniając finansowanie preferencyjne przedsiębiorstwom należącym do promowanego sektora przemysłu, a zatem działały jako organy publiczne w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego albo jako organy, którym rząd powierzył lub wyznaczył wykonywanie funkcji w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego.
- (630) Organizując emisję obligacji o stopie procentowej niższej od stopy rynkowej odpowiadającej rzeczywistemu profilowi ryzyka emitenta, jak określono w sekcji 3.5.2.3 powyżej i zgadzając się na inwestowanie w takie obligacje, instytucje finansowe zapewniły korzyść producentowi eksportującemu objętemu próbą.

3.5.4.3. Szczegółność

- (631) Komisja uznała, że finansowanie preferencyjne w formie obligacji ma charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ emisja obligacji wymaga zatwierdzenia przez organy rządowe, a ustawa o papierach wartościowych stanowi, że emisja obligacji musi być zgodna z polityką przemysłową państwa. Jak już wspomniano w motywie 439 i 619, przemysł BEV uznaje się za przemysł promowany w „Katalogu wytycznych dotyczących restrukturyzacji przemysłu”.
- (632) Ponadto jeżeli chodzi w szczególności o zielone obligacje, mogą być one emitowane wyłącznie przez przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie niektórych rodzajów działalności przemysłowej wymienionych w katalogu zielonej działalności przemysłowej.

3.5.4.4. Obliczanie kwoty subsydiów

- (633) Ponieważ obligacje stanowią w istocie inny rodzaj instrumentu dłużnego, zasadniczo podobny do kredytów, i ze względu na to, że metoda obliczeń w odniesieniu do kredytów już opiera się na koszyku obligacji, Komisja zdecydowała się przyjąć metodę obliczeń stosowaną w odniesieniu do kredytów, jak opisano w sekcji 3.5.2.3 powyżej. Oznacza to, że względny spread między obligacjami korporacyjnymi ocenionymi w USA na AA i obligacjami korporacyjnymi ocenionymi w USA na B o tym samym czasie trwania stosuje się w odniesieniu do podstawowej stopy procentowej LBCh w celu ustalenia rynkowej stawki oprocentowania dla obligacji, a następnie w celu określenia korzyści uzyskanej w ten sposób wartość porównuje się z rzeczywistą stopą odsetek płaconych przez przedsiębiorstwo.
- (634) Jak zauważono w motywie 378, ustalono, że co najmniej jedno przedsiębiorstwo grupy Geely wydało papiery wartościowe zabezpieczone aktywami mające zastosowanie w OD, w odniesieniu do których grupa nie dostarczyła żadnych informacji. W przypadku tego przedsiębiorstwa kwota subsydium została obliczona na podstawie informacji znalezionych w domenie publicznej, a mianowicie na informacji wydanych inwestorom na giełdach papierów wartościowych oraz na korzyściach uzyskanych przez inną współpracującą grupę objętą próbą.

- (635) Jak podkreślono w motywie 329, kilka przedsiębiorstw powiązanych z grupą SAIC nie udzieliło odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Dotyczyło to w szczególności kilku przedsiębiorstw należących do grupy przedsiębiorstw specjalizujących się w działalności finansowej. W przypadku tych przedsiębiorstw kwota subsydium została obliczona na podstawie informacji dotyczących kwot, dat rozpoczęcia i zakończenia oraz stóp procentowych obligacji, zawartych w publicznie dostępnych sprawozdaniach finansowych lub w informacjach wydanych inwestorom na giełdach.

3.5.4.5. Wnioski dotyczące finansowania preferencyjnego: pozostałe rodzaje finansowania

- (636) Komisja ustaliła, że wszystkie objęte próbą grupy producentów eksportujących korzystały z finansowania preferencyjnego w postaci linii kredytowych, akceptów bankowych oraz obligacji. W świetle istnienia wkładu finansowego, korzyści dla producentów eksportujących oraz szczególności Komisja uznała te rodzaje finansowania preferencyjnego za subsydium stanowiące podstawę środków wyrównawczych.
- (637) Stopa subsydiowania ustalona w odniesieniu do opisanego powyżej finansowania preferencyjnego w okresie objętym dochodzeniem na rzecz grup przedsiębiorstw objętych próbą wyniosła:

Finansowanie preferencyjne: pozostałe rodzaje finansowania

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	3,60 %
Grupa Geely	3,30 %
Grupa SAIC	8,27 %

3.6. Programy dotacji

- (638) Komisja ustaliła, że wszystkie trzy grupy przedsiębiorstw objęte próbą korzystały z różnych programów dotacji.

3.6.1. Bezpośrednie dotacje gotówkowe

- (639) Tylko jedna z objętych próbą grup eksportujących, grupa BYD, przedstawiła podstawowe informacje dotyczące dotacji otrzymanych w okresie objętym dochodzeniem. Pozostałe dwie objęte próbą grupy eksportujące nie dostarczyły żadnej podstawy prawnej dla otrzymanych dotacji, w związku z czym obliczenie kwoty subsydium związanej z bezpośrednimi dotacjami gotówkowymi przyznanymi tym grupom eksportującym opierało się na dostępnym stanie faktycznym, zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego.
- (640) Dotacje otrzymane przez grupę BYD dotyczyły technologii, innowacji i rozwoju, zakupu środków trwałych, wspierania i promowania przemysłu oraz nagród gotówkowych za pracę, podatków i różnych innych celów.

a) Podstawa prawna

- (641) Dotacji dla grupy BYD udzielały rządowe organy krajowe, organy prowincji, organy miejskie lub okręgowe; wydawało się, że wszystkie te dotacje miały szczególny charakter w odniesieniu do grupy bądź określonej lokalizacji geograficznej lub przemysłu. Zwykle nie ujawniano szczegółów prawnych co do konkretnych przepisów, na mocy których korzyści te zostały przyznane, o ile w ogóle istniała jakakolwiek podstawa prawna. Komisja otrzymała jednak kopię dokumentu dotyczącego wszystkich dotacji, wydanego przez organ rządowy, który towarzyszył przyznaniu środków finansowych (zwanego dalej „obwieszczeniem”).

b) Ustalenia

- (642) Ze względu na dużą liczbę dotacji, które Komisja znalazła w księgach grupy BYD, w niniejszym rozporządzeniu przedstawiono tylko podsumowanie najważniejszych ustaleń. Dowody na istnienie licznych dotacji oraz na to, że zostały one udzielone przez różne szczeble rządu ChRL, zostały dostarczone grupie BYD w szczegółowym ujawnieniu.

- (643) W odniesieniu do dwóch pozostałych grup eksportujących objętych próbą Komisja stwierdziła, że w swoich odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu podały one jedynie łączną kwotę otrzymanych dotacji, z wyszczególnieniem dotacji związanych z dochodem i dotacji związanych z aktywami i nie były skłonne przedstawić bardziej szczegółowego podziału i podstawy prawnej poszczególnych otrzymanych dotacji.
- (644) Komisja ustaliła, że do instrumentów, za których pomocą rząd ChRL kieruje rozwojem sektora BEV, należą bezpośrednie subsydia państwowe. Subsydia te zostały potwierdzone w publicznie dostępnych sprawozdaniach rocznych producentów eksportujących objętych próbą oraz podczas wizyty weryfikacyjnej na miejscu i zostały przekazane jako inne dochody lub przychody odroczone w sprawozdaniach finansowych producentów eksportujących.

c) Wniosek

- (645) Dotacje te stanowiły subsydia w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (i) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego, ponieważ doszło do przekazu środków finansowych od rządu ChRL w postaci dotacji na rzecz objętych próbą grup przedsiębiorstw, w wyniku czego uzyskały one korzyść.
- (646) Fundusze te były księgowane jako subsydia rządowe na rachunkach producentów eksportujących objętych próbą. Szczegółowe informacje na temat tych dotacji przekazane przez grupę BYD stanowiły dla Komisji pozytywny dowód dotacji przyznającej korzyść.
- (647) Komisja oceniła wszystkie dotacje otrzymane przez grupę BYD i stwierdziła, że nie wszystkie były szczególne dla produkcji BEV. Dotacje związane z technologią, innowacjami i rozwojem, zakupem środków trwałych oraz wsparciem przemysłowym i promocją zostały uznane za szczególne w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) i art. 4 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, biorąc pod uwagę, że z dokumentów przedstawionych przez grupę BYD wynika, że są one ograniczone do niektórych przedsiębiorstw, niektórych gałęzi przemysłu, takich jak przemysł BEV, lub konkretnych projektów w określonych regionach.
- (648) Ponadto dotacje te nie spełniały wymogów braku występowania szczególności zawartego w art. 4 ust. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego, biorąc pod uwagę fakt, że warunki kwalifikowalności oraz faktyczne kryteria kwalifikacji przedsiębiorstw nie są przejrzyste i obiektywne i nie znajdują automatycznego zastosowania.
- (649) Ponieważ dwie pozostałe objęte próbą grupy eksportujące nie dostarczyły żadnych szczegółowych informacji na temat otrzymanych dotacji, Komisja oparła swoje ustalenia na art. 28 rozporządzenia podstawowego i stwierdziła, że wszystkie dotacje otrzymane przez te grupy były szczególne i związane z produkcją produktu objętego postępowaniem.

d) Obliczanie kwoty subsydiów

- (650) Korzyść obliczono jako kwotę uzyskaną w OD lub kwotę przypisaną do OD, przy czym kwota ta została zamortyzowana o okres użytkowania składnika aktywów trwałych, z którym związana była dotacja otrzymana przed OD.
- (651) Stopy subsydiowania ustalone w odniesieniu do wszystkich dotacji przyznanych w okresie objętym dochodzeniem na rzecz producentów eksportujących objętych próbą wyniosły:

Dotacje

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	0,61 %
Grupa Geely	2,31 %
Grupa SAIC	8,56 %

3.6.2. *Polityka subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii*

- (652) W toku dochodzenia ustalono, że rząd ChRL, zarówno na szczeblu centralnym, jak i niższym niż centralny, przekazał środki producentom BEV w formie wypłat gotówkowych na jednostkę BEV sprzedawanych w Chinach, przynosząc bezpośrednie korzyści producentom BEV. Stanowi to bezpośredni transfer środków finansowych na rzecz producentów BEV w oparciu o ich sprzedaż w Chinach.

- (653) Program ma zastosowanie do pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii („NEV”), w tym BEV, sprzedawanych na rynku krajowym. Kwota wypłat gotówkowych jest ustalana na poziomie instytucji rządowych na szczeblu centralnym i różni się w zależności od okresu, w którym miała miejsce sprzedaż, oraz rodzaju pojazdów NEV (np. BEV lub pojazdów hybrydowych typu plug-in).
- (654) Program ogranicza się do sprzedaży modeli pojazdów NEV wymienionych w katalogu opublikowanym przez rząd ChRL. Aby otrzymać wypłaty, producenci BEV są zobowiązani do przedkładania co roku kompleksowego sprawozdania dotyczącego likwidacji wraz ze szczegółowymi informacjami na temat ich sprzedaży z poprzedniego roku. Obejmuje to faktury sprzedaży, specyfikacje techniczne produktów oraz dane dotyczące rejestracji pojazdu. Po ich przedłożeniu właściwe organy na różnych szczeblach administracji rządowej weryfikują dostarczone dane. Następnie środki są przekazywane producentom.

a) Podstawa prawna

- (655) Podstawą prawną tego programu jest obwieszczenie w sprawie polityki wsparcia finansowego na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w latach 2016–2020 ([2015] nr 134), które zostało zmienione obwieszczeniem Ministerstwa Finansów w sprawie dostosowania polityki subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii ([2016] nr 958), zmienione obwieszczeniem w sprawie polityki subsydiów fiskalnych na rzecz poprawy promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii ([2020] nr 86) oraz obwieszczeniem w sprawie polityki subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w 2022 r. ([2021] nr 466).

b) Ustalenia wynikające z dochodzenia

Zamiar rządu ChRL dotyczący wsparcia bezpośredniego krajowego przemysłu BEV

- (656) Wbrew twierdzeniu rządu ChRL i innych stron, że subsydlum to miało przynieść korzyści konsumentom, w toku dochodzenia ustalono, że program miał na celu zwiększenie sprzedaży producentów krajowych poprzez wypłaty z zasobów państwowych. Program ma na celu wspieranie rozwoju przemysłu NEV i jest skierowany w szczególności do producentów NEV (w przeciwieństwie do konsumentów).
- (657) Głównym celem tego programu subsydiowania było wspieranie przyspieszonego rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, w tym przemysłu BEV. W szczególności obwieszczenie w sprawie polityki wsparcia finansowego na rzecz promowania i stosowania nowych pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w latach 2016–2020 ma następujące brzmienie: „W celu utrzymania ciągłości polityki i promowania przyspieszonego rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, Ministerstwo Finansów, Ministerstwo Nauki i Technologii, Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informatycznych oraz Krajowa Komisja Rozwoju i Reform (zwane dalej „czterema ministerstwami i komisjami”) będą w dalszym ciągu realizować politykę dotacji na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w latach 2016–2020 zgodnie z wymogami „Wytucznych Generalnego Biura Rady Państwa w sprawie przyspieszenia promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii” (Guobanfa [2014] nr 35). Późniejsze poprawki i zmiany zawierają podobne sformułowanie ⁽²¹¹⁾.
- (658) To producenci NEV, a nie konsumenci, znajdują się w centrum polityki subsydiów fiskalnych. Producenci NEV są adresatami programu; to oni muszą spełnić wymogi, aby otrzymać wypłaty; muszą również przedstawić informacje dotyczące procesu produkcji i sprzedaży. Obejmuje to przedłożenie sprawozdań z obliczeń funduszu za poprzedni rok wraz ze szczegółowymi informacjami na temat sprzedaży produktów, operacji, w tym faktur sprzedaży, parametrów technicznych produktu i informacji dotyczących rejestracji pojazdów. Ponadto zachęcono ich do opracowania platform monitorowania i kontroli w celu przekazywania tych informacji.
- (659) Producenci NEV (wraz z samorządami lokalnymi) podlegali również bezpośrednio mechanizmowi nakładania sankcji karnych w przypadku nadużyć finansowych, przy czym ramy prawne przewidują, że należy podejmować działania bezpośrednio przeciwko przedsiębiorstwom produkującym, które otrzymują dotacje w sposób niezgodny z prawem.

⁽²¹¹⁾ Obwieszczenie Ministerstwa Finansów w sprawie dostosowania polityki subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii (Caijian [2016] nr 958), obwieszczenie w sprawie polityki subsydiów fiskalnych na rzecz poprawy promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii (Caijian [2020] nr 86) oraz obwieszczenie w sprawie polityki subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii z 2022 r. (Caijian [2021] nr 466).

- (660) Ponadto program wstrzymano 31 grudnia 2022 r. głównie z przyczyn związanych z rozwojem przemysłu NEV w Chinach. Rząd ChRL przyznał⁽²¹²⁾, że podjął decyzję o zakończeniu programu, gdy uznał, że chiński przemysł NEV osiągnął odpowiedni poziom rozwoju i skali.
- (661) Ponadto fakt, że program ograniczał się do produkowanych w kraju NEV, świadczy o tym, że celem programu był rozwój produkcji, a nie konsumpcji pojazdów typu BEV. Komisja ustaliła, że korzyści z programu nie dotyczyły żadnego z przywiezionych pojazdów. Do rządu ChRL zwrócono się w szczególności o przedstawienie informacji na temat zakresu, w jakim przywożone BEV były objęte korzyściami z programu w okresie jego trwania. Rząd ChRL twierdził, że przywożone BEV kwalifikowały się do objęcia tym programem, rząd ChRL przyznał jednak, że subsydlum to nigdy nie zostało przyznane przedsiębiorstwom importującym lub producentom zagranicznym. W rzeczywistości rząd ChRL nie był w stanie wykazać, że obowiązywała procedura umożliwiająca zagranicznym producentom lub importerom ubieganie się o środki finansowe i ich otrzymywanie w ramach polityki subsydiów fiskalnych. Ponadto, zgodnie z dostępnymi informacjami⁽²¹³⁾ pojazdy napędzane nowymi źródłami energii mogły być subsydiowane tylko wtedy, gdy akumulator został wyprodukowany przez chińskie przedsiębiorstwo. W rezultacie stwierdzono, że program ten przyniósł korzyści wyłącznie producentom BEV w Chinach i był przeznaczony wyłącznie dla nich.

Czas trwania programu, rola władz lokalnych i programy równoległe.

- (662) Jak wyjaśniono w motywie 641 - 659, pojazdy napędzane nowymi źródłami energii sprzedane po 31 grudnia 2022 r. nie kwalifikują się już do objęcia ich polityką subsydiów fiskalnych. Dochodzenie wykazało jednak, że producenci BEV nadal korzystali z tego programu subsydiowania w OD i nadal będą korzystać ze środków otrzymanych w ramach tego programu przez dłuższy okres po OD.
- (663) Na przykład przekazanie środków finansowych związanych ze wszystkimi kwalifikującymi się BEV sprzedanymi i zarejestrowanymi w 2020 r. miało miejsce dopiero pod koniec 2023 r. Dochodzenie wykazało również, że w OD przekazano środki finansowe producentom eksportującym objętym próbą w odniesieniu do samochodów sprzedanych w 2018 r. W związku z tym Komisja stwierdziła, że producenci BEV będą nadal korzystać z bezpośredniego transferu środków pieniężnych w ramach tego programu w latach następujących po OD.
- (664) Ponadto dochodzenie wykazało, że władze lokalne, pod bezpośrednim lub pośrednim kierownictwem rządu ChRL, ustanowiły dużą liczbę podobnych programów, z których niektóre ściśle przypominają program krajowy. Takie lokalne inicjatywy mają wspólny cel, jakim jest zachęcanie do produkcji BEV, co doprowadzi do dalszego wspierania chińskich producentów BEV.

c) Korzyść

- (665) W OD producenci BEV korzystali z bezpośrednich wypłat gotówkowych od rządu ChRL na podstawie zgłoszonej sprzedaży.
- (666) Producenci objęci próbą i rząd ChRL twierdzili, że subsydlum przynosi korzyści przede wszystkim konsumentom, a nie producentom, ponieważ rzekomo producenci przyznawali konsumentom dotacje w imieniu rządu podczas sprzedaży pojazdów. W ramach tego programu, gdy producenci BEV sprzedają pojazd napędzany nowymi źródłami energii, przedsiębiorstwo ustala cenę z klientem. Cena zapłacona przez klienta jest rzekomo wynikiem zdyskontowania kwoty subsydiów od teoretycznej ceny bazowej ustalonej przez przedsiębiorstwo. Rabat ten powinien uwzględniać kwotę subsydiów. W tym sensie klient ma płacić obniżoną cenę, z tytułu której przedsiębiorstwo następnie otrzymuje zwrot od rządu.
- (667) Pomimo domniemanego zamiaru przynoszenia korzyści konsumentom w rzeczywistości rząd ChRL bezpośrednio przekazał środki w formie środków pieniężnych producentom BEV w oparciu o ich działalność gospodarczą i zgłaszał wcześniejszą sprzedaż. Stanowi to jednoznacznie wyraźną zachętę do produkcji BEV i przyniosło wymierne korzyści producentom.

⁽²¹²⁾ Zgodnie z obwieszczeniem w sprawie polityki subsydiów fiskalnych na rzecz promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii z 2022 r. (Cai Jian [2021] nr 466).

⁽²¹³⁾ Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries, New York Times, 22 grudnia 2021 r. <https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html>.

- (668) Ponadto dochodzenie wykazało, że fakt przyznania lub braku subsydium nie był skorelowany z ostateczną ceną, którą płacili konsumenci. Subsydium nie miało zauważalnego wpływu na cenę płaconą przez konsumentów przed wycofaniem lub po wycofaniu subsydium.
- (669) Istnieją dowody na to, że ceny reprezentatywnych modeli dla konsumentów utrzymywały się na stałym poziomie, a nawet spadły we wszystkich trzech przedsiębiorstwach objętych próbą po oficjalnym zakończeniu programu polityki subsydiów fiskalnych w grudniu 2022 r. Gdyby w trakcie trwania programu ceny pojazdów sprzedanych w 2022 r. zostały obniżone o kwotę subsydium, ceny tych pojazdów powinny wzrosnąć o tę samą kwotę w styczniu 2023 r., gdy pojazd przestał kwalifikować się do objęcia subsydium.
- (670) Miała jednak miejsce sytuacja odwrotna. Ceny tych modeli pozostały takie same albo stopniowo spadały przez pozostałą część okresu objętego dochodzeniem. W związku z tym subsydium w 2022 r. nie przyniosło korzyści konsumentom w postaci niższych cen. Zamiast tego producenci ustalili ceny, które umożliwiły im uzyskanie pełnego subsydium.
- (671) Ponadto w toku dochodzenia ustalono, że rząd ChRL nie wdrożył żadnych środków zapewniających przeniesienie korzyści z subsydium na klientów, a ustalanie cen pozostawiono producentom. W związku z tym zarówno projekt, jak i sposób działania programu miały zapewnić korzyści producentom NEV.
- (672) Ze względu na rozbieżność czasową między sprzedażą BEV a wypłatą środków rządowych, której producenci nie są w stanie przewidzieć, niepewność co do harmonogramu wypłat może trwać do czterech lat. W rezultacie korzyść dla producentów jest w pełni realna po ostatecznym otrzymaniu wypłat.

d) Szczegółność

- (673) Subsydium ma charakter szczególny, ponieważ jest skierowane wyłącznie do przemysłu NEV, w tym przemysłu BEV. Ponadto wśród producentów BEV program przyniósł korzyści wyłącznie producentom BEV w Chinach i został opracowany wyłącznie dla nich.

e) Wniosek

- (674) Komisja uznała, że opisana powyżej polityka subsydiów fiskalnych stanowi subsydium w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (i) rozporządzenia podstawowego, ponieważ istnieje wkład finansowy w postaci bezpośredniego transferu środków finansowych, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw objętych postępowaniem.

f) Obliczanie kwoty subsydiów

- (675) Subsydium przyznano na podstawie liczby jednostek BEV sprzedanych w Chinach. Kwota korzyści w OD została obliczona na podstawie wypłat otrzymanych na rzecz BEV w ramach tego programu przez producentów objętych próbą w OD.
- (676) Stopa subsydiowania ustalona w odniesieniu do tego programu dla objętych próbą producentów eksportujących w okresie objętym dochodzeniem wynosi:

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	2,18 %
Grupa Geely	2,14 %
Grupa SAIC	2,28 %

3.7. **dostarczanie towarów i świadczenie usług przez rząd za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia**

3.7.1. *przyznawanie przez rząd prawa do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia*

- (677) Zanim tytuł prawny do gruntu lub tytuł oparty na zasadzie słuszności zostanie zastrzeżony lub przyznany osobie prawnej lub fizycznej, wszystkie grunty w ChRL należą do państwa albo są własnością wspólną wsi lub okręgów miejskich. Wszystkie działki w obszarach zurbanizowanych należą do państwa, a wszystkie działki w obszarach wiejskich są własnością wsi lub okręgów miejskich.

(678) Zgodnie z konstytucją ChRL i prawem gruntowym przedsiębiorstwa i osoby fizyczne mogą jednak nabyć „prawa do użytkowania gruntów” („LUR”). W przypadku gruntów przemysłowych okres dzierżawy wynosi zwykle 50 lat, które można przedłużyć o kolejne 50 lat.

a) Podstawa prawna/uregulowania prawne

(679) W Chinach przyznawanie praw do użytkowania gruntów regulowane jest ustawą Chińskiej Republiki Ludowej o zarządzaniu gruntami ⁽²¹⁴⁾. Podstawę prawną stanowią również następujące dokumenty:

- 1) prawo rzeczowe Chińskiej Republiki Ludowej (zarządzenie nr 62 Przewodniczącego Chińskiej Republiki Ludowej) ⁽²¹⁵⁾,
- 2) ustawa Chińskiej Republiki Ludowej o zarządzaniu gruntami (zarządzenie nr 28 Przewodniczącego Chińskiej Republiki Ludowej) ⁽²¹⁶⁾,
- 3) Ustawa Chińskiej Republiki Ludowej o zarządzaniu nieruchomościami miejskimi (zarządzenie nr 29 Przewodniczącego Chińskiej Republiki Ludowej) ⁽²¹⁷⁾;
- 4) przepisy przejściowe Chińskiej Republiki Ludowej dotyczące przyznawania i przenoszenia prawa do użytkowania gruntów państwowych na obszarach miejskich (dekret nr 55 Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej) ⁽²¹⁸⁾,
- 5) rozporządzenie w sprawie wdrożenia ustawy Chińskiej Republiki Ludowej o zarządzaniu gruntami (zarządzenie Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej [2014] nr 653) ⁽²¹⁹⁾,
- 6) przepisy w sprawie przekazywania praw do użytkowania gruntów budowlanych będących własnością państwa w drodze zaproszenia do przetargu, aukcji oraz oferty (obwieszczenie nr 39 CSRC) ⁽²²⁰⁾, oraz
- 7) obwieszczenie Rada Państwa Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie istotnych kwestii dotyczących wzmocnienia kontroli nad gruntami (Guo Fa [2006] nr 31) ⁽²²¹⁾.

b) Ustalenia wynikające z dochodzenia

(680) Zgodnie z art. 10 dokumentu „Przepisy w sprawie przekazywania praw do użytkowania gruntów budowlanych będących własnością państwa w drodze zaproszenia do przetargu, aukcji oraz oferty” władze lokalne ustalają ceny gruntów zgodnie z systemem wyceny gruntów miejskich, który jest aktualizowany raz na trzy lata, oraz zgodnie z polityką przemysłową rządu.

(681) W wyniku poprzednich dochodzeń ⁽²²²⁾ Komisja stwierdziła, że ceny płacone za prawa do użytkowania gruntów w ChRL nie są reprezentatywne dla ceny rynkowej, która jest określana na podstawie popytu i podaży na wolnym rynku, ponieważ ustalono, że system aukcyjny jest niejasny i nieprzejrzysty i w praktyce nie funkcjonuje, a ceny są ustanawiane dowolnie przez władze. Jak wspomniano w poprzednim motywie, władze ustanawiają ceny zgodnie z systemem wyceny gruntów miejskich, w którym jednym z kryteriów jest obowiązek uwzględnienia przy ustalaniu ceny gruntów przemysłowych również polityki przemysłowej.

(682) W trakcie prowadzonego dochodzenia nie wykazano żadnych widocznych zmian w tym zakresie. Na przykład Komisja ustaliła, że większość grup przedsiębiorstw objętych próbą uzyskała prawo do użytkowania gruntów za dokładnie taką cenę, jaka była oferowana w postępowaniu przetargowym przez władze lokalne.

⁽²¹⁴⁾ Zob. ustawa ChRL o zarządzaniu gruntami z dnia 25 czerwca 1986 r., z późniejszymi zmianami, dostępna pod adresem: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC003560>

⁽²¹⁵⁾ Zob. Prawo rzeczowe ChRL z dnia 16 marca 2007 r., dostępne pod adresem: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Law/2009-02/20/content_1471118.htm

⁽²¹⁶⁾ Zob. rozporządzenie w sprawie wdrożenia ustawy ChRL o zarządzaniu gruntami z dnia 27 grudnia 1998 r., z późniejszymi zmianami, dostępne pod adresem: <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC170451>

⁽²¹⁷⁾ Zob. <https://law.pkulaw.com/chinalaw/d8db5e659bc282b9bdfb.html>

⁽²¹⁸⁾ Zob. <https://law.pkulaw.com/chinalaw/66cde758ad66f43bbdfb.html>

⁽²¹⁹⁾ Zob. <https://law.pkulaw.com/chinalaw/6ef282863f024c04bdfb.html>

⁽²²⁰⁾ Zob. <https://law.pkulaw.com/chinalaw/58891db210496a5fbdfb.html?keyword=%E5%9B%BD%E6%9C%89%E5%BB%BA%E8%AE%BE%E7%94%A8%E5%9C%B0%E4%BD%BF%E7%94%A8%E6%9D%83>

⁽²²¹⁾ Zob. https://www.gov.cn/zwggk/2006-09/05/content_378186.htm

⁽²²²⁾ Zob. sprawa dotycząca wyrobów płaskich walcowanych na gorąco, motywy 295–299, sprawa dotycząca opon, motywy 488–490, sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego, motywy 500–502, sprawa dotycząca przewodów światłowodowych, motywy 541–543, sprawa dotycząca ACF, motywy 540–548.

(683) Powyższy dowód przeczy twierdzeniu rządu ChRL, że ceny płacone za prawo do użytkowania gruntów w ChRL są reprezentatywne dla ceny rynkowej, która jest określana na podstawie popytu i podaży na wolnym rynku.

c) Wniosek

(684) Ustalenia dokonane podczas dochodzenia pokazują, że sytuacja dotycząca nabywania praw do użytkowania gruntu w ChRL jest nieprzejrzysta, a władze dowolnie ustanawiają ceny.

(685) Przyznawanie prawa do użytkowania gruntów przez rząd ChRL należy zatem uznać za subsydlum w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego w formie dostarczenia towarów, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw będących odbiorcami. Jak wyjaśniono w motywach 676–679 powyżej, w ChRL nie istnieje funkcjonujący rynek gruntów, a użycie zewnętrznego poziomu referencyjnego (zob. motyw 688) wskazuje, że kwoty płacone za prawa do użytkowania gruntów przez producentów eksportujących objętych próbą są znacznie niższe od normalnych stawek rynkowych.

(686) W kontekście preferencyjnego dostępu do gruntów przemysłowych przez przedsiębiorstwa należące do określonych sektorów Komisja odnotowała, że jak wspomniano w motywie 680 powyżej, cena ustalona przez władze lokalne musi uwzględniać politykę przemysłową rządu. W ramach tej polityki przemysłowej przemysł BEV jest wymieniony jako promowany sektor przemysłu. Ponadto zgodnie z decyzją nr 40 Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej, przy udostępnianiu gruntów organy publiczne biorą pod uwagę „Katalog wytycznych dotyczących restrukturyzacji przemysłowej” oraz politykę przemysłową. Art. XVIII decyzji nr 40 wyraźnie stanowi, że sektory „o ograniczonych prawach” nie będą miały dostępu do praw do użytkowania gruntów. W związku z tym przedmiotowe subsydlum ma charakter szczególnie w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) i c) rozporządzenia podstawowego, ponieważ preferencyjne przyznawanie gruntów ogranicza się do przedsiębiorstw należących do określonych sektorów, w tym przypadku do przemysłu BEV, a praktyki rządu w tej dziedzinie są niejasne i nieprzejrzyste.

d) Obliczanie kwoty subsydiów

(687) Podobnie jak w ramach poprzednich dochodzeń⁽²²³⁾ i zgodnie z art. 6 lit. d) pkt (ii) rozporządzenia podstawowego jako zewnętrzny poziom referencyjny zastosowano ceny gruntów z wydzielonego obszaru celnego Tajwanu, Penghu, Kinmen i Matsu („Chińskie Tajpej”) ⁽²²⁴⁾. Korzyść dla odbiorców oblicza się poprzez uwzględnienie różnicy między kwotami faktycznie płaconymi przez każdego z objętych próbą producentów eksportujących (tj. ceny faktycznie zapłaconej zgodnie z umową oraz, w stosownych przypadkach, ceny podanej w umowie, pomniejszonej o kwotę zwrotów/dotacji przyznanych przez instytucje samorządowe na szczeblu lokalnym) za prawo do użytkowania gruntów a kwotami, które powinny być normalnie zapłacone, na podstawie poziomu referencyjnego Chińskiego Tajpej.

(688) Komisja uważa, że Chińskie Tajpej stanowi odpowiedni zewnętrzny poziom referencyjny z następujących powodów:

- porównywalny poziom rozwoju gospodarczego, PKB i struktury gospodarczej w Chińskim Tajpej i w większości chińskich prowincji oraz miast, w których producenci eksportujący objęci próbą mają swoje siedziby,
- geograficzna bliskość ChRL i Chińskiego Tajpej,
- wysoki stopień rozwoju infrastruktury przemysłowej w Chińskim Tajpej oraz w wielu prowincjach ChRL,
- silne powiązania gospodarcze między Chińskim Tajpej a ChRL oraz fakt prowadzenia przez nie handlu transgranicznego,
- wysoka gęstość zaludnienia w wielu prowincjach ChRL i w Chińskim Tajpej,
- podobieństwa w zakresie rodzaju gruntów oraz transakcji wykorzystywanych przy ustalaniu odpowiedniego poziomu referencyjnego na wspomnianym obszarze i w ChRL; oraz
- wspólne cechy demograficzne, lingwistyczne i kulturowe Chińskiego Tajpej i ChRL.

⁽²²³⁾ Zob. sprawa dotycząca opon, sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego, sprawa dotycząca przewodów światłowodowych i sprawa dotycząca ACF.

⁽²²⁴⁾ Podtrzymane wyrokiem Sądu z dnia 11 września 2014 r., Gold East Paper i Gold Huacheng Paper/Rada, T-444/11, ECLI:EU:T:2014:773.

- (689) Zgodnie z metodyką przyjętą w poprzednich dochodzeniach ⁽²²⁵⁾ Komisja zastosowała średnią cenę gruntu za metr kwadratowy ustaloną dla Chińskiego Tajpej, skorygowaną o inflację i zmiany PKB począwszy od dat sporządzenia odpowiednich umów przyznających prawa do użytkowania gruntów. Informacje dotyczące cen gruntów przemysłowych od 2013 r. zostały pozyskane ze stron internetowych Biura Przemysłowego Ministerstwa Spraw Gospodarczych Tajwanu ⁽²²⁶⁾. Za poprzednie lata ceny zostały skorygowane na podstawie poziomu inflacji i zmian PKB na mieszkańca według bieżących cen w USD dla Chińskiego Tajpej opublikowanych przez MFW w 2013 r.
- (690) Stopa subsydiowania ustalona w odniesieniu do tego subsydium dla objętych próbą producentów eksportujących w okresie objętym dochodzeniem wynosi:

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	1,20 %
Grupa Geely	0,84 %
Grupa SAIC	0,67 %

3.7.2. *Dostarczanie przez rząd akumulatorów i kluczowych materiałów wsadowych do produkcji akumulatorów (tj. fosforanu litowo-żelazowego) za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia*

a) Wprowadzenie

- (691) W memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów Komisja stwierdziła, że istnieje duża liczba konkretnych planów, w ramach których rząd ChRL lub samorządy lokalne udzielają wsparcia w szczególności na rzecz rozwoju surowców i materiałów wsadowych do produkcji BEV, a także akumulatorów. Dowody zawarte w memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów wykazały, że rząd ChRL stworzył ramy, dzięki którym wspierane są wszystkie poziomy łańcucha przemysłu BEV, od wydobycia kluczowych surowców do produkcji materiałów wsadowych po pośrednie materiały wsadowe i produkt końcowy, w celu szybkiego i silnego rozwoju przemysłu BEV. Zostało to potwierdzone przez analizę przeprowadzoną przez Komisję, która wykazała, że rząd ChRL postrzega dostawców surowców wyższego szczebla i dostawców akumulatorów jako część szerszych ram na rzecz rozwoju i promowania przemysłu BEV jako całości.
- (692) Lit, kobalt, nikiel, miedź (stosowana w postaci folii miedzianej), aluminium (również w postaci folii aluminiowej i jako taśmy aluminiowe do obudowy ogniw) i grafit są głównymi surowcami wykorzystywanymi w akumulatorach bazujących na technologii fosforanu litowo-żelazowego (zwanym dalej „litem” lub „LFP”) i akumulatorach bazujących na tlenku litowo-niklowo-kobaltowo-manganowym („NMC”). Oba rodzaje akumulatorów należą do tak zwanych „akumulatorów litowo-jonowych”. Komisja ustaliła, że grupa BYD była jedynym zintegrowanym pionowo objętym próbą producentem eksportującym BEV produkującym akumulatory LFP do BEV. Komisja zebrała informacje od grupy BYD na temat surowców wykorzystywanych do produkcji ogniw do zestawów akumulatorów (tj. taśmy aluminiowej, folii aluminiowej, folii miedzianej, grafitu i LFP). Biorąc pod uwagę znaczenie LFP w procesie produkcji akumulatorów (około [25–35 %] kosztów produkcji akumulatora), Komisja skoncentrowała swoje dochodzenie na etapie tymczasowym na kwestii dostarczania LFP za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.
- (693) W toku dochodzenia Komisja ustaliła w szczególności, że jedyna pionowo zintegrowana grupa zaopatrywała się w LFP na potrzeby produkcji akumulatorów BEV u powiązanych i niepowiązanych dostawców. LFP jest rodzajem litu używanym w akumulatorach LFP i jest uzyskiwany przez zmieszanie węgla litu z fosforanem żelaza. LFP jest głównym składnikiem ogniw baterii, stanowiącym ogółem około [25–35] % kosztu zestawu akumulatorów.
- (694) Pozostałe dwie grupy (SAIC i Geely) zaopatrywały się w akumulatory u dostawców niepowiązanych i powiązanych, a także w spółkach joint venture z Contemporary Amperex Technology Company Limited („CATL”). Zestaw akumulatorów jest głównym czynnikiem kosztotwórczym BEV, stanowiącym ogółem [40–50] % kosztów produkcji.

⁽²²⁵⁾ Zob. sprawy dotyczące materiałów z włókna szklanego, wyrobów ze stali powlekannej organicznie, paneli słonecznych i przewodów światłowodowych.

⁽²²⁶⁾ <https://lvr.land.moi.gov.tw>

(695) Na tym etapie postępowania Komisja skupiła się zatem na głównych czynnikach kosztotwórczych w produkcji BEV, a mianowicie 1) na zaopatrywaniu się w akumulatory w odniesieniu do niezintegrowanego producenta eksportującego BEV oraz 2) na zaopatrywaniu się w LFP, jako głównego surowca wykorzystywanego do produkcji akumulatorów, w odniesieniu do zintegrowanego producenta eksportującego BEV.

b) Odmowa współpracy i wykorzystanie dostępnych faktów

(696) Jak wskazano w sekcji 3.3.1.1, rząd ChRL nie przesłał specjalnego kwestionariusza przeznaczonego dla dostawców surowców i akumulatorów BEV znanym dostawcom w Chinach, mimo że został o to poproszony. Ponadto rząd ChRL nie przedstawił kluczowych informacji na temat charakterystyki krajowego rynku materiałów wsadowych do produkcji BEV w Chinach i podmiotów gospodarczych na tym rynku.

(697) Ponieważ Komisja nie otrzymała żadnych informacji od rządu ChRL, w szczególności na temat obowiązujących ram prawnych, struktury rynku krajowego, cen, mechanizmów ustalania cen oraz udziału w przedsiębiorstwach, uznała ona, że nie otrzymała kluczowych informacji istotnych dla dochodzenia.

(698) Z uwagi na brak jakichkolwiek informacji dostarczonych przez rząd ChRL dotyczących liczby i własności krajowych dostawców surowców i akumulatorów do BEV, Komisja musiała opierać się na dostępnych faktach w rozumieniu art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. W tym względzie Komisja przeanalizowała konkretne plany dotyczące chińskiego przemysłu akumulatorów do NEV, którego częścią są BEV, oraz sytuację dostawców surowców dla zintegrowanego pionowo producenta eksportującego i powiązanych dostawców akumulatorów dwóch niezintegrowanych pionowo producentów eksportujących objętych próbą. Tam, gdzie było to konieczne ze względu na brak informacji w aktach sprawy, Komisja musiała wyciągnąć wnioski na podstawie dostępnych faktów i informacji.

(699) Jak wskazano w sekcji 3.3.2, grupa SAIC nie dostarczyła informacji dotyczących kosztów produkcji, zestawienia podstawowych materiałów, specyfikacji produktu, w tym składu chemicznego surowca nabywanego od dostawców, oraz wykazu poszczególnych transakcji zakupu od dostawców, mimo że została o to poproszona. W tym kontekście Komisja uznała, że nie posiadała kluczowych informacji niezbędnych do dokonania odpowiednio dokładnych ustaleń i że musi polegać na dostępnych faktach zgodnie z art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.

(700) W związku z tym w odniesieniu do niezintegrowanych producentów eksportujących BEV Komisja mogła oprzeć się wyłącznie na informacjach zebranych od grupy Geely. Biorąc pod uwagę, że obaj niezintegrowani producenci eksportujący BEV zaopatrują się w akumulatory u podobnych dostawców akumulatorów oraz że Komisja może oprzeć swoje ustalenia dotyczące dostarczania akumulatorów grupie Geely na danych dostarczonych bezpośrednio przez jej dostawców, Komisja uważa, że informacje dotyczące grupy Geely stanowią rozsądny substytut informacji niezbędnych do dokonania ustaleń dotyczących grupy SAIC. Komisja nadal opierała się jednak na informacjach zebranych od grupy SAIC, które można było zweryfikować; w szczególności nazwy dostawców akumulatorów grupy SAIC.

3.7.2.1. Dostarczanie akumulatorów przez rząd za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

(701) W celu ustalenia istnienia subsydium stanowiącego podstawę środków wyrównawczych, na podstawie art. 3 i 4 rozporządzenia podstawowego, obecne muszą być trzy elementy: 1) wkład finansowy, 2) korzyść oraz 3) szczególny charakter.

3.7.2.1.1. Wkład finansowy

a) Dostawcy akumulatorów działający jako „organy publiczne”

(702) Komisja przeanalizowała najpierw, czy dostawców akumulatorów można uznać za organy publiczne, a tym samym czy dostarczanie akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia można przypisać rządowi ChRL w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia podstawowego. Jak wyjaśniono szczegółowo w sekcji 3.5.1.1, motywy 409–418, kryterium prawne istnienia podmiotu publicznego należy interpretować zgodnie z orzecznictwem WTO opisanym w tym dokumencie. Na podstawie odpowiedniego orzecznictwa, o którym mowa w motywach 409–418, należy zbadać, czy producenci materiałów wsadowych w Chinach zaangażowani w dostarczanie materiałów wsadowych są „organami publicznymi” (tj. podmiotami, które posiadają, wykonują lub którym powierzono wykonywanie funkcji rzą-

dowych), z należyтым uwzględnieniem (i) otoczenia prawnego i gospodarczego panującego w państwie, w którym podmioty objęte dochodzeniem prowadzą działalność, (ii) relacji między tymi podmiotami a rządem oraz (iii) podstawowych cech i funkcji przedmiotowych podmiotów.

- (703) Ponadto, jak wskazano w motywie 416, Organ Apelacyjny podkreślił znaczenie braku współpracy ze strony odnośnego rządu w celu dokonania ustaleń, czy niektóre podmioty są organami publicznymi⁽²²⁷⁾. W kontekście, w którym organ prowadzący dochodzenie musi zbadać elementy dotyczące relacji między rządem a określonymi podmiotami pełniącymi funkcje rządowe, rząd posiada kluczowe informacje niezbędne do dokonania ustaleń dotyczących organów publicznych. Jeśli rząd odmawia udzielenia takich informacji, organ prowadzący dochodzenie może wyciągnąć wnioski z braku współpracy, w tym, że żądane informacje potwierdziłyby, na przykład, kluczową obecność państwa w tych podmiotach, co wskazuje na sprawowanie znaczącej kontroli nad tymi podmiotami. W związku z tym dowody potwierdzające formalne znamiona własności państwowej, bezpośredniej kontroli ze strony państwa oraz interwencji rządu na rynku w celu osiągnięcia określonych celów polityki mogą wskazywać, również w kontekście braku współpracy ze strony przedmiotowego rządu, że producentom materiałów wsadowych powierzono uprawnienia władzy publicznej i wykonują funkcje rządowe.
- (704) Ponadto, aby dostawców można było uznać za organy publiczne, niekoniecznie musiały być kontrolowane przez rząd ChRL przy każdej sprzedaży materiałów wsadowych producentom na rynku niższego szczebla. Zasadniczą kwestią jest to, czy same podmioty posiadają podstawowe cechy i funkcje, które kwalifikowałyby je jako organy publiczne.

1) *Środowisko prawne i gospodarcze panujące w ChRL*

- (705) Jak wyjaśniono szczegółowo w motywach 197–203, środowisko prawne i gospodarcze w ChRL, gdzie działają dostawcy materiałów wsadowych do produkcji BEV, charakteryzuje się silną obecnością i znaczną kontrolą ze strony rządu, przy czym państwo wywiera decydujący wpływ na alokację zasobów i ich ceny. W związku z tym w kontekście analizy otoczenia prawnego i gospodarczego, który rząd ChRL stworzył w celu dostarczania materiałów wsadowych do produkcji BEV za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, warto na samym początku przypomnieć poziom interwencjonizmu rządu ChRL i KPCh w chińską gospodarkę (zob. w szczególności motyw 201).
- (706) Zgodnie z doktryną socjalistycznej gospodarki rynkowej rząd ChRL rości sobie prawo do kształtowania struktury gospodarczej kraju, zwłaszcza w świetle art. 11 konstytucji, zgodnie z którym rząd wyraźnie sprawuje nadzór i kontrolę również nad niepublicznymi sektorami gospodarki (zob. w szczególności motyw 199), w tym również nad prywatnymi dostawcami materiałów wsadowych do produkcji BEV. W oparciu o to konstytucyjne umocowanie oraz dzięki istniejącym strukturom instytucjonalnym i organizacyjnym rząd ChRL jest w stanie realizować swoje cele polityczne, w szczególności poprzez rozbudowany system planowania (zob. również motyw 203) oraz przyjęcie konkretnych środków, w tym wsparcia, na rzecz kluczowych podmiotów gospodarczych w promowanych sektorach.
- (707) Jak wyszczególniono poniżej, rozwój materiałów wsadowych wyższego szczebla do produkcji akumulatorów i samych akumulatorów jest ze sobą powiązany, ponieważ rozwój zarówno materiałów wsadowych wyższego, jak i średniego szczebla służy z kolei rozwojowi sektora BEV. Rząd ChRL nie tylko opracował politykę i środki na rzecz rozwoju sektora BEV i powiązanych z nim gałęzi przemysłu, ale stworzył kompleksowe ramy. Ramy te pokazują, w jaki sposób rząd ChRL interweniuje na rynku, tak aby dostawcami materiałów wsadowych nie były podmioty działające na wolnym rynku, lecz podmioty, które wykonywały powierzone funkcje rządowe, a mianowicie w celu rozwoju przemysłu BEV. W związku z tym w niniejszej sekcji przeanalizowane zostaną zarówno cele polityki dotyczące materiałów wyższego szczebla (tj. kluczowych materiałów wsadowych do produkcji akumulatorów), jak i pośrednich komponentów, takich jak akumulatory, a także konkretne środki przyjęte przez rząd ChRL służące realizacji tych celów.

⁽²²⁷⁾ Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Ostateczne cła antydumpingowe i wyrównawcze nałożone na niektóre produkty z Chin, WT/DS379/AB/R, pkt 349.

2) *Cele polityki rządu ChRL w zakresie rozwoju przemysłu BEV*

- (708) W sekcji 3.1 wyszczególniono odpowiednie tło i kontekst wyjaśniające znaczenie, jakie rząd ChRL przywiązuje do rozwoju przemysłu BEV, w tym poprzez rozwój powiązanych z nim gałęzi przemysłu, które mają zasadnicze znaczenie dla sukcesu producentów BEV. O nadrzędnym celu politycznym, jakim jest wspieranie sektora BEV, w tym poprzez dostarczanie materiałów wsadowych, świadczy duża liczba rozporządzeń i innych dokumentów programowych oraz planów wydanych przez różne organy rządowe w celu nadzorowania każdego aspektu tych sektorów w odniesieniu do akumulatorów lub ich materiałów wsadowych.
- (709) Plan działania na rzecz promowania rozwoju przemysłu samochodowych akumulatorów trakcyjnych z 2017 r. („plan działania na rzecz akumulatorów z 2017 r.”)⁽²²⁸⁾, omówiony między innymi w motywach 230–232, pokazuje, w jaki sposób wytyczne polityczne rządu obejmują cały łańcuch wartości NEV.
- (710) Plan ten został przyjęty „w celu wdrożenia »Zawiadomienia Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie wdrożenia planu rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii (2012–2020)« (Guofa [2012] nr 22) oraz »Wytycznych Generalnego Biura Rady Państwa w sprawie przyspieszenia promowania i stosowania pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii« (Guobanfa [2014] nr 35) (...) oraz w celu promowania zdrowego i zrównoważonego rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii”⁽²²⁹⁾. Co więcej, plan działania na rzecz akumulatorów z 2017 r. przewiduje rozwój przemysłu akumulatorów z myślą o rozwoju przemysłu NEV, którego częścią jest przemysł BEV („akumulatory trakcyjne stanowią główny element pojazdów elektrycznych i są kluczem do rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii”). Te powiązania między planem na rzecz akumulatorów a głównymi planami wspierającymi produkcję BEV pokazują, że rząd ChRL zachęcał do rozwoju przemysłu akumulatorowego jako kluczowego elementu rozwoju sektora BEV. W szczególności pokazują one, że rozwój sektora akumulatorów ma służyć rozwojowi przemysłu BEV poprzez obniżanie kosztów w celu dostarczania tańszych akumulatorów. Wreszcie, wskazuje na preferencje przyznane przez rząd ChRL krajowym producentom akumulatorów, w celu ich wzmocnienia i zachęcenia do penetracji rynków zagranicznych.
- (711) Oprócz wspomnianego powyżej planu działania na rzecz akumulatorów z 2017 r. podstawę prawną najistotniejszych zasad i regulacji stanowią:
- 13. plan pięcioletni dotyczący rozwoju strategicznych i nowo powstających gałęzi przemysłu⁽²³⁰⁾;
 - 14. plan pięcioletni na rzecz rozwoju przemysłu surowcowego („14. plan pięcioletni na rzecz surowców”)⁽²³¹⁾;
 - Katalog promowanych gałęzi przemysłu w regionach zachodnich (zarządzenie nr 40 [2021]) („Katalog promowanych gałęzi przemysłu”)⁽²³²⁾;
 - Katalog wytycznych dotyczących restrukturyzacji przemysłu (zarządzenie nr 49 [2019]) („katalog przemysłowy”)⁽²³³⁾;
 - Plan rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii (2012–2020) („Plan NEV 2012–2020”)⁽²³⁴⁾;
 - Wytyczne dotyczące rozszerzenia inwestycji w strategiczne branże wschodzące oraz pielęgnowania i wzmacniania nowych punktów i biegunów wzrostu (zarządzenie nr 1409 [2020]) („Wytyczne dotyczące inwestycji”)⁽²³⁵⁾;

⁽²²⁸⁾ Zob. informacje pod adresem: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#2.

⁽²²⁹⁾ Zob. informacje pod adresem: https://www.gov.cn/xinwen/2017-03/02/content_5172254.htm#1

⁽²³⁰⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/content/2016-12/19/content_5150090.htm Tłumaczenie na język angielski jest dostępne pod adresem: <https://cset.georgetown.edu/publication/national-13th-five-year-plan-for-the-development-of-strategic-emerging-industries/>

⁽²³¹⁾ Pełny tekst planu jest dostępny pod adresem: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html

⁽²³²⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/fzggwl/202101/t20210126_1265895.html

⁽²³³⁾ Informacje dostępne pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm

⁽²³⁴⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.gov.cn/gongbao/content/2012/content_2182749.htm

⁽²³⁵⁾ Informacje dostępne pod adresem: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html Tłumaczenie na język angielski jest dostępne pod adresem <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/>

- Obwieszczenie Ministerstwa Przemysłu i Technologii Informatycznych oraz Państwowej Administracji ds. Regulacji Rynku w sprawie skoordynowanego i stabilnego rozwoju łańcucha przemysłu akumulatorów litowo-jonowych i łańcucha dostaw („obwieszczenie w sprawie przemysłu akumulatorowego”) ⁽²³⁶⁾;
 - Plan rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii (2021–2035) („Plan NEV na lata 2021–2035”) ⁽²³⁷⁾;
 - Made in China 2025 („MIC 2025”) ⁽²³⁸⁾;
 - Ustawa o surowcach mineralnych ⁽²³⁹⁾;
 - Znormalizowane warunki dla przemysłu akumulatorów litowo-jonowych – wersja z 2021 r. („Znormalizowane warunki”) ⁽²⁴⁰⁾.
- (712) Instrukcje dotyczące ww. planów są odzwierciedlone i wdrożone w odpowiednich planach na szczeblu prowincji, regionu, gminy i samorządu lokalnego. Przykłady obejmują między innymi:
- Plan działania prowincji Guizhou na rzecz promowania wysokiej jakości rozwoju przemysłu akumulatorów opartych na nowych źródłach energii i nowych materiałach z 2022 r. („plan działania Guizhou”) ⁽²⁴¹⁾;
 - „Wytyczne dotyczące przyspieszenia wysokiej jakości rozwoju przemysłu akumulatorów litowych, nowych źródeł energii i nowych materiałów” prowincji Fujian („wytyczne Fujian”) ⁽²⁴²⁾.
 - Specjalny plan miasta Ningde na rzecz wysokiej jakości rozwoju przemysłu wytwórczego w ramach 14. planu pięcioletniego („plan produkcji Ningde”) ⁽²⁴³⁾;
 - Plan rozwoju gminy Shandong Zhaozuangna lata 2021–2025 dotyczący rozwoju przemysłu akumulatorów litowych („plan rozwoju Shandong”) ⁽²⁴⁴⁾;
 - „Opinie dotyczące wspierania wysokiej jakości rozwoju nowego łańcucha przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii” prowincji Shenzhen („plan Shenzhen”) ⁽²⁴⁵⁾;
 - 14. plan pięcioletni miasta Suining w prowincji Sichuan dotyczący rozwoju akumulatorów litowych („plan Suining”) ⁽²⁴⁶⁾;
 - Plan gminy Yichun na rzecz surowców mineralnych na lata 2021–2025 ⁽²⁴⁷⁾;
 - Obwieszczenie w sprawie szeregu środków z zakresu polityki na rzecz poprawy i wzmocnienia przemysłu akumulatorów litowych wykorzystywanych w zakresie nowych źródeł energii w naszej prowincji (obwieszczenie nr 21 [2022]) („Środki dotyczące akumulatorów litowo-jonowych”) ⁽²⁴⁸⁾;

⁽²³⁶⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-11/20/content_5727976.htm

⁽²³⁷⁾ Wersja chińska dostępna pod adresem: http://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm i https://www.ndrc.gov.cn/fggz/fzslgh/gjjzqgh/202111/t20211101_1302487.html?code=&state=123, przegląd w j. angielskim dostępny pod adresem: <https://transition-china.org/wp-content/uploads/2022/01/New-Energy-Vehicle-Industrial-Development-Plan.pdf>

⁽²³⁸⁾ Zob. informacje pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm; tłumaczenie na język angielski dostępne pod adresem: https://cset.georgetown.edu/wp-content/uploads/t0432_made_in_china_2025_EN.pdf

⁽²³⁹⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.mee.gov.cn/ywggz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml Wersja angielska jest dostępna na stronie internetowej Ogólnochińskiego Zgromadzenia Przedstawicieli Ludowych: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

⁽²⁴⁰⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/gg/art/2021/art_8c1b0573f1234c138faa03d0c38c8eda.html W szczególności zob. załącznik 1.

⁽²⁴¹⁾ Dokument dostępny pod adresem: <http://gzvcpce.org/index.php?id=483>

⁽²⁴²⁾ Dokument dostępny pod adresem: <https://h5.drcnet.com.cn/docview.aspx?version=edu&docid=6705522&leafid=47&chnid=1022>

⁽²⁴³⁾ Informacje dostępne pod adresem: <https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzhgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf>

⁽²⁴⁴⁾ Dokument dostępny pod adresem: <http://www.zzctp.gov.cn/zwgk/xxgkml/qzbn/jfjzj/202206/P020220608303013167796.pdf>

⁽²⁴⁵⁾ Dokument dostępny pod adresem: <https://img3.gelonghui.com/pdf/b614c-1c9440f1-f551-4fe9-8501-2578ae44e544.pdf>

⁽²⁴⁶⁾ Dokument dostępny pod adresem <https://www.shehong.gov.cn/gongkai/show/bb8dce09764e4cb2aa9d9374f6e31743.html>

⁽²⁴⁷⁾ Informacje dostępne pod adresem <http://www.yichun.gov.cn/yycsrnzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%B D%93%E8%A7%84%E5%88%92%E5%BC%882021-2025%E5%B9%B4%E5%BC%89-20221215142744694.pdf>

⁽²⁴⁸⁾ Informacje dostępne pod adresem <http://www.yichun.gov.cn/yycsrnzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>

- „Szereg opinii w sprawie wzmocnienia zarządzania surowcami mineralnymi litu” w gminie Yichun („surowce mineralne litu w gminie Yichun”) ⁽²⁴⁹⁾.
- (713) Wszystkie plany, o których mowa powyżej, są powiązane z bardziej ogólnymi planami dotyczącymi BEV, o których mowa w sekcji 3.1. W szczególności rząd ChRL stworzył ramy wsparcia obejmujące wszystkie poziomy łańcucha przemysłowego BEV, od wydobycia i dostarczania surowców, przez produkcję materiałów wsadowych, materiały takie jak akumulatory, silniki elektryczne itp., po produkt końcowy.
- (714) Ustawa o surowcach mineralnych ⁽²⁵⁰⁾ stanowi prawo krajowe regulujące wydobycie surowców mineralnych i rejestrację zezwoleń na wydobycie. Ustawa o surowcach mineralnych została początkowo ogłoszona przez Stały Komitet Ogólnochińskiego Zgromadzenia Przedstawicieli Ludowych w dniu 19 marca 1986 r. i zmieniona w roku 1996 i 2009. Art. 3 ustawy o surowcach mineralnych stanowi, że „[s]urowce mineralne należą do państwa”, a w art. 4 wyjaśniono, że „[p]aństwowe przedsiębiorstwa wydobywcze są głównymi podmiotami w zakresie wydobycia surowców mineralnych. Państwo gwarantuje konsolidację i rozbudowę państwowych przedsiębiorstw wydobywczych”. „Przepisy wykonawcze do ustawy o surowcach mineralnych” ⁽²⁵¹⁾ („ustawa wykonawcza”) potwierdzają własność państwa nad surowcami mineralnymi, precyzując, co jest objęte tą ustawą ⁽²⁵²⁾, i doprecyzowano w art. 3, że „własność państwa nad powierzchniowymi i podpowierzchniowymi surowcami mineralnymi nie ulega zmianie [...]. Rada Państwa reprezentuje państwo w celu wykonania prawa własności do surowców mineralnych. Rada Państwa upoważnia właściwy departament Rady Państwa ds. geologii i minerałów do wprowadzenia jednolitej kontroli nad przydziałem surowców mineralnych w całym kraju”. Art. 24 ustawy wykonawczej stanowi, że „dystrybucja, rozwój i wykorzystanie surowców mineralnych w całym kraju powinny uwzględniać bieżące i długoterminowe interesy władz centralnych i lokalnych oraz wdrażać jednolite planowanie, skuteczną ochronę, racjonalną eksploatację i kompleksowe wykorzystanie”. Innymi słowy, rząd ChRL zapewnia, aby te przedsiębiorstwa państwowe realizowały cele polityki określone przez rząd ChRL, a tym samym działały w ramach tych ograniczeń prawnych. Art. 25 stanowi, że Rada Państwa i odpowiednie właściwe departamenty opracowują krajowy plan surowców mineralnych, który „zawiera ujednoczone ustalenia dotyczące alokacji krajowych surowców mineralnych i rozsądnie określa granice uwzględnienia, zatwierdzania i eksploatacji surowców mineralnych między rządem centralnym a rządami ludowymi prowincji, regionów autonomicznych i gmin bezpośrednio podlegających rządowi centralnemu”. Rząd sprawuje zatem pełną kontrolę nad alokacją surowców, może określać, kto otrzymuje zezwolenia na wydobycie oraz ograniczenia w zakresie wydobycia, w oparciu o zasady „jednolitego planowania, racjonalnego rozmieszczenia geograficznego, wielofunkcyjnej eksploracji, racjonalnego wydobycia i wielofunkcyjnego wykorzystania” (art. 7 ustawy o surowcach mineralnych). W wyniku tych wiążących przepisów objęte nimi przedsiębiorstwa państwowe pełnią funkcje rządowe.
- (715) W grudniu 2021 r. Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informacyjnej (MIIT), Ministerstwo Nauki i Technologii oraz Ministerstwo Zasobów Naturalnych opublikowały 14. plan pięcioletni na rzecz surowców ⁽²⁵³⁾. Plan obejmuje kilka sektorów przemysłowych i wspiera tworzenie przedsiębiorstw litowych, niklowych i kobaltowych oraz klastrów przemysłowych, a także ma na celu „utworzenie systemu rezerw surowców mineralnych, ze wspólnym udziałem państwa i przedsiębiorstw oraz łączeniem rezerw produktów i rezerw obszarów zasobowych. Usprawnienie systemu handlu rudą i stworzenie otwartego, przejrzystego, uczciwego i rozsądnego mechanizmu ustalania cen” ⁽²⁵⁴⁾.
- (716) Chociaż ustawa o surowcach mineralnych i 14. plan pięcioletni na rzecz surowców mają zastosowanie na szczeblu krajowym i dość mocno potwierdzają fakt, że surowce mineralne należą do państwa, plan rozwoju przemysłu pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii (2021–2035) dostarcza dowodów na wspieranie całego łańcucha dostaw, w szczególności w celu promowania sektora NEV, który obejmuje zarówno BEV, jak i hybrydy. W planie zakłada się „promowanie rozwoju całego łańcucha wartości akumulatorów trakcyjnych [i] zachęcanie przedsiębiorstw do poprawy ich zdolności do zabezpieczenia kluczowych surowców, takich jak lit, nikiel, kobalt i platyna” ⁽²⁵⁵⁾.

⁽²⁴⁹⁾ Dokument dostępny pod adresem: <https://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>

⁽²⁵⁰⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.mee.gov.cn/ywggz/fgbz/fl/201904/t20190429_701421.shtml Wersja angielska jest dostępna na stronie internetowej Ogólnochińskiego Zgromadzenia Przedstawicieli Ludowych: http://www.npc.gov.cn/zgrdw/englishnpc/Special/CombingClimateChange/2009-08/28/content_1516264.htm

⁽²⁵¹⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.gd.gov.cn/zwgk/gongbao/1994/10/content/post_3357141.html Tłumaczenie na język angielski jest dostępne na stronie internetowej FAO: <https://faolex.fao.org/docs/pdf/chn128687.pdf>

⁽²⁵²⁾ Na przykład: lit, miedź, boksyt, nikiel, grafit, fosfor, sól mineralna itp.

⁽²⁵³⁾ Pełny tekst planu jest dostępny pod adresem: https://www.miit.gov.cn/zwgk/zcwj/wjfb/tz/art/2021/art_2960538d19e34c66a5eb8d01b74cbb20.html

⁽²⁵⁴⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm

⁽²⁵⁵⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/content/2020-11/02/content_5556716.htm

- (717) W 13. planie pięcioletnim dotyczącym rozwoju strategicznych i nowo powstających gałęzi przemysłu określono następujące cele: „W odpowiedzi na potrzeby rozwojowe (...) nowych pojazdów energetycznych i innych gałęzi przemysłu [Chiny] rozbudowują stopy o wysokiej wytrzymałości, wysokowydajne włókna, specjalne stopy, zaawansowane nieorganiczne materiały niemetaliczne, wysokiej jakości stale specjalne, nowe materiały ekspozycyjne, materiały do akumulatorów trakcyjnych, (...) [oraz] zwiększają wartość dodaną nowych materiałów, budują nowe marki materiałów i zwiększają międzynarodową konkurencyjność”. Plan ten obejmuje również kluczowe zadanie 21 „Zastosowanie pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii na dużą skalę i zorganizowanie realizacji projektów mających na celu poprawę mocy pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii”, które jedynie potwierdza, że rozwój sektora akumulatorów ma zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia ostatecznego celu, jakim jest rozwój NEV (w tym BEV).
- (718) Katalog wytycznych dotyczących restrukturyzacji przemysłu (zarządzenie nr 49 [2019])⁽²⁵⁶⁾ wydany przez Krajową Komisję Rozwoju i Reform (NDRC) i obowiązujący od dnia 1 stycznia 2020 r. składa się z trzech kategorii – „promowane”, „ograniczone” i „przestarzałe” oraz pokazuje, w jaki sposób rząd wyraźnie zachęca do rozwoju niektórych gałęzi przemysłu i konkretnych technologii oraz wspiera ten rozwój, jednocześnie zniechęcając do rozwoju innych gałęzi przemysłu, ograniczając ten rozwój, a nawet zakazując go. Wszystkie główne elementy łańcucha dostaw BEV, takie jak materiały z elektrodami dodatnimi, takie jak LFP, akumulatory litowo-jonowe, elektrolit, projekty poszukiwania litu⁽²⁵⁷⁾, wysokowydajne folie miedziane, grafit, aluminium i stal dla przemysłu związanego z nowymi źródłami energii, są wskazane jako promowane gałęzie przemysłu. Potwierdza to również, że rząd nie uznaje branży BEV za samodzielny przemysł, ale przewiduje opracowanie kompleksowych ram rozwoju tego przemysłu oraz tworzenia korzystnych warunków rynkowych, które umożliwią producentom BEV uzyskanie przewagi konkurencyjnej nad podmiotami zagranicznymi. Katalog wytycznych dotyczących restrukturyzacji przemysłu z 2019 r. zastąpiono wydaniem z 2024 r., które weszło w życie 1 lutego 2024 r.⁽²⁵⁸⁾ Najnowszy katalog charakteryzuje się zwiększonym naciskiem na nowe sektory zaawansowanych technologii i zielonych technologii należące do kategorii „promowane gałęzie przemysłu”, takie jak inteligentna produkcja, automatyzacja maszyn, czysty wodór, wychwytywanie, utylizacja i składowanie dwutlenku węgla oraz ogniwa słoneczne nowej generacji.
- (719) W planie dotyczącym NEV na lata 2021–2035 potwierdzono wytyczne polityczne dotyczące całego łańcucha dostaw od kluczowych surowców, takich jak lit, nikiel i kobalt, po poprawę wydajności procesu i produkcji, tak aby „wdrożyć przełomowe działania w zakresie technologii akumulatorów; prowadzenie badań nad kluczowymi technologiami podstawowymi, takimi jak pozytywne i ujemne materiały elektrodowe, elektrolity, separatory i elektrody membranowe, wzmocnienie badań technicznych nad niedoborami akumulatorów trakcyjnych o wysokiej wydajności, lekkich, bezpiecznych, niskokosztowych i o długim cyklu życia”⁽²⁵⁹⁾. Akumulatory do NEV uwzględniono również w sekcji 2 rozdziału IV, zatytułowanej „Promowanie innowacyjnego zastosowania kluczowych systemów”, w którym dąży się do promowania rozwoju całego łańcucha wartości akumulatorów. Obejmuje to w szczególności zachęcanie przedsiębiorstw do zapewnienia dostępu do kluczowych zasobów, takich jak lit, nikiel, kobalt i platyna. Plan dotyczący NEV na lata 2021–2035 oraz plan działania w zakresie akumulatorów z 2017 r., w których przewidziano również zwolnienia podatkowe i zachęty podatkowe oraz wsparcie inwestycyjne ze strony rządu, stanowią główne rządowe plany dotyczące przemysłu akumulatorowego.
- (720) Inicjatywa „Made in China 2025” jest kolejnym przykładem kompleksowego wsparcia rządowego dla przemysłu. Jest to ogłoszona w 2015 r. krajowa strategia, w ramach której skoncentrowano się na dziesięciu sektorach, które otrzymują szczególne wsparcie i którym poświęca się szczególną uwagę w okresie do 2025 r. Oprócz innych przywilejów, wsparcie zapewnia się poprzez kredyty udzielane na zasadach niekomercyjnych przez banki będące własnością państwa, a także jako zwolnienie z wymogu zgodności z niektórymi normami i przepisami. Chiński przemysł akumulatorowy jest włączony do sektorów, które mają otrzymać wsparcie jako istotna część sektora NEV: Pojazdy energooszczędne i napędzane nowymi źródłami energii: Dalsze wspieranie rozwoju pojazdów elektrycznych i pojazdów zasilanych ogniwami paliwowymi (...) oraz poprawa inżynierii i przemysłu w zakresie podstawowych technologii, takich jak akumulatory trakcyjne, silniki napędowe, wysokowydajne silniki spalinowe wewnętrznego spalania, zaawansowane przekładnie, lekkie materiały i możliwości inteligentnego sterowania, **tak aby stworzyć kompletny system przemysłowy i system innowacji od kluczowych komponentów po kompletne pojazdy** [podkreślenie dodano], a także promować niezależne marki pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii, aby były zgodne z międzynarodowymi zaawansowanymi poziomami⁽²⁶⁰⁾.

⁽²⁵⁶⁾ Informacje dostępne pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/2021-12/27/content_5713262.htm

⁽²⁵⁷⁾ Sekcja 11 (Przemysł petrochemiczny) pkt 2: „Badanie, rozwój i kompleksowe wykorzystanie rzadkich zasobów mineralnych, takich jak siarka, potas, bor, lit i brom; rozwój i zastosowanie technologii kompleksowego wykorzystania odpadów z rudy fosforanowej; selekcja i wykorzystanie niskiej i średniej jakości fosforytu i rudy fluorytu; oraz kompleksowe wykorzystanie zasobów związanych z fosforytem i rudą fluoru”.

⁽²⁵⁸⁾ Zob. https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tzggwl/202312/t20231229_1362999.html

⁽²⁵⁹⁾ Zob. przypis 237.

⁽²⁶⁰⁾ Zob. pkt III.6.6 zawiadomienia Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie MIC 2025, dostępnego pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/content/2015-05/19/content_9784.htm

- (721) „Wytyczne w sprawie rozszerzenia inwestycji w strategiczne branże wschodzące oraz pielęgnowania i wzmocnienia nowych punktów i biegunów wzrostu” (zarządzenie nr 1409 [2020]) ⁽²⁶¹⁾ wydane przez NDRC, zgodnie z którymi w kluczowych obszarach przemysłowych, takich jak nowe materiały ⁽²⁶²⁾ i przemysł NEV, rząd powinien tworzyć klastry przemysłowe i „promować tworzenie nowych regionalnych ośrodków wzrostu”, optymalizować otoczenie biznesowe i zwiększyć wsparcie w zakresie podatków i inwestycji. W wytycznych tych promuje się również krajowe strategiczne nowo powstające gałęzie przemysłu poprzez „stosowanie polityki podatkowej, gruntowej, finansowej, naukowo-technicznej, talentów, własności intelektualnej itp.” ⁽²⁶³⁾. W sekcji IV wytycznych zawarto jaśniejsze instrukcje dotyczące finansowania i wsparcia inwestycji, takie jak: fundusze rządowe, kapitał wysokiego ryzyka oraz finansowane przez rząd przemysłowe fundusze inwestycyjne. W wytycznych zachęca się ponadto instytucje finansowe do zwiększenia wsparcia dla głównych przedsiębiorstw w łańcuchu produkcji i optymalizacji usług finansowych dla przedsiębiorstw działających na wyższym i niższym szczeblu łańcucha produkcyjnego, a także zachęca się banki do tworzenia centrów usług finansowych lub jednostek gospodarczych dla nowo powstających gałęzi przemysłu, w tym NEV. W wytycznych wyraźnie wspiera się współpracę między rządem, bankami i przedsiębiorstwami oraz wspiera się wzrost emisji obligacji przez przedsiębiorstwa w strategicznych nowo powstających sektorach przemysłu, w tym NEV. Na poziomie finansowym wyznaczonymi odpowiedzialnymi departamentami są LBCh, Chińska Komisja Regulacyjna ds. Banków i Ubezpieczeń, Chińska Komisja Papierów Wartościowych oraz NDRC ⁽²⁶⁴⁾.
- (722) Ponadto zarówno producenci akumulatorów, jak i dostawcy surowców wykorzystywanych do produkcji akumulatorów są również uwzględnieni w Katalogu promowanych gałęzi przemysłu i mogą korzystać z obniżonej stawki podatkowej w wysokości 15 %.
- (723) Chociaż cele i środki określone w planach i dokumentach programowych na szczeblu centralnym zawierają wytyczne dotyczące rozwoju akumulatorów i materiałów wsadowych wyższego szczebla związanych z sektorem pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii z korzyścią dla całej branży BEV, plany regionalne i lokalne są również ukierunkowane na specyfikę ich terytorium i przedsiębiorstw mających siedzibę na tym terytorium. W szczególności określono w nich konkretne cele i zadania dotyczące sposobu budowania lokalnej produkcji i kontroli łańcuchów dostaw dla przemysłu krajowego, uwzględniając wszystkie aspekty rozwoju przemysłu i zawierając jasne instrukcje dotyczące rodzaju zachęt oferowanych przedsiębiorstwom w całym łańcuchu dostaw.
- (724) Istnieje kilka lokalnych planów na rzecz zasobów mineralnych, które stanowią wytyczne dla prowincji i miast w zakresie poszukiwania i wydobywania zasobów mineralnych oraz wyznaczają cel na 2025 r. w zakresie poszukiwania i prac rozwojowych związanych z zasobami mineralnymi. Jednym z takich przykładów jest plan na rzecz zasobów mineralnych w Yichun (2021–2025) ⁽²⁶⁵⁾. Deklarowanym celem planu na rzecz zasobów mineralnych w Yichun jest zbudowanie bazy przemysłu akumulatorów litowych o wpływie międzynarodowym ⁽²⁶⁶⁾. Plan ten zawiera również szczegółowy przegląd nowo planowanych kopalń i gałęzi przemysłu z nimi związanych. Na przykład w celu wspierania rozwoju akumulatorów litowych w Yichun i klastra przemysłu związanego z nowymi źródłami energii o wartości 100 mld jest budowana Strefa Rozwoju Górnictwa Tantalum-Niobu-Litu w Yichun Yashan ⁽²⁶⁷⁾.
- (725) Plan na rzecz Suining zawiera postanowienia dotyczące celów rozwojowych („do 2025 r. [...] [roczna produkcja] dodatkowego materiału elektrodowego wyniesie ponad 800 000 ton, a produkcja prekursora dodatkowego materiału elektrodowego wyniesie ponad 500 000 ton”), rocznych celów w zakresie produkcji („przyspieszy [...] roczną zdolność produkcyjną w zakresie akumulatorów litowo-jonowych, która powinna osiągnąć 100 GWh, przy czym moc produkcyjna

⁽²⁶¹⁾ Informacje dostępne pod adresem: https://www.ndrc.gov.cn/xxgk/zcfb/tz/202009/t20200925_1239582.html Tłumaczenie na język angielski jest dostępne pod adresem <https://cset.georgetown.edu/publication/new-chinese-ambitions-for-strategic-emerging-industries-translated/>

⁽²⁶²⁾ Sekcja II pkt 4: „Poprawa poziomu technicznego metali ziem rzadkich, wanału-tytanu, wolframu-molibdenu, litu, rubidu-cezu, grafitu i innych specjalnych zasobów w ogniwach wydobywania, wytopiania i głębokiego przetwarzania”.

⁽²⁶³⁾ Sekcja III pkt 9 wytycznych w sprawie rozszerzenia inwestycji w strategiczne branże wschodzące.

⁽²⁶⁴⁾ Sekcja IV pkt 15 wytycznych w sprawie rozszerzenia inwestycji w strategiczne branże wschodzące.

⁽²⁶⁵⁾ Informacje dostępne pod adresem <http://www.yichun.gov.cn/yysrmzf/kjgh/202212/c173570ca3d7465aa8b27f999b0d3d00/files/%E5%AE%9C%E6%98%A5%E5%B8%82%E7%9F%BF%E4%BA%A7%E8%B5%84%E6%BA%90%E6%80%BB%E4%B D%93%E8%A7%84%E5%88%92%E5%BC%882021-2025%E5%B9%B4%E5%BC%89-20221215142744694.pdf>

⁽²⁶⁶⁾ Zob. rozdział 4 sekcja 1 planu na rzecz zasobów mineralnych w Yichun.

⁽²⁶⁷⁾ Zob. kolumna 6 planu na rzecz zasobów mineralnych w Yichun.

w zakresie akumulatorów trakcyjnych wyniesie 60 GWh). [...] Propaguje się budowę miejskiego kompleksu energetycznego akumulatorów litowych pięć w jednym, składającego się z przetrzeźni do „ładowania, magazynowania, przygotowywania, wymiany i sprzedaży” oraz dąży się do zapewnienia, aby dochód operacyjny sektora akumulatorów litowych w mieście przekraczał 100 mld juanów”) oraz celów w zakresie zysku („do 2025 r. (...) Będziemy dążyć do wspierania trzech przedsiębiorstw o przychodach operacyjnych przekraczających 10 mld juanów i 15 przedsiębiorstw o przychodach operacyjnych przekraczających 1 mld juanów, a także utworzenie wielopoziomowego klastra rozwoju dużych, średnich, małych przedsiębiorstw i mikroprzedsiębiorstw”), podczas gdy plan rozwoju na rzecz Szantung zawiera wskazówki dotyczące celów sprzedaży („od 2021 r. do 2025 r. wprowadzimy ponad 5–10 wiodących przedsiębiorstw zajmujących się akumulatorami litowymi, które produkują baterie lekkie, akumulatory oraz baterie do magazynowania energii, pielęgnują grupę wspierających przedsiębiorstw o dochodach ze sprzedaży od 500 mln do 1 mld juanów i tworzą klastry przemysłowe 50–100 przedsiębiorstw wyższego i niższego szczebla w łańcuchu przemysłu akumulatorów litowych wykorzystywanych w zakresie nowych źródeł energii”).

- (726) Jiangxi jest głównym ośrodkiem produkcji litu, a prowincja, w której znajduje się Yichun, określany jest „litową stolicą Azji”⁽²⁶⁸⁾. Ze względu na bogate rezerwy litu prowincja zwraca szczególną uwagę na sektor nowych materiałów energetycznych i akumulatorów litowych. W październiku 2022 r. prowincja wydała „Zawiadomienie w sprawie kilku środków z zakresu polityki mających na celu poprawę i wzmocnienie przemysłu akumulatorów litowych wykorzystywanych w zakresie nowych źródeł energii w naszej prowincji” (zawiadomienie nr 21 [2022])⁽²⁶⁹⁾ („środki”). Wsparcie jest widoczne na wszystkich poziomach łańcucha dostaw, począwszy od dostaw surowców mineralnych aż po utworzenie przemysłu akumulatorów litowych. Środki te przewidują na przykład ustanowienie funduszy wspierających poszukiwanie i zagospodarowanie zasobów mineralnych litu i inwestowanie w nie⁽²⁷⁰⁾. Sektor akumulatorów w Jiangxi jest wspierany przez szereg rodzajów rekompensat, nagród⁽²⁷¹⁾ i wsparcia w zakresie użytkowania gruntów, zużycia energii elektrycznej⁽²⁷²⁾, zużycia gazu itp.⁽²⁷³⁾, w tym zastawów kapitałowych i odszkodowań z ubezpieczenia.
- (727) Komisja stwierdziła również, że już w 2009 r. gmina Yichun zaczęła zarządzać zasobami mineralnymi miasta i chronić je w celu promowania rozwoju przemysłu akumulatorów wykorzystywanych w zakresie nowych źródeł energii. Kwestia ta została uwzględniona w opinii gminy Yichun w sprawie wzmocnienia zarządzania zasobami mineralnymi litu⁽²⁷⁴⁾ („zasoby mineralne litu w Yichun”). W art. 3 określono ponadto, że biuro Wiodącej Grupy ds. rozwoju przemysłu akumulatorów litowych wykorzystywanych w zakresie nowych źródeł energii w Yichun jest odpowiedzialne za ukierunkowanie i koordynowanie kompleksowego rozwoju i wykorzystania zasobów mineralnych litu w mieście oraz za zapewnienie stabilnych dostaw litu dla miejskich przedsiębiorstw zajmujących się akumulatorami. W art. 6 rząd gminy ponadto nakazuje przedsiębiorstwom górniczym zajmującym się litem „udzielanie aktywnego wsparcia i zapewnianie pomocy nowym przedsiębiorstwom energetycznym prowadzącym działalność w zakresie akumulatorów [w Yichun], aby stały się one większe i silniejsze, a także aby ustanowiły długoterminowe, oparte na współpracy i korzystne dla obu stron partnerstwo strategiczne między [przedsiębiorstwami górniczymi i przedsiębiorstwami produkującymi akumulatory]”. W art. 7 zawarto instrukcje dotyczące obowiązującego mechanizmu ustalania cen, aby zapobiec monopolowi cenowemu. Wiodąca Grupa jest odpowiedzialna za „przyjęcie wiodącej roli w organizowaniu nowych przedsiębiorstw energetycznych i [przedsiębiorstw górniczych] w celu przeprowadzenia dostosowań z uwzględnieniem tendencji rozwoju rynku przy założeniu ustalenia ceny referencyjnej, a także za jednolite negocjowanie i określanie ceny dostaw litu i miki wymaganej przez nowe przedsiębiorstwa energetyczne”.
- (728) Również plany prowincji Fujian i plany gminy Ningde zawierają szczegółowe postanowienia dotyczące rodzaju oferowanego wsparcia, a niekiedy wyraźnie wspomina się w nich o wspieranych przedsiębiorstwach. Ma to miejsce w przypadku największego światowego producenta akumulatorów CATL, który ma siedzibę główną i posiada ważne zakłady produkcyjne w tej prowincji.

⁽²⁶⁸⁾ W sprawie sporu Lithium Capital w Chinach z perspektywy Yichun kopalni Guoxuan Suo, Szanghajska Giełda Metali. Informacje dostępne pod adresem <https://news.metal.com/newscontent/101490021/on-the-dispute-of-lithium-capital-in-china-from-the-perspective-of-yichun-of-guoxuan-suo-mine>

⁽²⁶⁹⁾ Informacje dostępne pod adresem <http://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/jxszc/202210/12e1a57f3eb24bae9a873a819b6baca2.shtml>

⁽²⁷⁰⁾ Pkt 5 Środków.

⁽²⁷¹⁾ Pkt 3 Środków.

⁽²⁷²⁾ Pkt 1 Środków.

⁽²⁷³⁾ Pkt 8 Środków.

⁽²⁷⁴⁾ Dokument dostępny pod adresem: <https://www.yichun.gov.cn/yicsrmzf/yff8e/200911/b1fc3970e57b494bb9c413632d1b47f9.shtml>

- (729) W 13. planie pięcioletnim prowincji Fujian dotyczącym rozwoju pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii wskazano, że „z CATL w centrum [prowincji Fujian] aktywnie wspiera rozwój łańcuchów przemysłowych, takich jak łańcuchy akumulatorów trakcyjnych”⁽²⁷⁵⁾.
- (730) W „Wytycznych Fujian” wspiera się inwestycje w wysokiej jakości projekty w dziedzinie akumulatorów litowych, nowych źródeł energii i nowych materiałów oraz zachęca do promowania współpracy instytucji finansowych z powiązanymi gałęziami przemysłu i specjalnymi funduszami na realizację inwestycji i pożyczek, zwiększenie wsparcia kredytowego dla projektów w zakresie akumulatorów litowych, nowych źródeł energii i nowych materiałów, w tym wsparcie w postaci obniżonych odsetek dla dużych projektów budowlanych w dziedzinie nowej energii i nowych baz produkcji akumulatorów litowych. W planie proponuje się również stworzenie niezależnego i „kontrolowanego” systemu innowacji przemysłowych, wspierającego rozwój platform innowacji, takich jak Krajowe Centrum Badań Inżynierskich nad Technologią Elektrochemicznego Magazynowania Energii CATL. Stanowi to wyraz realizacji polityki krajowej prowadzonej przez samorząd lokalny we współpracy z przedsiębiorstwem prywatnym. W rzeczywistości budowa platformy innowacji w zakresie akumulatorów trakcyjnych, opartej na współpracy między przedsiębiorstwami, uniwersytetami i ośrodkami badawczymi, jest jednym z kluczowych zadań planu działania w zakresie akumulatorów z 2017 r.⁽²⁷⁶⁾
- (731) W specjalnym planie miasta Ningde na rzecz wysokiej jakości rozwoju przemysłu wytwórczego w 14. planie pięcioletnim⁽²⁷⁷⁾ określono cel, jakim jest osiągnięcie do 2025 r. zdolności produkcyjnych w zakresie akumulatorów litowych o mocy 350 GWh oraz objęcie pozycji lidera przemysłu dzięki rozwojowi przedsiębiorstwa CATL. Głębokie powiązania CATL z rządami różnych gmin i prowincji znajdują również odzwierciedlenie w umowie o współpracy strategicznej podpisanej w 2021 r. między CATL a rządem ludowym prowincji Guizhou⁽²⁷⁸⁾, w wyniku której powstał opracowany przez przedsiębiorstwo CATL projekt bazy wytwarzania akumulatorów do przechowywania energii z nowych źródeł w Guizhou⁽²⁷⁹⁾. Te głębokie powiązania zostały również wyraźnie potwierdzone przez dyrektora ds. operacji CATL Guizhou, który oświadcza, że „CATL Guizhou Company będzie kontynuować innowacyjny rozwój wysokiej jakości (...) oraz aktywnie wspierać wysokiej jakości cele rozwojowe Komitetu Roboczego Partii i Komitetu Zarządzającego Nowego Dystryktu Gui'an oraz przyczyniać się do tworzenia łańcucha przemysłu związanego z nowymi źródłami energii w Guijangu i Gui'an”⁽²⁸⁰⁾. Guijang i Gui'an znajdują się w prowincji Guizhou. Inne przykłady ścisłego zaangażowania rządu to kompleksowa umowa o współpracy z rządem Zhaoqing⁽²⁸¹⁾, umowa o współpracy strategicznej z rządem prowincji Sichuan⁽²⁸²⁾ i Shudao Investment Group, państwową grupą inwestycyjną⁽²⁸³⁾. Ponadto CATL współpracuje również w zakresie heksafluorofosforanu litu, rodzaju litu stosowanego jako elektrolit w akumulatorach litowo-jonowych, oraz fosforanu żelaza z przedsiębiorstwem państwowym Guizhou Phosphate Chemical Group. Ponadto w grudniu 2021 r. CATL Guizhou, spółka zależna CATL, utworzyła Guizhou Shidai Mining Co., Ltd., przedsiębiorstwo górnicze, z Guizhou Phosphate Chemical Group⁽²⁸⁴⁾. Podmiot Guizhou Phosphate Chemical Group został wymieniony w planie działania Guizhou, w którym określono konkretne cele w zakresie produkcji dla przedsiębiorstw zlokalizowanych w prowincji Guizhou, które produkują materiały wykorzystywane do transformacji energetycznej. Plan ten zawiera jasne cele w zakresie rocznej produkcji fosforanu litowo-żelazowego, elektrolitu, który przewodzi jony między anodą a katodą w akumulatorach litowo-jonowych, oraz jasno wskazuje, które departamenty i jednostki rządowe są odpowiedzialne za te cele. W szczególności spośród kilku wymienionych przedsiębiorstw roczna produkcja Guizhou Phosphorus Chemical New Energy powinna osiągnąć 30 000 ton fosforanu żelaza, a Guizhou Yuneng – 150 000 ton fosforanu litu.

⁽²⁷⁵⁾ Dokument dostępny pod adresem: https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP201709300922205858_01.pdf

⁽²⁷⁶⁾ Zob. sekcja III pkt 1 planu działania w zakresie akumulatorów z 2017 r.

⁽²⁷⁷⁾ Informacje dostępne pod adresem: <https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzghgf/xzgfxwj/202111/P020211122362938546996.pdf>

⁽²⁷⁸⁾ Informacje dostępne pod adresem: <https://www.catl.com/en/news/790.html>

⁽²⁷⁹⁾ Informacje dostępne pod adresem: <https://www.catl.com/news/6263.html>

⁽²⁸⁰⁾ Zob. Guizhou Daily, 10 marca 2023 r., informacje dostępne pod adresem: http://szb.eyesnews.cn/pc/cont/202303/10/content_88202.html

⁽²⁸¹⁾ CATL podpisuje kompleksową umowę o współpracy z miastem Zhaoqing, CATL, 12 października 2023 r. Informacje dostępne pod adresem: <https://www.catl.com/en/news/6122.html>

⁽²⁸²⁾ Prowincja Sichuan i CATL pogłębiają współpracę strategiczną, CATL, 5 lutego 2024 r., informacje dostępne pod adresem: <https://www.catl.com/en/news/6213.html>

⁽²⁸³⁾ CATL i Shudao Investment Group podejmują współpracę strategiczną, CATL, 18 lutego 2024 r. Informacje dostępne pod adresem: <https://www.catl.com/en/news/6218.html>

⁽²⁸⁴⁾ CATL tworzy przedsiębiorstwo górnicze po BYD, CnEVPost, 4 stycznia 2022 r. Informacje dostępne pod adresem: <https://cnepost.com/2022/01/04/catl-sets-up-mining-company-after-byd/>

- (732) Rozwój CATL i miasta Nindge są ze sobą nierozzerwalnie związane, ponieważ miasto to wyznaczyło cel polegający na osiągnięciu do 2025 r. zdolności produkcyjnej w zakresie akumulatorów litowych o mocy 350 GWh, a także objęciu pozycji lidera w przemyśle poprzez „[skoncentrowanie się] na promowaniu zwiększenia zdolności produkcyjnych w trzeciej, czwartej i piątej fazie rozbudowy mocy produkcyjnych CATL i CATL New Energy Technology oraz na budowie projektów CATL FAW, dalsze rozszerzanie działalności dwóch głównych liderów przemysłowych CATL i CATL New Energy Technology, dalsze zwiększanie zdolności produkcyjnych w zakresie akumulatorów trakcyjnych i udziału w rynku [...]”⁽²⁸⁵⁾. Inne środki wsparcia obejmują dotacje na zakup sprzętu⁽²⁸⁶⁾, nagrody zależne od wyników rocznej produkcji przedsiębiorstw⁽²⁸⁷⁾ oraz wsparcie finansowe⁽²⁸⁸⁾.
- (733) Ponadto, jeśli chodzi o Shenzhen, gdzie znajduje się m.in. siedziba BYD, plan Shenzhen zawiera szczegółowe instrukcje dotyczące rodzaju wsparcia finansowego, jakie instytucje bankowe i finansowe powinny zapewnić sektorowi w całym łańcuchu dostaw, począwszy od zamówień na towary aż po zwiększenie zużycia przez konsumentów pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii. Na przykład plan Shenzhen umożliwia „wspieranie głównych przedsiębiorstw w wystawianiu rachunków w łańcuchu dostaw oraz zachęcanie instytucji finansowych do zwiększenia finansowania zniżek rachunków w łańcuchu dostaw, [...] wspieranie bankowych instytucji finansowych w koncentrowaniu się na kierunku rozwoju branży pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii [...], opracowywaniu planów usług finansowych w całym cyklu życia oraz wdrażaniu elastycznych metod ustalania cen kredytów i spłaty odsetek”⁽²⁸⁹⁾. W przypadku nowych przedsiębiorstw energetycznych w planie przewidziano upoważnienie instytucji finansowych do „zwiększenia wsparcia kredytowego na rzecz transformacji technologicznej, inwestycji w badania i rozwój, ekspansji produkcji, zwiększenia udziału pożyczek średnio- i długoterminowych”⁽²⁹⁰⁾ oraz do „[a]ktywnego poszukiwania i rozwijania innowacyjnych produktów, takich jak pojazdy napędzane nowymi źródłami energii, kredyty na zastaw na prawa do dochodu oraz kredyty na ograniczenie emisji dwutlenku węgla w celu wspierania ekologicznego i niskoemisyjnego rozwoju przedsiębiorstw samochodowych”⁽²⁹¹⁾.
- (734) Przedsiębiorstwa zajmujące się akumulatorami trakcyjnymi otrzymują wsparcie od instytucji finansowych w formie gwarancji finansowych, powiązania pożyczek inwestycyjnych, kredytów konsorcjalnych itp.⁽²⁹²⁾, natomiast przedsiębiorstwa zajmujące się kontrolą pojazdów silnikowych i elektronicznych otrzymują wsparcie w formie pożyczek na cele naukowe i technologiczne, kapitału wysokiego ryzyka, finansowania kapitałowego itp.⁽²⁹³⁾ Na ostatnim etapie konsumpcji pojazdów NEV „[z]achęca się instytucje finansowe do zwiększenia wsparcia dla kredytów konsumenckich na zakup samochodów, poszukiwania innowacji w odniesieniu do produktów w zakresie kredytu online, przyjmowania nowych cyfrowych metod kontroli ryzyka, poprawy doświadczeń klientów w zakresie procesów i zapewniania zróżnicowanych rozwiązań w dziedzinie usług finansowych”⁽²⁹⁴⁾. Ponadto w planie Shenzhen przewidziano zobowiązanie do „[w]spierania producentów samochodów w zakładaniu przedsiębiorstw finansujących samochody i innych instytucji w celu świadczenia profesjonalnych usług finansowych w zakresie zużycia pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii oraz dalszego zwiększania wskaźnika penetracji rynku przez pojazdy napędzane nowymi źródłami energii”⁽²⁹⁵⁾. W sekcji III (1.9) planu Shenzhen przewidziano wsparcie całego łańcucha przemysłowego, począwszy od instytucji finansowych, dla wszystkich rodzajów przedsiębiorstw zajmujących się NEV (przedsiębiorstw typu start-up, małych i średnich przedsiębiorstw oraz mikroprzedsiębiorstw) poprzez pożyczki, bezpośrednie inwestycje zewnętrzne, gwarancje rządowe, fundusze rekompensat z tytułu ryzyka kredytów bankowych, nagrody i dotacje. Ponadto w planie Shenzhen zaleca się „[n]ależyte wykorzystanie funduszy projektowych na finansowanie emisji obligacji przedsiębiorstwa Shenzhen w celu wsparcia kwalifikowanych przedsiębiorstw zajmujących się pojazdami napędzanymi nowymi źródłami energii w emitowaniu instrumentów finansowania dłużnego, obligacji korporacyjnych, obligacji przedsiębiorstw i innych korporacyjnych obligacji kredytowych”. Przemysł jest wspierany zarówno na szczeblu krajowym, jak i na arenie międzynarodowej („[p]rzystosowanie transgranicznych usług finansowych w celu wspierania nowych przedsiębiorstw z sektora pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii w działaniach globalnych”)⁽²⁹⁶⁾.
- (735) W planach podkreślono potrzebę dalszej integracji przemysłu akumulatorów i pojazdów elektrycznych poprzez zabezpieczenie kluczowych surowców, obniżenie kosztów oraz wspieranie promocji i postępów w zakresie badań i rozwoju akumulatorów w celu poprawy wydajności BEV i promowania ich popularyzacji.

⁽²⁸⁵⁾ Rozdział III sekcja 1 planu produkcji Ningde.

⁽²⁸⁶⁾ Zob. pkt 2 Środków Ningde, dostępny pod adresem: https://www.ningde.gov.cn/zfxxgkzl/zfxxgkml/fggzghgf/xzgfxwj/202206/t20220629_1637471.htm

⁽²⁸⁷⁾ Zob. na przykład pkt 3 Środków z Ningde.

⁽²⁸⁸⁾ Na przykład w pkt 7 Środków Ningde: „Zachęcanie przedsiębiorstw państwowych do zbadania możliwości ustanowienia funduszy kapitałowych dla projektów dotyczących łańcucha [dostaw] przemysłu związanego z nowymi źródłami energii”.

⁽²⁸⁹⁾ Sekcja III (1.7) planu Shenzhen.

⁽²⁹⁰⁾ Sekcja III (1.1) planu Shenzhen.

⁽²⁹¹⁾ Tamże.

⁽²⁹²⁾ Sekcja III (1.2) planu Shenzhen.

⁽²⁹³⁾ Sekcja III (1.3) planu Shenzhen.

⁽²⁹⁴⁾ Sekcja III (1.6) planu Shenzhen.

⁽²⁹⁵⁾ Tamże.

⁽²⁹⁶⁾ Sekcja III (1.12) planu Shenzhen.

(736) W różnych planach i dokumentach programowych wymienionych powyżej w niniejszej sekcji Komisja stwierdziła również, że przedsiębiorstwa zajmujące się produkcją i przetwarzaniem materiałów wsadowych na potrzeby przemysłu BEV mogą korzystać z szeregu systemów preferencyjnych, takich jak:

- Dostęp do funduszy rządowych, kapitału wysokiego ryzyka oraz branżowych funduszy inwestycyjnych finansowanych przez rząd
- Obligacje
- Ograniczenia wywozowe
- Zastawy kapitałowe zabezpieczone przez rząd
- Fundusze wspierające
- Odszkodowanie z ubezpieczenia
- Grunty, energia elektryczna i gaz po niższych cenach
- Kredyty udzielane przez banki będące własnością państwa na zasadach niekomercyjnych;
- Preferencyjna polityka fiskalna
- Dotacje do zakupów
- Korzyści

(737) Podsumowując, powyższe dokumenty i dowody potwierdzają, że realizowanym przez rząd ChRL celem polityki było zachęcanie do rozwoju przemysłu BEV m.in. poprzez wspieranie przemysłu akumulatorów i ich materiałów wsadowych jako kluczowego czynnika pomyślnego osiągnięcia tego celu.

3) *Szczególne środki przyjęte przez rząd ChRL w dążeniu do osiągnięcia celów polityki w zakresie rozwoju przemysłu BEV*

a) *Wsparcie publiczne dla przemysłu producentów akumulatorów i ich materiałów wsadowych*

(738) Oprócz źródeł wymienionych w motywie 736 Komisja zidentyfikowała kilka źródeł prawnych wskazujących na wsparcie publiczne dla producentów z branży akumulatorów i ich materiałów wsadowych, w których to źródłach jako ostateczny cel wskazuje się rozwój tych sektorów z korzyścią dla producentów BEV. Źródła te wyraźnie wskazują na silną ingerencję i kontrolę rządu centralnego w sektorze akumulatorów i materiałów wsadowych dotyczących akumulatorów w odniesieniu do produkcji, celów sprzedaży i kontroli cen. Nie są to zwykle ramy regulacyjne dla dostawców materiałów wsadowych, lecz ramy, na podstawie których dostawcy materiałów wsadowych otrzymują uprawnienia umożliwiające im rozwijanie funkcji rządowych związanych z wprowadzaniem do obrotu i dostawą materiałów wsadowych (tj. akumulatorów i litu), tak aby osiągnąć odpowiedni cel rządowy, jakim jest rozwój sektora NEV, którego częścią są BEV. Ze środków wspierających LFP i akumulatory wynika, że istnieje zamiar rozwoju przemysłu BEV poprzez wspieranie materiałów wsadowych wyższego szczebla. Dzięki wsparciu ze strony rządu ChRL dostawcy materiałów wsadowych otrzymują środki umożliwiające im wykonywanie ich funkcji publicznych, a mianowicie rozwój przemysłu BEV.

(739) Komisja zbadała również, czy producenci akumulatorów również otrzymywali wsparcie finansowe od rządu ChRL, które umożliwiło im wdrażanie polityki krajowej i działanie w charakterze organów publicznych. Ze względu na ograniczoną ilość informacji, którymi dysponowała Komisja ze względu na brak współpracy, Komisja musiała oprzeć się na dostępnych faktach. W tym względzie Komisja oparła się na publicznie dostępnych informacjach dotyczących CATL oraz na informacjach dostarczonych przez producentów akumulatorów związanych z grupami Geely i SAIC.

- (740) Z dostępnych informacji dotyczących podmiotu CATL wynika, że dzięki wsparciu rządowemu i cechom chińskiego rynku krajowego mógł on stać się rentownym i wpływowym przedsiębiorstwem. Źródła publiczne wskazują w szczególności, że do 2020 r. finansowanie rządowe stanowiło jedną piątą jego dochodu netto ⁽²⁹⁷⁾. Wsparcie to zostało potwierdzone w nowszej publikacji, z której wynika, że „przedsiębiorstwo CATL otrzymało 5,72 mld juanów (790 mln USD) w 2023 r., czyli ponad dwukrotnie więcej niż w poprzednim roku”, a wsparcie to stanowiło „13 % jego zysku netto” ⁽²⁹⁸⁾.
- (741) Komisja ustaliła również, że producenci akumulatorów powiązani z grupami Geely i SAIC, które dostarczyły kwestionariusz, również korzystali z subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych, takich jak finansowanie preferencyjne, programy zwolnień podatkowych i ulg podatkowych oraz dotacje. Jest to również zgodne z ustaleniami Komisji opisanymi w motywie 735.
- (742) Wobec braku współpracy ze strony niepowiązanych dostawców LFP Komisja nie mogła ustalić, czy dostawcy LFP również korzystali ze wsparcia rządowego w podobny sposób jak producenci akumulatorów. Biorąc jednak pod uwagę obowiązujące ramy regulacyjne i politykę krajową, Komisja mogłaby wyciągnąć wniosek, że podobnie jak producenci akumulatorów producenci LFP również korzystali z rządowego wsparcia finansowego w różnych formach.
- (743) W związku z tym Komisja stwierdziła, że rząd ChRL sztucznie zatrzymał finansowo producentów akumulatorów i producentów LFP, aby umożliwić im wykonywanie uprawnień rządowych do sprzedaży akumulatorów i LFP za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia należnego chińskim producentom BEV.

b) *Środki rządu ChRL dotyczące ustalania cen akumulatorów i redukcji kosztów dla przemysłu BEV*

- (744) Rząd ChRL wdrożył szereg środków w celu zapewnienia, aby akumulatory i materiały do ich produkcji były dostarczane przemysłowi BEV po niskich cenach. Ponadto rząd ChRL zapewnił przemysłowi BEV zmniejszenie odpowiednich kosztów takich istotnych materiałów wsadowych do produkcji BEV. Środki te wyraźnie faworyzowały przemysł BEV. Świadczą o tym między innymi następujące dokumenty.
- (745) Szczegółowe instrukcje dotyczące kosztu akumulatorów zostały już zawarte w planie dotyczącym NEV na lata 2012–2020, w którym przewidziano, że do 2015 r. moduły akumulatorów powinny kosztować mniej niż 2 juany/Wh, a do 2020 r. koszty te należy jeszcze bardziej obniżyć do mniej niż 1,5 juana/Wh ⁽²⁹⁹⁾. W planie zobowiązano również do utworzenia 2–3 wiodących przedsiębiorstw zajmujących się akumulatorami trakcyjnymi o skali produkcji i sprzedaży przekraczającej 10 mld watogodzin oraz utworzenia 2–3 głównych przedsiębiorstw zajmujących się produkcją elektrod dodatnich i ujemnych, elektrolitów i innych kluczowych materiałów ⁽³⁰⁰⁾. Plan pokazuje, w jaki sposób rząd odegrał kluczową rolę w rozwoju przemysłu poprzez „stosowanie się do połączenia rządowych wytycznych i sił rynkowych”. W szczególności w początkowym okresie rząd „będzie aktywnie odgrywać rolę polegającą na planowaniu wytycznych i zachęt politycznych, gromadzeniu zasobów naukowych, technologicznych i przemysłowych, zachęcaniu do rozwoju i produkcji energooszczędnych i nowych pojazdów energetycznych oraz ukierunkowywaniu konsumpcji na rynku” ⁽³⁰¹⁾. Cel ten miał zostać osiągnięty poprzez przydział funduszy centralnych, preferencyjne polityki podatkowe i wsparcie ze strony instytucji finansowych ⁽³⁰²⁾.
- (746) W planie działania w zakresie akumulatorów z 2017 r., opracowanym zgodnie z celami określonymi w inicjatywie „Made in China 2025”, określono trzy kluczowe zadania: po pierwsze „dalsze zmniejszenie kosztów i zapewnienie dostaw wysokiej jakości akumulatorów trakcyjnych przed 2018 r.”; po drugie do 2020 r. gęstość energii specyficznej dla danego systemu ma osiągnąć 260 Wh/kg, a koszty zostaną obniżone do mniej niż 1 juana/Wh; po trzecie do 2025 r. gęstość energii osiągnie 500 Wh/kg.

⁽²⁹⁷⁾ Zob. sprawozdanie roczne CATL za 2020 r., a także: „Why a Chinese Company Dominates Electric Car Batteries” [Dlaczego chińskie przedsiębiorstwo dominuje na rynku akumulatorów do samochodów elektrycznych], The New York Times, 22 grudnia 2021 r., dokument dostępny pod adresem: <https://www.nytimes.com/2021/12/22/business/china-catl-electric-car-batteries.html>

⁽²⁹⁸⁾ <https://asia.nikkei.com/Business/China-tech/CATL-tops-China-s-corporate-subsidies-list-outranking-oil-majors>

⁽²⁹⁹⁾ Sekcja 5 pkt 1, plan dotyczący NEV na lata 2012–2020.

⁽³⁰⁰⁾ Sekcja 2 pkt 2, plan dotyczący NEV na lata 2012–2020.

⁽³⁰¹⁾ Sekcja 2 pkt 2, plan dotyczący NEV na lata 2012–2020.

⁽³⁰²⁾ Sekcja 5 pkt 2 i sekcja 5 pkt 3, plan dotyczący NEV na lata 2012–2020.

- (747) W tym względzie dowody dotyczące pułapów cenowych wskazują, że dostarczanie tych towarów regulowanych przez rząd ChRL staje się funkcją rządową, która jest następnie wykonywana przez dostawców materiałów wsadowych działających jako organy publiczne. Rząd ChRL wyznacza bardzo szczegółowe jakościowe cele w zakresie rozwoju, aby osiągnąć stabilność rynku i obniżyć koszty. W związku z tym rozwój przemysłu akumulatorów trakcyjnych musi być „skoordynowany”⁽³⁰³⁾, a badania i rozwój są ukierunkowane na ulepszenie akumulatorów litowo-jonowych⁽³⁰⁴⁾, które są głównym rodzajem akumulatorów stosowanych w BEV. Aby osiągnąć te cele, w planie działania w zakresie akumulatorów z 2017 r. przewidziano „zwiększenie wsparcia politycznego”⁽³⁰⁵⁾. To wsparcie polityczne obejmuje „główną rolę rządu” oraz „[u]lgę podatkową związaną z akcyzą, jeżeli produkt dotyczący akumulatorów trakcyjnych jest kwalifikowalny; [p]rzedsiębiorstwa zajmujące się akumulatorami, takie jak przedsiębiorstwa wykorzystujące zaawansowane technologie, transfer technologii i rozwój technologii, są uprawnione do korzystania z zachęt podatkowych”⁽³⁰⁶⁾.
- (748) Plan działania w sprawie akumulatorów z 2017 r. obejmuje również stosunki między rządem a stowarzyszeniami branżowymi, jak podkreślono w sekcji 4 ust. 3 planu, poprzez „pełne wykorzystanie roli stowarzyszeń branżowych i innych organizacji oraz wymianę i współpracę w zakresie [...] środków i zaleceń politycznych, wzmocnienie samodyscypliny w zarządzaniu przemysłem oraz promowanie skoordynowanego rozwoju branży akumulatorów trakcyjnych i powiązanych gałęzi przemysłu”. Rola stowarzyszeń branżowych w chińskim systemie gospodarczym zostanie omówiona w motywie 778.
- (749) Przede wszystkim interwencja rządowa w całym łańcuchu dostaw i jej cel, jakim jest obniżenie cen z korzyścią dla przemysłu BEV, wynika jasno z zawiadomienia w sprawie przemysłu akumulatorowego, w którym przewidziano współpracę między podmiotami działającymi na rynku wyższego i niższego szczebla „w celu ustabilizowania oczekiwań, wyjaśnienia ilości i cen, zapewnienia dostaw i współpracy korzystnej dla wszystkich stron”⁽³⁰⁷⁾. W zawiadomieniu w sprawie przemysłu akumulatorowego nakazano również departamentom nadzoru rynków lokalnych „wzmocnić nadzór nad zawłaszczaniem, agresją cenową, nieuczciwą konkurencją i innymi zachowaniami na rynku wyższego i niższego szczebla w przemyśle akumulatorów litowych oraz radzić sobie z takimi zjawiskami, tak aby utrzymać porządek rynkowy”⁽³⁰⁸⁾.
- (750) Wskazuje to ponadto, jak powszechna jest ingerencja rządu ChRL w proaktywne zapewnianie, aby ceny w łańcuchu dostaw akumulatorów były wyrównywane w dół, tak aby sprzyjać stabilności rynku z korzyścią dla producentów BEV. W związku z tym rząd ChRL określił dostarczanie tych towarów po określonej cenie jako funkcję rządową, która z kolei jest sprawowana przez organy publiczne.
- (751) Co więcej, ingerencja rządu w krajowe ceny surowców znajduje również odzwierciedlenie w oświadczeniach prasowych wydanych przez Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informacyjnej (MIIT). Podczas konferencji prasowej, która odbyła się w Pekinie w kwietniu 2022 r., w sprawie wzrostu cen surowców wykorzystywanych w samochodach elektrycznych rzecznik MIIT potwierdził, że „jak najszybciej będziemy dążyć do obniżenia [cen surowców] do rozsądnego poziomu”, że „ministerstwo pomoże przyspieszyć rozwój lokalnych zasobów w Chinach” oraz że „stabilna działalność sektora stoi w obliczu ogromnej presji, która wymaga wspólnego działania wszystkich zainteresowanych stron”⁽³⁰⁹⁾. Było to działanie następcze w związku z sympozjum, które odbyło się w marcu 2022 r. i zostało zorganizowane przez MIIT i Departament Przemysłu Surowców MIIT oraz pierwszy Departament Przemysłu Sprzętu MIIT wraz z Departamentem ds. Cen NDRC i Państwową Administracją Regulacji Rynku, dotyczące wzrostu cen materiałów wyższego szczebla w odniesieniu do akumulatorów trakcyjnych⁽³¹⁰⁾. W spotkaniu wzięły udział Chińskie Stowarzyszenie Przemysłu Metali Nieżelaznych (CNMIA), Chińskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów (CAAM) oraz Chiński Sojusz na rzecz Innowacji w Przemysle Samochodowych Akumulatorów Trakcyjnych (CAPBIIA) oraz inne organizacje branżowe, a także odpowiednie osoby odpowiedzialne za kluczowe przedsiębiorstwa wyższego i niższego szczebla w zakresie rozwoju zasobów litu, produkcji soli litowej, materiałów katodowych, akumulatorów trakcyjnych i innych łańcuchów przemysłowych⁽³¹¹⁾.

⁽³⁰³⁾ Sekcja 1 pkt 2 planu działania w zakresie akumulatorów z 2017 r.

⁽³⁰⁴⁾ Sekcja 2 pkt 2 planu działania w zakresie akumulatorów z 2017 r.

⁽³⁰⁵⁾ Sekcja 4 pkt 1 planu działania w zakresie akumulatorów z 2017 r.

⁽³⁰⁶⁾ Sekcja 4 pkt 1 planu działania w zakresie akumulatorów z 2017 r.

⁽³⁰⁷⁾ Zob. pkt 2 zawiadomienia w sprawie przemysłu akumulatorowego.

⁽³⁰⁸⁾ Tamże.

⁽³⁰⁹⁾ Ministerstwo postanawia ustabilizować podwyżki cen wpływające na przemysł samochodowy, Rada Państwowa Chińskiej Republiki Ludowej, 25 kwietnia 2022 r. Informacje dostępne pod adresem: https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html

⁽³¹⁰⁾ Informacje dostępne pod adresem: https://m.thepaper.cn/kuaibao_detail.jsp?contid=17182063&from=kuaibao

⁽³¹¹⁾ Informacje dostępne pod adresem: <https://m.yicai.com/news/101354043.html>

- (752) Redukcję kosztów szczególnie podkreślono w wytycznych dla przemysłu akumulatorów litowo-jonowych, a w znormalizowanych warunkach z 2021 r. zaproponowano normy techniczne, takie jak minimalna gęstość energii zestawów akumulatorów na poziomie 180 Wh/kg⁽³¹²⁾, oraz „zawarto wytyczne dla przedsiębiorstw dotyczące ograniczenia projektów produkcyjnych, które po prostu zwiększają zdolność produkcyjną, wzmacniają innowacje technologiczne, poprawiają jakość produktów i obniżają koszty produkcji”⁽³¹³⁾.
- (753) Komisja ustaliła również, że niektóre surowce wykorzystywane do produkcji akumulatorów podlegają ograniczeniom wywozowym, takim jak środki kontroli wywozu i brak zwrotu krajowego VAT w przypadku wywozu. Deklarowanym celem politycznym tych środków jest zniechęcenie do ich wywozu i stworzenie krajowej nadwyżki podaży, tak aby istniały tanie ceny krajowe i w wystarczających ilościach z korzyścią dla krajowych sektorów niższego szczebla, w tym producentów BEV.
- (754) W tym względzie Komisja stwierdziła, że LFP, rodzaj litu stosowanego w akumulatorach, nie podlega zwrotowi VAT w wysokości 13 % przy wywozie, co powoduje, że cena krajowa tych surowców jest sztucznie niższa na rynku lokalnym.
- (755) Od 2006 r. rząd Chin nakłada tymczasowe ograniczenia wywozowe na towary związane z grafitem na mocy „decyzji w sprawie tymczasowej kontroli wywozu produktów związanych z grafitem” (obwieszczenie nr 50 z 2006 r.)⁽³¹⁴⁾. Na mocy tej decyzji siedem rodzajów produktów związanych z grafitem⁽³¹⁵⁾ objęto tymczasowymi środkami kontroli wywozu. Tymczasowe środki kontroli wywozu zostały uchylone obwieszczeniem pt. „Optymalizacja i dostosowanie tymczasowych środków kontroli wywozu produktów graficznych” (obwieszczenie nr 39 [2023])⁽³¹⁶⁾, opublikowanym w dniu 20 października 2023 r. i obowiązującym od dnia 1 grudnia 2023 r. Jednocześnie w ramach polityki dodaje się dwa nowe rodzaje produktów grafitowych do wykazu kontroli wywozu. Grafit podlega również ograniczeniom wywozowym w postaci braku zwrotu 13 % krajowego podatku VAT w przypadku wywozu⁽³¹⁷⁾.
- (756) Komisja ustaliła również, że niektóre rodzaje miedzi podlegają należnościom celnym wywozowym w wysokości 30 % w ramach planu dostosowania taryfowego z 2022 r.⁽³¹⁸⁾ i planu dostosowania taryfowego z 2023 r.⁽³¹⁹⁾ W zależności od odpowiedniego kodu HS pobiera się dodatkowe tymczasowe należności celne wywozowe w wysokości 5–15 %.
- (757) Ponadto Komisja stwierdziła również, że Chiny konsolidują swój przemysł metali ziem rzadkich, również niezbędny do produkcji akumulatorów do BEV, aby kontrolować m.in. poziomy cen oraz zabezpieczyć cele strategiczne i gospodarcze oraz cele w zakresie zrównoważonego rozwoju. W szczególności w grudniu 2021 r. trzy podmioty państwowe połączyły się w celu utworzenia przedsiębiorstwa China Rare Earth Group Co. Ltd, które odpowiadało za około 62 % wszystkich dostaw ciężkich metali ziem rzadkich w Chinach⁽³²⁰⁾. W związku z tym na szczeblu krajowym rząd wprowadził inne środki, takie jak nałożenie ograniczeń wywozowych, w tym samym celu, aby zwiększyć podaż dla producentów krajowych o niskich cenach i dostępnych surowców niezbędnych do produkcji, między innymi, BEV.

c) Wniosek

- (758) Podsumowując, z rządowych wytycznych, opinii i przepisów dotyczących przemysłu BEV wynika, że rząd kieruje rozwojem i poprawą przemysłu poprzez redukcję kosztów i stabilną podaż kluczowych materiałów wsadowych. Ponadto rząd ustanowił system jasnej i stałej kontroli oraz monitorowania cen akumulatorów i ich materiałów wsadowych, aby zapewnić przemysłowi BEV możliwość ich pozyskiwania po niskich cenach i w wystarczających ilościach.

⁽³¹²⁾ Zob. sekcja III pkt 1 znormalizowanych warunków.

⁽³¹³⁾ Zob. sekcja I pkt 3 znormalizowanych warunków.

⁽³¹⁴⁾ Informacje dostępne pod adresem: <http://exportcontrol.mofcom.gov.cn/article/zcfg/gnzcfg/zcggzqd/202111/432.html>

⁽³¹⁵⁾ Kody HS: 3801100090, 3801900000, 6815100000, 8545110010, 8545110090, 8545190000 i 8545900000

⁽³¹⁶⁾ Informacje dostępne pod adresem: <http://www.mofcom.gov.cn/article/zcfb/zcblgg/202310/20231003447368.shtml>

⁽³¹⁷⁾ Zob. kody HS: 38011000 na stronie <https://hd.chinatax.gov.cn/nszx2023/cktslxcx2023.html>

⁽³¹⁸⁾ Informacje dostępne pod adresem: <http://cws.mofcom.gov.cn/article/swjzjc/202201/20220103246934.shtml>, zob. załącznik 7.

⁽³¹⁹⁾ Informacje dostępne pod adresem: https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2022-12/29/content_5734125.htm, zob. załącznik 6.

⁽³²⁰⁾ <https://www.china-briefing.com/news/china-merges-three-rare-earth-state-owned-entities-to-increase-pricing-power-and-efficiency/>

(759) Wszystko to pokazuje, że rząd ChRL ustanowił na szczeblu centralnym i lokalnym szereg polityk i środków skierowanych do dostawców akumulatorów i materiałów wsadowych, aby ostatecznie wesprzeć przemysł BEV. Wszystkie te materiały wsadowe stanowią znaczną część kosztów produkcji BEV. W wyniku tej polityki rząd ChRL określa cele dotyczące zapewnienia stabilnych i dużych dostaw tych akumulatorów i materiałów wsadowych, w połączeniu z tańszymi cenami, z korzyścią dla producentów BEV w formie znacznego obniżenia kosztów, co umożliwi im sprzedaż tych pojazdów po niższych cenach, w tym na rynku unijnym. Dowody potwierdzające wsparcie finansowe udzielone producentom akumulatorów uwzględniono w motywach 739–743.

1) *Relacje między dostawcami materiałów wsadowych a rządem ChRL*

(760) Po przeanalizowaniu ram prawnych i gospodarczych, na podstawie których działają dostawcy materiałów wsadowych, silnie podyktowanych celami polityki rządu ChRL dotyczącymi rozwoju przemysłu BEV za pośrednictwem dostawców materiałów do produkcji Komisja przeanalizowała również cechy chińskiego krajowego rynku akumulatorów, dowody na obecność/własność państwa w zakresie dostawców materiałów wsadowych, a także inne przesłanki świadczące o tym, że rząd ChRL sprawował znaczną kontrolę nad tymi podmiotami (w tym ich cechy organizacyjne, łańcuchy uprawnień decyzyjnych i ogólne relacje z rządem ChRL).

(761) Komisja zgromadziła informacje na temat *struktury krajowego rynku akumulatorów*. Jak wyjaśniono w sekcji 3.3.1.2, rząd ChRL nie współpracował w odniesieniu do dostawców materiałów wsadowych działających na chińskim rynku krajowym, w tym dostawców akumulatorów do BEV, ani nie przedstawił wyjaśnień ani kluczowych informacji na temat krajowego rynku akumulatorów. W związku z tym Komisja musiała przeć swoje wnioski na dostępnych faktach zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego.

(762) W tym względzie Komisja oparła się na czterech zestawach informacji, tj. informacjach przedstawionych w sprawozdaniu Rhodium⁽³²¹⁾, geograficznym bilansie rynku ogniw baterii przedstawionym przez Benchmark Mineral Intelligence („BMI”)⁽³²²⁾, sprawozdaniu Chińskiego Sojuszu na rzecz Innowacji w Przemysle Samochodowych Akumulatorów Trakcyjnych⁽³²³⁾ oraz informacjach dostarczonych przez grupy objęte próbą, które zakupiły akumulatory.

(763) Z informacji przedstawionych w sprawozdaniu Rhodium wynika, że „z wyjątkiem LG Energy Solution chiński rynek akumulatorów do pojazdów elektrycznych jest zdominowany przez podmioty krajowe”⁽³²⁴⁾. W szczególności ze sprawozdania wynika, że w 2021 r. udział chińskich producentów akumulatorów w chińskim rynku krajowym wynosił ponad 88 %, pozostawiając jedynie 4 % udział w rynku producentom akumulatorów, którzy są własnością podmiotów zagranicznych. W przypadku pozostałych 8 % nie wskazano kraju pochodzenia. Biorąc jednak pod uwagę ograniczony udział głównych zagranicznych dostawców akumulatorów w chińskim rynku oraz brak współpracy ze strony rządu ChRL, Komisja stwierdziła, że pozostali producenci również są własnością Chin. W tym samym sprawozdaniu ustalono również, że w 2020 r. CATL miał ponad 52 % udziału w rynku chińskim. Wobec braku przeciwnych informacji Komisja stwierdziła, że ustalenia te były również ważne w okresie objętym dochodzeniem.

(764) Komisja ustaliła również, że dziesięciu zidentyfikowanych producentów akumulatorów przedstawionych w sprawozdaniu Rhodium było członkami podmiotu CBIA (lub jego rady wykonawczej), CIAPS lub częściowo własnością państwa. Podczas gdy członkowie CBIA i CIAPS stanowili ponad 86 % udziału w rynku, członkowie sprawujący funkcję wiceprzewodniczącego lub zasiadający w radzie wykonawczej posiadali w 2021 r. ponad 62 %. W sprawozdaniu wskazano również, że istnieje zestaw strategii politycznych, których celem jest faworyzowanie chińskich krajowych dostawców akumulatorów⁽³²⁵⁾.

⁽³²¹⁾ „Distortions in International Markets and China: Government Support in Electric Vehicle Batteries” [Zakłócenia na rynkach międzynarodowych i w Chinach: Wsparcie rządowe dla akumulatorów do pojazdów elektrycznych], Rhodium Group, grudzień 2022 r. (zwane dalej „sprawozdaniem Rhodium”), s. 42.

⁽³²²⁾ <https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/>

⁽³²³⁾ Zob. sprawozdanie Chińskiego Sojuszu na rzecz Innowacji w Przemysle Samochodowych Akumulatorów Trakcyjnych opublikowane dnia 11 stycznia 2024 r. i umieszczone na stronie <https://libattery.ofweek.com/2024-01/ART-36001-8120-30623203.html#:~:text=%E8%BD%A6%E9%87%8FTOP15%E3%80%82-,2023%E5%B9%B4%E5%85%A8%E5%B9%B4%E5%9B%BD%E5%86%85%E4%B8%89%E5%85%83%E5%8A%A8%E5%8A%9B%E7%94%B5%E6%B1%A0%E4%BC%81%E4%B8%9A,%E5%8A%9B%E7%A5%9E%E3%80%81%E5%B7%A8%E6%B9%BE%E6%8A%80%E7%A0%94%E3%80%82&text=%E5%8D%AB%E8%93%9D%E6%96%B0%E8%83%BD%E6%BA%90%E3%80%81%E5%B7%A8,%E7%AC%AC11%E4%B8%8E%E7%AC%AC15%E3%80%82>

⁽³²⁴⁾ Sprawozdanie Rhodium, s. 41

⁽³²⁵⁾ Sprawozdanie Rhodium, s. 58.

- (765) Z geograficznego bilansu rynku ogniw baterii przedstawionej przez BMI ⁽³²⁶⁾ wynika, że chińskie dostawy akumulatorów stanowiły ponad 170 % lokalnego popytu w 2022 r. i 2023 r., co wskazuje również na wyraźną dominację chińskich producentów akumulatorów na ich rynku lokalnym.
- (766) Ponadto w sprawozdaniu Chińskiego Sojuszu na rzecz Innowacji w Przemśle Samochodowych Akumulatorów Trakcyjnych wskazano, że około 97 % udziału w rynku mocy zainstalowanej w 2023 r. ⁽³²⁷⁾ posiadali chińscy krajowi producenci akumulatorów. Chińscy producenci akumulatorów będący członkami CBIA stanowili co najmniej 66 % udziału w rynku, natomiast BYD, drugi co do wielkości producent posiadający 27 % mocy zainstalowanej w Chinach w 2023 r., jest częścią podmiotu CIAPS. Jedno przedsiębiorstwo, China Aviation Lithium Battery (CALB), było zarówno członkiem zarządu CBIA, jak i przedsiębiorstwem państwowym. Sam podmiot CATL odpowiadał za ponad 40 % całkowitej mocy zainstalowanej Chin w 2023 r. i jest członkiem rady wykonawczej CBIA.
- (767) Komisja zauważyła również, że CBIA i CIAPS nie publikują pełnego wykazu swoich członków w internecie. Komisja była w stanie ustalić udział przedsiębiorstw w CBIA, CIAPS i innych stowarzyszeniach branżowych, analizując ich roczne sprawozdania i inne informacje dostępne w internecie, takie jak wykaz członków ich organów wykonawczych. Wobec braku informacji przekazanych przez rząd ChRL, a także oficjalnych danych publicznych obejmujących pełny wykaz członków CBIA i CIAPS, Komisja doszła do wniosku, że członkami tych stowarzyszeń może być jeszcze więcej dostawców akumulatorów.
- (768) Ostatecznie, chociaż nie można było wyciągnąć wniosków w odniesieniu do wartości zakupów akumulatorów dokonanych przez grupę SAIC ze względu na brak współpracy, Komisja ustaliła, że wszyscy dostawcy akumulatorów, o których grupa poinformowała, mieli siedzibę w ChRL. Jeżeli chodzi o grupę Geely, co najmniej 65 % jej zakupów dokonano od przedsiębiorstw będących członkami CBIA, CIAPS lub częściowo własnością państwa. Jeżeli chodzi o grupę SAIC, chociaż nie można było zweryfikować żadnych danych na temat wartości lub wielkości zakupu, z informacji zawartych w aktach sprawy wynika, że jej czterej główni dostawcy akumulatorów byli częściowo bezpośrednio lub pośrednio własnością państwa, członkami CBIA lub ściśle z nią powiązani za pośrednictwem jednego z akcjonariuszy lub udziałowców dostawców (CATL).
- (769) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że chiński rynek krajowy jest obsługiwany prawie wyłącznie przez krajowych dostawców akumulatorów. Znaczna większość tych dostawców jest członkiem stowarzyszeń takich jak CBIA i CIAPS lub jest własnością państwa.
- (770) Komisja zbadała ponadto relacje między rządem ChRL a dostawcami akumulatorów, aby ustalić, czy rząd sprawował znaczącą kontrolę nad tymi podmiotami i ich zachowaniem na rynku. Rola, jaką odgrywają te stowarzyszenia, ma kluczowe znaczenie dla pokazania, w jaki sposób rząd ChRL, za pośrednictwem stowarzyszeń, zapewnia osiągnięcie swoich celów polityki w zakresie rozwoju przemysłu BEV.
- (771) Wobec braku jakichkolwiek informacji przekazanych przez rząd ChRL dotyczących liczby i innych informacji na temat formalnych znamion własności rządu i kontroli krajowych dostawców akumulatorów do BEV Komisja musiała oprzeć się na dostępnych faktach zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego. W tym celu Komisja przeanalizowała sytuację dostawców akumulatorów z dwóch niezintegrowanych grup objętych próbą (grup Geely i SAIC). Jak wspomniano powyżej, rząd ChRL nie przedstawił wymaganych informacji na temat własności i kontroli dostawców akumulatorów lub stowarzyszeń producentów akumulatorów. Ponadto niepowiązani dostawcy akumulatorów z grup Geely i SAIC nie przedstawili odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu ani informacji na temat własności i kontroli ze strony rządu ChRL. W związku z tym Komisja musiała poszukać tych informacji w domenie publicznej. W przypadku gdy Komisja nie była w stanie znaleźć informacji znajdujących się w domenie publicznej, musiała wyciągnąć wnioski na podstawie art. 28 rozporządzenia podstawowego.

⁽³²⁶⁾ <https://www.benchmarkminerals.com/forecasts/lithium-ion-batteries/>

⁽³²⁷⁾ Zob. przypis 323, tabela 4.

- (772) Jeżeli chodzi o grupę SAIC, chociaż nie można było zweryfikować żadnych informacji na temat wartości lub wielkości zakupu, a z danych zawartych w aktach sprawy wynika, że czterech głównych dostawców akumulatorów należących do grupy SAIC, odpowiadających za znaczną część jej zakupów akumulatorów, było częściowo bezpośrednio lub pośrednio własnością państwa. Jeżeli chodzi o grupę Geely, stwierdzono, że 3 z 14 dostawców akumulatorów jest częściowo własnością państwa. Duża część dostawców akumulatorów z grupy SAIC i Geely również została uznana za członków stowarzyszeń branżowych. Ponadto Komisja ustaliła również, że spośród dziesięciu największych zidentyfikowanych producentów akumulatorów przedstawionych w sprawozdaniu Rhodium⁽³²⁸⁾ i prowadzących działalność na chińskim rynku krajowym w 2020 r. co najmniej siedmiu z nich było częściowo własnością państwa.
- (773) Jak już wspomniano w motywie 763, dostawcy akumulatorów, co do których stwierdzono, że są częścią CBIA lub CIAPS, odpowiadali za ponad 86 % udziału w rynku Chin w 2020 r. Podmiot CALB był zarówno członkiem rady wykonawczej CBIA, jak i przedsiębiorstwem państwowym (motyw 765). CATL, kluczowy operator na rynku chińskim odpowiadający za 52 % całkowitego chińskiego rynku krajowego w 2020 r., jest bezpośrednim i pośrednim (poprzez spółki joint venture) dostawcą dla grup Geely i SAIC oraz członkiem rady wykonawczej CBIA.
- (774) Wobec braku współpracy ze strony rządu ChRL Komisja musiała oprzeć się na publicznie dostępnych informacjach w celu ustalenia dostawców, którzy są członkami stowarzyszeń. Komisja zauważyła, że CBIA i CIAPS nie publikują pełnego wykazu członków w internecie. Komisja była w stanie ustalić udział przedsiębiorstw w podmiotach CBIA, CIAPS i innych stowarzyszeniach branżowych, analizując ich roczne sprawozdania i inne informacje dostępne w internecie, takie jak wykaz członków ich organów wykonawczych. Wobec braku informacji przekazanych przez rząd ChRL, a także oficjalnych danych publicznych obejmujących pełny wykaz członków CBIA i CIAPS, Komisja doszła do wniosku, że członkami tych stowarzyszeń może być jeszcze więcej dostawców.
- (775) Ponadto CBIA publikuje jedynie listę członków rady wykonawczej i „nowych członków”. Nowi członkowie to członkowie, którzy dołączyli od marca 2017 r., przy czym stowarzyszenie zostało założone w 1988 r. Zgodnie z informacjami w internecie stowarzyszenie liczy ponad 500 członków grupy⁽³²⁹⁾. Komisja zwróciła się o informacje na temat członków ujętych w niekompletnym wykazie dostępnym w internecie i stwierdziła, że znajdują się w nim niektóre przedsiębiorstwa państwowe, w tym nie tylko dostawcy surowców i producenci akumulatorów, ale także państwowe fundusze inwestycyjne i instytuty badawcze. Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że rząd ChRL może sprawować bezpośrednią kontrolę nad jednostkami obejmującymi szeroki zakres kluczowych podmiotów zaangażowanych nie tylko w sektor akumulatorów i litu potrzebnego do produkcji akumulatorów, ale również w cały sektor BEV. Fakt, że kilka podmiotów w całym łańcuchu dostaw BEV jest częścią CBIA, wzmocnia dowody na to, że rząd ChRL stworzył ramy obejmujące wszystkie poziomy łańcucha dostaw.
- (776) Komisja przeanalizowała statut podmiotów CBIA i CIAPS w celu oceny poziomu kontroli rządu nad tymi stowarzyszeniami i ich członkami. W tym celu Komisja musiała oprzeć się w całości na dostępnych faktach zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego ze względu na odmowę udzielenia przez rząd ChRL informacji na temat cech charakterystycznych jego rynku oraz na temat stowarzyszeń, w odniesieniu do których Komisja zwróciła się o informacje, w tym zarówno CBIA, jak i CIAPS (motyw 279).
- (777) W swoich uwagach dotyczących stosowania art. 28, jak wyszczególniono w motywie 282, rząd ChRL zaprzeczył jakiegokolwiek kontroli nad CBIA i formalnemu powiązaniu ze stowarzyszeniem. W toku dochodzenia wykazano jednak, że twierdzenie rządu ChRL, zgodnie z którym nie miał on kontroli nad CBIA oraz że stowarzyszenie to nie jest formalnie powiązane z rządem ChRL, było błędne pod względem faktycznym. Przeciwnie, Komisja stwierdziła, że rząd ChRL sprawuje kontrolę nad CBIA, a także nad CIAPS.

⁽³²⁸⁾ Sprawozdanie Rhodium, s. 58.

⁽³²⁹⁾ Zob. <https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E7%94%B5%E6%B1%A0%E5%B7%A5%E4%B8%9A%E5%8D%8F%E4%BC%9A/7368598>

- (778) Po pierwsze, CBIA jest stowarzyszeniem branżowym bezpośrednio zarządzanym przez Radę Państwa Chińskiej Republiki Ludowej. Rada Państwa Chińskiej Republiki Ludowej jest organem wykonawczym Ogólnochińskiego Zgromadzenia Przedstawicieli Ludowych i najwyższym organem władzy państwowej w Chinach. Składa się z ograniczonej liczby osób, w tym premiera, wicepremiera i sekretarza generalnego. Art. 3 statutu CBIA ⁽³³⁰⁾ stanowi również, że stowarzyszenie „podporządkowuje się ogólnemu przywództwu Komunistycznej Partii Chin i [...] ustanawia organizacje Komunistycznej Partii Chin do celów prowadzenia działalności partyjnej i zapewnia niezbędne warunki dla działalności organizacji partyjnej”. W związku z tym CBIA nie jest niezależnym stowarzyszeniem utworzonym przez podmioty rynkowe i działającym zgodnie z zasadami gospodarki wolnorynkowej, lecz podmiotem kierowanym przez rząd ChRL i zarządzanym przez niego za pośrednictwem Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej, a zatem odpowiada za realizację celów polityki publicznej określonych przez rząd ChRL.
- (779) W statucie wiele chińskich stowarzyszeń branżowych określa swoją rolę jako pomost między rządem a swoimi członkami. Na mocy środków kompleksowego nadzoru nad stowarzyszeniami branżowymi i izbami handlowymi wydanych przez NDRC Ministerstwo Spraw Cywilnych i osiem innych departamentów w 2016 r. wezwały do utworzenia organizacji partyjnych w stowarzyszeniach branżowych i izbach handlowych oraz do zapisywania wymogów dotyczących rozbudowy partii ⁽³³¹⁾ w statutach stowarzyszeń branżowych. Mimo że w 2019 r. NDRC rozpoczęła działanie, którego deklarowanym celem było oddzielenie instytucji stowarzyszeń branżowych i izb handlowych od rządu, w wydanych w związku z tym wytycznych NDRC ⁽³³²⁾ formalnie przewidziano rozdzielenie instytucji, funkcji, aktywów finansowych itp. oraz zapewniono nie tylko stałą zależność finansową stowarzyszeń przemysłowych od organów rządowych, ale również dalszą pełną kontrolę KPCh nad nimi: „Partyjne organy robocze organizacji społecznych na wszystkich szczeblach [...] wzmacniają konkretne wytyczne, zdecydowanie promują rozbudowę Partii w oddzielonych od rządu stowarzyszeniach branżowych i izbach handlowych, [...] kompleksowo wzmacniają przywództwo Partii nad stowarzyszeniami branżowymi i izbami handlowymi oraz zapewniają, aby praca Partii była niezakłócona, a rola organizacji partyjnych nie została osłabiona w procesie oddzielania od rządu. [...] Partyjne organy robocze organizacji społecznych na wszystkich szczeblach nakładają stowarzyszenia branżowe i izby handlowe do wprowadzenia do ich statutu wymogu rozbudowy Partii, tak aby uzupełnić mechanizmy robocze zapewniające udział organizacji partyjnych w podejmowaniu decyzji dotyczących głównych kwestii oraz aby znormalizować zarządzanie” ⁽³³³⁾. W wytycznych przewidziano również zależność finansową stowarzyszeń branżowych od organów rządowych i pełną kontrolę nad nimi przez KPCh ⁽³³⁴⁾.
- (780) Po drugie, władzę wykonawczą CBIA sprawuje zarząd, który jest wybierany przez walne zgromadzenie złożone ze wszystkich członków stowarzyszenia spośród spółek członkowskich (art. 21 statutu). W wybór kandydatów do zarządu w pełni zaangażowany jest również rząd ChRL. Zgodnie z art. 22 statutu CBIA w skład komitetu odpowiedzialnego za wybór kandydatów wchodzi „przedstawiciele Rady Organów Nadzoru” i „przedstawiciele organizacji partyjnej”. W przypadku gdy posiedzenie zarządu nie może zostać zwołane, członkowie komitetu są wybierani bezpośrednio przez agencję przywódczą ds. rozbudowy partii. Organy rozbudowy partii są odpowiedzialne za wszystkie działania związane z szerzeniem ideologii partyjnej. Zgodnie z „Wytycznymi w sprawie wdrożenia reformy kompleksowego oddzielenia stowarzyszeń i izb handlowych od organów administracyjnych” (zwanymi dalej „Wytycznymi w sprawie stowarzyszeń branżowych”) partyjne organy robocze organizacji społecznych „kompleksowo wzmacniają przywództwo Partii nad stowarzyszeniami branżowymi i izbami handlowymi oraz zapewniają, aby działalność partyjna była niezakłócona, a rola organizacji partyjnych nie została osłabiona w procesie oddzielania od organów administracyjnych. [...] Partyjne organy robocze organizacji społecznych na wszystkich szczeblach nakładają stowarzyszenia branżowe i izby handlowe do wprowadzenia do ich statutu wymogu rozbudowy Partii, tak aby uzupełnić mechanizmy robocze zapewniające udział organizacji partyjnych w podejmowaniu decyzji dotyczących głównych kwestii oraz aby znormalizować zarządzanie” ⁽³³⁵⁾. W celu wyboru i odwołania członków zarządu walne zgromadzenie członków musi również zostać zwołane za zgodą agencji przywódczej ds. rozbudowy partii. Wpływ rządu na codzienną działalność stowarzyszenia

⁽³³⁰⁾ Statut Chińskiego Stowarzyszenia Przemysłu Akumulatorowego (zwany dalej „Statutem CBIA”), dokument dostępny pod adresem: <http://www.chinabattery.org/content/2/11/1104/1053234.html>

⁽³³¹⁾ Prace związane z rozbudową partii mogą być zróżnicowane i ostatecznie mają na celu zwiększenie wpływu partii na przedsiębiorstwa, stowarzyszenia, administrację itp. Oficjalna definicja rozbudowy partii jest dostępna pod adresem <http://dangjian.people.com.cn/n1/2022/0624/c117092-32455009.html> „Zakres prac związanych z rozbudową partii jest stosunkowo bogaty i obejmuje szereg zadań, takich jak rozbudowa na poziomie politycznym, ideologicznym, organizacyjnym, tworzenie stylu, wprowadzanie dyscypliny, walka antykorupcyjna i budowa systemów”.

⁽³³²⁾ Wytyczne w sprawie wdrożenia reformy kompleksowego oddzielenia stowarzyszeń i izb handlowych od organów administracyjnych, NDRC, Ministerstwo Spraw Cywilnych i in., 14 czerwca 2019 r.; dokument dostępny pod adresem: http://www.gov.cn/xinwen/2019-06/17/content_5400947.htm

⁽³³³⁾ Sekcja 4 Wytycznych NDRC.

⁽³³⁴⁾ Zob. sprawozdanie dotyczące Chin – sekcja 2.3.3, s. 24–25 i pkt 3 ppkt 2 Wytycznych NDRC, zgodnie z którymi organy administracyjne zachęca się do nabywania usług od kwalifikowanych stowarzyszeń branżowych.

⁽³³⁵⁾ Zob. sekcja 2.3.3 sprawozdania dotyczącego Chin, s. 25–26, a także sekcja 4 Wytycznych NDRC.

dotatkowo podkreślono w art. 36 statutu, który stanowi, że osoby odpowiedzialne za stowarzyszenie muszą „podporządkować się przywództwu Komunistycznej Partii Chin, wspierać socjalizm o chińskiej specyfice, zdecydowanie wdrażać linię, zasady i politykę partii oraz posiadać dobre cechy polityczne”. Do osób odpowiedzialnych za stowarzyszenie należą przewodniczący, dwudziestu trzech wiceprzewodniczących i jeden sekretarz generalny. Na wiceprzewodniczących wyznacza się również kilka przedsiębiorstw państwowych. W związku z powyższym CBIA podlega nie tylko Radzie Państwa Chińskiej Republiki Ludowej, ale kontrolę nad administracją CBIA i kluczowymi osobami odpowiedzialnymi za jego pracę sprawuje również rząd ChRL.

- (781) Ponadto art. 46 ust. 5 statutu stanowi, że Rada Organów Nadzoru zgłasza problemy występujące w pracach stowarzyszenia agencjom przywódczym partii i departamentom zarządzającym przemysłem. Należy przypomnieć, że w sprawie DS379, w kontekście chińskich banków komercyjnych będących własnością państwa, informacje istotne dla oceny, czy dany podmiot jest organem publicznym, obejmowały również dowody na to, że dyrektorzy generalni są osobami mianowanymi przez rząd, przy czym KPCh zachowała znaczący wpływ na ich wybór, o czym mowa w motywie 415.
- (782) Związek między CBIA a rządem ChRL znajduje dalsze potwierdzenie w sprawozdaniach NDRC⁽³³⁶⁾ i artykułach prasowych w internecie. W sprawozdaniu z 8. kongresu członków CBIA, który odbył się w Pekinie w 2020 r., Zhang Chonghe, przewodniczący Chińskiej Krajowej Rady Przemysłu Lekkiego („CNLIC”), którego podmiot CBIA jest częścią i od którego otrzymuje on wytyczne⁽³³⁷⁾, podkreślił, że CBIA służy jako „dobry asystent rządu”⁽³³⁸⁾, proponując m.in. zmiany w kilku politykach przemysłowych i odzwierciedlając żądania przedsiębiorstw wobec rządu. Podobnie jak w przypadku CBIA, CNLIC jest zarządzana przez SASAC Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej, a jej zakres działalności obejmuje udział w formułowaniu planów branżowych i polityki przemysłowej, budowanie klastrów przemysłowych i regionów ukierunkowanych na przemysł lekki, „normalizację zachowań sektora” oraz „podejmowanie innych zadań powierzonych przez rząd i odpowiednie departamenty”⁽³³⁹⁾. W rzeczywistości, według samego stowarzyszenia, zawsze było ono zobowiązane do „służenia rządowi” (podkreślenie dodano)⁽³⁴⁰⁾.
- (783) Te same przepisy mają zastosowanie do CIAPS. Podobnie jak w przypadku CBIA (zob. motyw 779), władzę wykonawczą sprawuje zarząd (art. 21). W wybór kandydatów do zarządu w pełni zaangażowany jest rząd ChRL. Zgodnie z art. 22 statutu CIAPS w skład komitetu odpowiedzialnego za wybór kandydatów wchodzi „przedstawiciele zarządu, przedstawiciele Rady Organów Nadzoru” oraz „przedstawiciele organizacji partyjnej”. W przypadku gdy posiedzenie zarządu nie może zostać zwołane, członkowie komitetu są wybierani bezpośrednio przez agencję przywódczą ds. rozbudowy partii. W związku z tym CBIA podlega nie tylko Radzie Państwa Chińskiej Republiki Ludowej, ale kontrolę nad administracją CBIA i kluczowymi osobami odpowiedzialnymi za jego pracę sprawuje również rząd ChRL. Art. 46 ust. 5 statutu stanowi, że Rada Organów Nadzoru zgłasza problemy występujące w pracach stowarzyszenia agencjom przywódczym partii i departamentom zarządzającym przemysłem.

⁽³³⁶⁾ Zob. https://www.ndrc.gov.cn/fzggw/jgsj/cys/sjdt/202010/t20201030_1249440.html W szczególności Xia Nong, inspektor pierwszego szczebla Departamentu Przemysłu Krajowej Komisji Rozwoju i Reform, wyraziła nadzieję, że CBIA „w dalszym ciągu będzie odgrywać dobrą rolę jako pomost i ogniwo w kontekście nowego modelu rozwoju »podwójnego obiegu« [...]”.

⁽³³⁷⁾ Wykaz stowarzyszeń należących do CNLIC jest dostępny pod adresem: <http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-dgxxh.html>

⁽³³⁸⁾ Podporządkowanie się rozbudowie Partii w celu kierowania pracami stowarzyszenia i promowania transformacji i modernizacji przemysłu akumulatorowego oraz ekologicznego rozwoju, Sohu, 31 października 2020 r. Informacje dostępne pod adresem: https://www.sohu.com/a/428642882_118081

⁽³³⁹⁾ Statut CNLIC jest dostępny pod adresem: <http://www.cnlic.org.cn/footers/footer-zc.html>

⁽³⁴⁰⁾ Meng Xiangfeng, asystent przewodniczącego CATL, i jego delegacja odwiedzili stowarzyszenie ds. wymiany, CBIA, 15 lutego 2023 r. Informacje dostępne pod adresem: <http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1054254.html>

- (784) Art. 21 statutu CIAPS stanowi, że członkowie zarządu stowarzyszenia „są podporządkowani przywództwu Komunistycznej Partii Chin, wspierają socjalizm o chińskiej specyfice, zdecydowanie wdrażają linię, zasady i politykę partii oraz posiadają dobre cechy polityczne”. Podobnie jak w przypadku CBIA, jeśli posiedzenie zarządu nie może zostać zwołane, członkowie komitetu są wybierani bezpośrednio przez wiodący organ rozbudowy partii. CIAPS podlega nie tylko Radzie Państwa Chińskiej Republiki Ludowej, ale kontrolę nad administracją stowarzyszenia i kluczowymi osobami odpowiedzialnymi za jego pracę sprawuje również rząd ChRL.
- (785) Jak wykazano w motywie 779, rząd ChRL ustanowił system zapewniający wybór wszystkich organów zarządzających i administracyjnych stowarzyszenia, takich jak zarząd, przewodniczący, wiceprzewodniczący i sekretarz generalny, aby realizować cele polityczne KPCh i rządu ChRL. Jak już szeroko omówiono w motywach 197–203 i motywach 704–705, środowisko prawne i gospodarcze w ChRL, w którym działają dostawcy materiałów wsadowych do produkcji BEV, charakteryzuje się silną i szeroko zakrojoną kontrolą rządu. Dowody świadczące o tak szeroko zakrojonej kontroli znajdują się między innymi w art. 11 konstytucji, zgodnie z którym rząd wyraźnie sprawuje nadzór i kontrolę również nad niepublicznymi sektorami gospodarki (zob. w szczególności motyw 199).
- (786) Ponadto Komisja ustaliła również obecność i wszechobecny wpływ członków i organizacji KPCh na wielu dostawców akumulatorów. Zgodnie z prawem spółek⁽³⁴¹⁾ nie tylko w przedsiębiorstwach państwowych, ale również w przedsiębiorstwach prywatnych „organizacja Komunistycznej Partii Chin zostanie utworzona w celu prowadzenia działalności partyjnej zgodnie z konstytucją Komunistycznej Partii Chin. Przedsiębiorstwo zapewnia warunki niezbędne do prowadzenia działalności przez organizację partyjną”. Ponadto opinie Komitetu Centralnego KPCh i Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej z 2017 r. w sprawie tworzenia zdrowego środowiska na rzecz rozwoju przedsiębiorców, promowania przedsiębiorczości i pełnego uczestnictwa w roli przedsiębiorców⁽³⁴²⁾ nie pozostawiają wątpliwości co do roli organizacji KPCh w przedsiębiorstwach: „Kształcenie prywatnych przedsiębiorców i kierowanie nimi tak, aby wzmacniać przywództwo partii i wspierać prace przedsiębiorstw w zakresie rozbudowywania partii. Ustanowienie i udoskonalenie mechanizmu prac nad rozbudowywaniem partii w przedsiębiorstwach niepublicznych, aktywne badanie różnych sposobów rozbudowywania partii oraz dążenie do rozszerzenia zakresu organizacji partyjnej i pracy w przedsiębiorstwach niepublicznych. Pełne uwzględnienie kluczowej roli politycznej organizacji partyjnych w masach pracowników oraz wiodącej roli politycznej w rozwoju przedsiębiorstw”. W rzeczywistości członkowie KPCh w CATL uważają, że ich „prace związane z rozbudową partii mają również wyznaczać kierunek rozwoju przedsiębiorstwa”⁽³⁴³⁾.
- (787) Dowodem na kontrolę KPCh nie tylko nad przedsiębiorstwami państwowymi, ale także podmiotami prywatnymi, jest ponadto przepis „Wytycznych dotyczących zarządzania przedsiębiorstwami dla spółek giełdowych” wydanych przez CSRC w 2018 r.⁽³⁴⁴⁾, w którym w art. 5 przewidziano, że „zgodnie z przepisami prawa spółek w spółkach notowanych na giełdzie organizacje Komunistycznej Partii Chin są tworzone w celu prowadzenia działalności partyjnej. Spółki giełdowe zapewniają warunki niezbędne do prowadzenia działalności przez organizacje partyjne. Kontrolowane przez państwo spółki giełdowe, zgodnie z prawem spółek i odpowiednimi przepisami oraz w świetle struktury kapitałowej, działalności gospodarczej i innych rzeczywistych warunków spółki, włączają do statutu spółki odpowiednie wymogi dotyczące prac związanych z rozbudową partii”. Potwierdza to, że KPCh wywiera wpływ na wszystkie rodzaje przedsiębiorstw w Chinach oraz że może wykorzystywać jednostki robocze służące rozbudowywaniu partii w przedsiębiorstwach, aby wywierać swój wpływ. Ponadto niektórzy z największych producentów akumulatorów w Chinach (CATL, BYD i Gotion) są notowani na giełdzie w Shenzhen i podlegają wytycznym wydanym przez CSRC. Potwierdza to art. 12 statutu CATL, który stanowi, że przedsiębiorstwo „zakłada organizację Partii Komunistycznej i prowadzi działalność partyjną zgodnie z postanowieniami konstytucji Komunistycznej Partii Chin. Przedsiębiorstwo zapewnia warunki niezbędne do prowadzenia działalności przez organizację partyjną”⁽³⁴⁵⁾.

⁽³⁴¹⁾ Informacje dostępne pod adresem: <http://mg.mofcom.gov.cn/article/policy/201910/20191002905610.shtml>

⁽³⁴²⁾ Informacje dostępne pod adresem: http://www.gov.cn/zhengce/2017-09/25/content_5227473.htm

⁽³⁴³⁾ Zob. sprawozdanie prasowe https://www.fjdaily.com/app/content/2022-10/20/content_1635848.html

⁽³⁴⁴⁾ Zob. https://www.gov.cn/gongbao/content/2019/content_5363087.htm

⁽³⁴⁵⁾ Zob. statut CATL z maja 2022 r., dostępny na stronie internetowej CATL: https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

- (788) Ponadto Zeng Yuqun, przewodniczący i dyrektor generalny CATL, jest również wiceprzewodniczącym Ogólnochińskiej Federacji Przemysłu i Handlu (ACFIC) od grudnia 2022 r. ⁽³⁴⁶⁾ ACFIC jest izbą handlową pod przewodnictwem KPCh, „której głównym organem są przedsiębiorstwa prywatne i prywatne podmioty gospodarcze” ⁽³⁴⁷⁾. Zgodnie ze statutem ACFIC zakres jej działalności obejmuje „wzmocnienie i usprawnienie ideologicznej i politycznej pracy prywatnych podmiotów gospodarczych” oraz „przewodzenie prywatnym podmiotom gospodarczym, aby świadomie łączyć ich indywidualny rozwój z rozwojem krajowym” (art. 1 i art. 1 ust. 2). Zgodnie z art. 2 statutu ACFIC jest również odpowiedzialne za prowadzenie dochodzeń i badań dotyczących wdrażania polityki KPCh. Główną zasadą stowarzyszenia jest również wspieranie rządu w zarządzaniu gospodarką prywatną i służenie jej (art. 3).
- (789) Na podstawie m.in. a) poziomu kontroli, jaką rząd ChRL sprawuje nad chińskimi stowarzyszeniami przemysłowymi analizowanymi w niniejszej sekcji (tj. CBIA i CIAPS), b) faktu, że większość chińskich krajowych producentów baterii została uznana za ich członków oraz c) faktu, że CATL, największy producent baterii w Chinach, został również mianowany wiceprzewodniczącym CBIA ⁽³⁴⁸⁾ oraz ACFIC, izby handlowej kierowanej przez KPCh z wyraźnym zamiarem ukierunkowania przedsiębiorstw prywatnych na wdrażanie polityki KPCh, Komisja stwierdziła, że rynek baterii jest dominowany przez kilka przedsiębiorstw, którymi zarządza i które kontroluje państwo poprzez ich członkostwo w CBIA i CIAPS. Biorąc pod uwagę udział w zarządzaniu stowarzyszeniami, a także kierunek swoich decyzji biznesowych, rząd ChRL sprawuje znaczącą kontrolę nad dostawcami akumulatorów poprzez ich członkostwo w CBIA i CIAPS.

2) *Podstawowe cechy i funkcje dostawców akumulatorów*

- (790) Organizacja dostawców materiałów wsadowych za pośrednictwem stowarzyszeń i ich związki z rządem ChRL pokazują, w jaki sposób dostawcom materiałów do produkcji przyznawane są uprawnienia władzy rządowej w zakresie wykonywania funkcji publicznych. Zamiast działać jako podmioty wolnego rynku dostawcy materiałów wsadowych pełnią przypisaną im funkcję rządową polegającą na rozwoju przemysłu BEV. Funkcje te są wykonywane przez dostawców materiałów wsadowych, którzy korzystają z bezpośredniego wsparcia ze strony rządu ChRL, a przy tym dostarczają kluczowe materiały wsadowe producentom BEV za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.
- (791) Jak już wspomniano w sekcji 3.1, Komisja znalazła dowody na to, że rząd ChRL sprawuje pełną kontrolę zarówno nad CBIA i CIAPS, jak i nad ich członkami. W związku z tym Komisja skoncentrowała swoje dochodzenie na funkcjach, jakie pełnią CBIA, CIAPS i ich członkowie, które można scharakteryzować jako funkcje o charakterze rządowym.
- (792) Podmiot CBIA jest w pełni zaangażowany w formułowanie polityki przemysłowej poprzez wydawanie opinii i sugestii dla rządu oraz we wdrażanie ram ustawodawczych i regulacyjnych sektora akumulatorów. Rozdział II art. 6 ust. 1 i art. 6 ust. 10 statutu CBIA wyraźnie stanowi, że zakres działalności stowarzyszenia obejmuje „[u]dział w formułowaniu i organizacji realizacji planu rozwoju przemysłu akumulatorowego [...] oraz promowanie realizacji planów i związanych z nimi polityk opracowanych przez rząd”, jak również „wykonywanie innych zadań zatwierdzonych lub powierzonych przez rząd i właściwe departamenty”. W tym względzie Komisja przypomina, że realizacja planów nie stanowi jedynie orientacyjnych ram, lecz jest nakazana przez prawo, w tym konstytucję ChRL ⁽³⁴⁹⁾.
- (793) Komisja znalazła dowody w tym zakresie na stronie internetowej CBIA ⁽³⁵⁰⁾. CBIA wraz z przedstawicielami MIIT i kluczowymi przedsiębiorstwami, takimi jak CATL, i Sunwoda, inny mniejszy chiński producent akumulatorów, wzięła udział w spotkaniu dyskusyjnym w celu sformułowania „14. planu pięcioletniego na rzecz rozwoju przemysłu akumulatorowego” ⁽³⁵¹⁾ i zaproponowania zmian dotyczących m.in. polityki przemysłowej, krajowych i zagranicznych rynków

⁽³⁴⁶⁾ Zeng Yuqun, przewodniczący CATL, został wybrany na nowego wiceprzewodniczącego Ogólnochińskiej Federacji Przemysłu i Handlu, The Paper, 13 grudnia 2022 r. Informacje dostępne pod adresem: <https://finance.sina.cn/2022-12-13/detail-imxwnyvt2285318.d.html>

⁽³⁴⁷⁾ Zob. statut ACFIC dostępny pod adresem: <https://www.acfic.org.cn/bhjj/gk/zc/>

⁽³⁴⁸⁾ Zob. <http://www.chinabattery.org/channel3/12/1053074/1.html>

⁽³⁴⁹⁾ Sprawozdanie dotyczące Chin – rozdział 4.3.1, s. 93 oraz art. 62, 67 i 89 konstytucji Chińskiej Republiki Ludowej, dostępne pod adresem: https://english.www.gov.cn/archive/lawsregulations/201911/20/content_WS5ed8856ec6d0b3f0e9499913.html

⁽³⁵⁰⁾ Zob. Chińskie Stowarzyszenie Przemysłu Akumulatorowego organizuje spotkanie dyskusyjne na temat sformułowania „14. planu pięcioletniego na rzecz rozwoju przemysłu akumulatorowego”, Chińskie Stowarzyszenie Przemysłu Akumulatorowego, 23 sierpnia 2021 r. Informacje dostępne pod adresem: <http://www.chinabattery.org/content2/11/1102/1053190.html>

⁽³⁵¹⁾ Sfinalizowano później jako „14. pięcioletni plan rozwoju na rzecz rozwoju nowego magazynowania energii”. Informacje dostępne pod adresem: <https://www.ndrc.gov.cn/xwdt/tzgg/202203/P020220321550104020921.pdf>

konsumenckich oraz ekologicznego rozwoju. Zgodnie z informacjami przekazanymi na stronie internetowej CBIA grupa robocza i MIT ściśle współpracowały przy przygotowywaniu planu, „aby mógł on stać się dokumentem przewodnim, który może przewodzić branży i służyć rządowi i przedsiębiorstwom”.

- (794) Stwierdzono również, że CBIA posiada nadzwyczajne uprawnienia do „wzmacniania dyscypliny branżowej” oraz do regulowania działalności stowarzyszenia, branży i członków, a także do koordynowania stosunków między członkami ⁽³⁵²⁾. Wzmocnienie przemysłu (samodyscyplina) i zachowanie rynkowe to szczegółowe instrukcje przewidziane w kilku planach krajowych, o których mowa w motywach 747 i 748). Art. 11 statutu CBIA stanowi, że członkowie stowarzyszenia są do regulaminu stowarzyszenia i wykonują uchwały stowarzyszenia.
- (795) Oprócz dowodów zawartych w statucie CBIA we wstępie do stowarzyszenia dostępnym na jego stronie internetowej stwierdzono, że jego celem jest „odzwierciedlanie potrzeb przedsiębiorstw i gałęzi przemysłu, regulowanie postępowania przedsiębiorstw i gałęzi przemysłu, ochrona uzasadnionych praw i interesów jego członków, wdrażanie polityk i przepisów krajowych, wspieranie ciągłego doskonalenia gospodarki, technologii i zarządzania całego przemysłu oraz promowanie rozwoju całego przemysłu, [...] wspieranie rynku dla przemysłu [...] oraz koordynowanie kwestii związanych z produkcją, sprzedażą i wywozem przedsiębiorstw” ⁽³⁵³⁾. Zgodnie z manifestem CBIA ⁽³⁵⁴⁾ zadaniem stowarzyszenia jest „całkowite zaspokajanie potrzeb członków, służenie rozwojowi przemysłu i zarządzaniu rządami”, a jego celem jest „tworzenie stowarzyszenia pierwszej klasy, które przewodzi rozwojowi światowego przemysłu akumulatorowego”. Zgodnie z art. 2 statutu działalność stowarzyszenia ma również służyć jako pomost między rządem a członkami. Zgodnie z art. 10 ust. 2 statutu CBIA członkowie nadzorują również działalność stowarzyszenia.
- (796) CIAPS jest kolejnym stowarzyszeniem składającym się z przedsiębiorstw i instytucji związanych z przemysłem akumulatorowym. Celem stowarzyszenia jest nie tylko służenie swoim członkom, ale także wspieranie ich w ekspansji na rynkach krajowych i zagranicznych oraz stymulowanie ogólnego postępu technologicznego i rozwoju przemysłowego branży. Podobnie jak w przypadku CBIA, art. 3 statutu CIAPS ⁽³⁵⁵⁾ stanowi, że stowarzyszenie to jest podporządkowane przywództwu Komunistycznej Partii Chin i przestrzega polityki krajowej oraz prowadzi działalność partyjną. Zadaniem CIAPS jest również wydawanie zaleceń dla departamentów rządowych w sprawie formułowania polityki i przepisów dotyczących przemysłu akumulatorowego (art. 6 ust. 1) oraz działanie jako łącznik między rządem poprzez przekazywanie rządowi żądań członków, a tym samym wspomaganie członków we wdrażaniu polityki rządowej (art. 6 ust. 1), organizowanie formułowania zasad i regulacji branżowych, „wspieranie rządu w regulowaniu zachowań rynkowych, rozszerzanie rynków dla członków, tworzenie warunków dla stworzenia zewnętrznego środowiska uczciwej i uporządkowanej konkurencji” oraz ochrona interesów zarówno jego członków, jak i branży (art. 6 ust. 3). Wreszcie art. 6 ust. 14 stanowi, że stowarzyszenie „zajmuje się sprawami powierzonymi mu przez departamenty rządowe i prowadzi inne działania korzystne dla branży”. Członkowie CIAPS mają również uprawnienia do nadzorowania pracy stowarzyszenia (art. 10).
- (797) Ponadto statut CIAPS nakłada na jego członków obowiązki przewidziane w art. 11, zgodnie z którym członkowie „przeprzestrzegają statutu i różnych regulaminów Stowarzyszenia oraz wykonują uchwały Stowarzyszenia”.
- (798) W związku z tym CIAPS nie tylko pełni funkcje doradcze na rzecz rządu i działa jako pośrednik między rządem ChRL a jego członkami, ale również posiada nadzwyczajne uprawnienia do regulowania zachowań rynkowych jego członków, a także innych podmiotów działających w przemyśle akumulatorowym. Podobne przepisy dotyczące zachowań rynkowych ich podmiotów i mechanizmu cenowego zawarto w statucie Stowarzyszenia Przemysłu Akumulatorowego Shenzhen (SBIA), którego członkiem jest Sunwoda. Stowarzyszenie SBIA jest zarządzane przez rząd Shenzhen i wyraźnie przewiduje koordynację w sporach cenowych między swoimi członkami. W szczególności w statucie SBIA stwierdzono, że „pod kierownictwem działu zarządzania cenami nadzoruje ceny produktów lub usług w branży, koordynuje spory cenowe między członkami i utrzymuje uczciwą konkurencję” ⁽³⁵⁶⁾.

⁽³⁵²⁾ Zob. art. 6 ust. 8 statutu CBIA.

⁽³⁵³⁾ Informacje dostępne pod adresem: <http://www.chinabattery.org/detail/1101.html>

⁽³⁵⁴⁾ Zob. <http://www.chinabattery.org/channel3/11/1053046/1.html>

⁽³⁵⁵⁾ Informacje dostępne pod adresem: <https://www.ciaps.org.cn/news/show-hm-itemid-39456.html>

⁽³⁵⁶⁾ Zob. art. 8 ust. 8 statutu SBIA, i dostępny pod adresem: <http://www.szbattery.org/bylaws.html>

- (799) Podobnie jak w przypadku CBIA, członkom CIAPS powierza się władzę rządową w tym sensie, że mają oni uprawnienia, indywidualnie i zbiorowo, do wywierania wpływu na stowarzyszenie i do podejmowania decyzji na jego rzecz, wykonywania obowiązków lub funkcji w imieniu rządu w zakresie rozwoju przemysłu BEV. Stowarzyszenia te pełnią również funkcje rządowe, ponieważ ich rolą jest wdrażanie polityki rządu ChRL w zakresie dostarczania akumulatorów i surowców po niskich cenach na potrzeby rozwoju przemysłu BEV oraz nadzorowanie, czy wszyscy odpowiedni dostawcy w pełni przestrzegają tych zasad. W związku z tym Komisja uznała CIAPS i jego członków za „organy publiczne” w rozumieniu art. 1 ust. 1 lit. a) pkt 1 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych.
- (800) Komisja oceniła ponadto, czy dostawcy akumulatorów indywidualnie, a w szczególności CATL, główny operator na chińskim rynku krajowym, posiadają władzę rządową i czy wykonują te uprawnienia w ramach wykonywania funkcji rządowych. Dowody wskazują, że dostawcy akumulatorów przestrzegają celów polityki rządu ChRL określonych w sekcji 3.7.2.1.1 ppkt (i) i realizują je, a tym samym pełnią funkcje rządowe.
- (801) Rolę organu publicznego pełniącego funkcje rządowe trafnie ilustruje zachowanie CATL na rynku akumulatorów i BEV, w ramach którego podmiot ten zbudował sieć strategicznych spółek joint venture z następującymi przedsiębiorstwami państwowymi: FAW, GAC, Dongfeng, SAIC, Chang'an Automotive oraz, niedawno, BAIC⁽³⁵⁷⁾. Partnerstwa te wykazują bliskie powiązania rządowe, które pomagają nie tylko skonsolidować pozycję CATL, ale także przynoszą korzyści przemysłowi BEV w tym sensie, że zapewniają ich producentom stabilne dostawy od członka rady wykonawczej CBIA⁽³⁵⁸⁾. W tym samym duchu podmiot CATL podpisał również umowę o wspólnym przedsięwzięciu z grupą Geely⁽³⁵⁹⁾, której celem jest zapewnienie „stabilnej podaży” i „niższej ceny zamówień na części, a w konsekwencji zwiększenie konkurencyjności samochodów elektrycznych”. Pokazuje to, że taka dynamika nie ogranicza się do państwowych producentów BEV, ale także wpływa na zachowanie przedsiębiorstw prywatnych.
- (802) W odniesieniu do transakcji z przedsiębiorstwami powiązanymi Komisja ustaliła, że na mocy art. 46 statutu CATL transakcje między przedsiębiorstwem a podmiotami powiązanymi mogą być zwolnione z obowiązku przedkładania ich pod obrady zgromadzenia akcjonariuszy, jeżeli [...] „cena transakcji z podmiotem powiązaniem jest określana przez państwo”⁽³⁶⁰⁾. Podobny przepis zawarto w powiązonym systemie zarządzania transakcjami CATL (art. 22)⁽³⁶¹⁾. Komisja uznała, że nie ma powodu, dla którego taki przepis byłby konieczny, gdyby w tej branży nie występowały przypadki ustalania cen przez państwo, w szczególności przy zakupie/sprzedaży surowców lub akumulatorów. Biorąc pod uwagę wyżej wymienione wspólne przedsięwzięcia zawierane między CATL a państwowymi producentami BEV oraz istnienie wspólnych przedsięwzięć między CATL a dwoma niezintegrowanymi producentami objętymi próbą, a także duży udział grupy Geely i SAIC w zakupach akumulatorów od CATL, można wysnuć wniosek, że rząd ChRL odgrywa kluczową rolę w mechanizmie cenowym związanym z akumulatorami dostarczonymi przemysłowi BEV oraz że CATL posiada uprawnienia rządowe w zakresie wykonywania swoich funkcji.

⁽³⁵⁷⁾ Faw/CATL utworzyło nowe przedsiębiorstwo, Ningde, popularną markę, zgromadziło sześciu partnerów z przedsiębiorstw państwowych, Sohu, 26 kwietnia 2024 r. Informacje dostępne pod adresem: https://www.sohu.com/a/310427005_205282

⁽³⁵⁸⁾ Jeżeli chodzi o SAIC, zob. „CATL, joint ventures celebrate first spade cut for power battery base phase II” [CATL, spółki joint venture SAIC świętują pierwsze wbicie łopaty pod budowę II etapu bazy akumulatorów trakcyjnych], Gasgoo, 22 czerwca 2021 r. Informacje dostępne pod adresem: <https://autonews.gasgoo.com/m/70018344.html>

Zob. ostatni akapit: „Porozumienie to umożliwi im rozpoczęcie dyskusji na temat szerokiego zakresu dziedzin, w tym wspólnego rozwoju, stabilnych dostaw [...]”.

Na temat FAW zob. „China's FAW Secures NEV Battery Supplies by Teaming With Energy Champion CATL” [Chiński FAW zabezpiecza dostawy akumulatorów do NEV poprzez współpracę z liderem energetycznym CATL], Yicai, 28 lutego 2019 r., <https://www.yicai.com/news/china-faw-secures-nev-battery-supplies-by-teaming-with-energy-champion-catl>; „W przypadku FAW połączenie może zapewnić stabilny strumień zasilaczy po konkurencyjnej cenie”.

Na temat GAC zob. „GAC and CATL Astituted to Establish two Joint Ventures” [GAC i CATL podjęły decyzję o utworzeniu dwóch spółek joint venture], grupa GAC, 19 lipca 2018 r. Informacje dostępne pod adresem: <https://www.gac.com.cn/en/csr/detail?baseid=16931>; „Dla GAC współpraca ta zapewni stabilne dostawy podstawowych komponentów pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, co jeszcze bardziej obniży koszty zamówień publicznych i zwiększy jej konkurencyjność rynkową”.

⁽³⁵⁹⁾ <https://www.electrive.com/2019/01/02/geely-catl-found-battery-jv-in-china/>

⁽³⁶⁰⁾ https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

⁽³⁶¹⁾ https://vip.stock.finance.sina.com.cn/corp/view/vCB_AllBulletinDetail.php?stockid=300750&id=9876443

- (803) Jako wiodący producent akumulatorów w Chinach, odpowiadający za 52 % krajowego rynku akumulatorów ⁽³⁶²⁾, CATL jest również szeroko uwzględnione w planach krajowych i lokalnych, zwłaszcza w Guizhou i Fujian. W Guizhou CATL podpisało kilka umów o współpracy z samorządem lokalnym, co omówiono w motywie 730. Ponadto utworzenie Krajowego Centrum Badań Inżynieryjnych nad Technologią Elektrochemicznego Magazynowania Energii CATL jest odzwierciedleniem jednego z kluczowych zadań w ramach planu działania w sprawie akumulatorów z 2017 r. ⁽³⁶³⁾ (motyw 729). CATL, „jako trzon rozwoju chińskiej branży akumulatorów litowych [...] przejęło wiodącą rolę i wspólnie ustanowiło Krajowe Centrum Badań Inżynieryjnych nad Technologią Elektrochemicznego Magazynowania Energii” ⁽³⁶⁴⁾. W skład centrum badań wchodzi sześć uniwersytetów, w tym Uniwersytet w Tsinghua i Uniwersytet Xiamen, dwie naukowe jednostki badawcze, w tym Chiński Instytut Badań nad Energią Elektryczną oraz Chińskie Centrum Badań i Rozwoju Technologii Motoryzacyjnej, a także siedem przedsiębiorstw wyższego i niższego szczebla, w tym Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd. Jednostki naukowe i Xiamen Tungsten Industry Co., Ltd są przedsiębiorstwami państwowymi.
- (804) Krajowe Centrum Badań Inżynieryjnych nad Technologią Elektrochemicznego Magazynowania Energii jest jednym z najnowszych przykładów podejmowania przez CATL kluczowych zadań krajowych. Na przykład w sprawozdaniu CATL dotyczącym społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw z 2019 r. – wymieniając swoje główne osiągnięcia w 2016 r. – przedsiębiorstwo podkreśla, że „podjęło się konkretnych zadań badawczo-rozwojowych zarówno w zakresie pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii, jak i inteligentnych sieci w ramach 13. planu pięcioletniego; założyło spółki CATL New Energy Technology Li Ningde Times New Energy Technology Co., Ltd. Co., Ltd. Academician Expert Workstation; założyło spółkę Jiangsu CATL Technology Co., Ltd” ⁽³⁶⁵⁾.
- (805) Komisja stwierdziła, że oprócz współpracy z przedsiębiorstwami państwowymi i wykonywania kluczowych zadań krajowych w 2023 r. CATL zaczęło oferować rabaty cenowe, co skłoniło inne podmioty do podjęcia podobnych działań w celu utrzymania udziału w rynku. Według informacji dostępnych w Internecie CATL dostarczało węgiel litu dla producentów samochodów po cenie 200 000 CNY za tonę, niższej niż cena rynkowa wynosząca około 470 000 CNY za tonę, w celu umocnienia lojalności niektórych klientów, a mianowicie Li Auto, NIO, Huawei i Zeekr, jednej z marek komercjalizowanych przez grupę Geely ⁽³⁶⁶⁾. Program preferencyjny CATL jest skierowany do niektórych przedsiębiorstw uważanych za strategiczne, które są zobowiązane do zakupu 80 % akumulatorów od CATL przez najbliższe trzy lata ⁽³⁶⁷⁾. W lipcu 2023 r. producent akumulatorów rzekomo zwrócił się również do dostawców materiałów katodowych o zaoferowanie 5–10 % rabatu przy ustalaniu cen węgla litu ⁽³⁶⁸⁾. Aby dotrzymać kroku CATL, inni producenci akumulatorów wprowadzili podobną obniżkę ⁽³⁶⁹⁾. Ten rabat oferowany przez CATL został potwierdzony dowodami znalezionymi u objętych próbą producentów z grupy Geely, których poddano weryfikacji. W rzeczywistości okazało się, że w okresie objętym dochodzeniem modele produkowane przez markę Zeekr podlegały wyższemu marginesowi subsydiowania akumulatorów w porównaniu z modelami innych producentów.
- (806) W związku z powyższym Komisja zbadała następnie, czy fakt, że dostawcy akumulatorów posiadali uprawnienia rządowe i byli uznawani za „organy publiczne”, miał wpływ na ceny dla chińskich krajowych producentów BEV.

⁽³⁶²⁾ Sprawozdanie Rhodium, s. 42

⁽³⁶³⁾ Zob. sekcja III pkt 1 planu działania w zakresie akumulatorów z 2017 r.

⁽³⁶⁴⁾ Ceremonia wręczenia nagród Krajowego Centrum Badań Inżynieryjnych nad Technologią Elektrochemicznego Magazynowania Energii odbyła się 22 stycznia 2019 r. w CATL. Publikacja dostępna pod adresem: <https://www.catl.com/news/4041.html>

⁽³⁶⁵⁾ Zob. s. 10 sprawozdania CATL dotyczącego społecznej odpowiedzialności przedsiębiorstw z 2019 r., dostępnego pod adresem <https://www.catl.com/uploads/1/file/public/2020/04/30/15882360220084qox1w.pdf>

⁽³⁶⁶⁾ Zob. „CATL reportedly cut lithium costs for strategic customers”, DigTimes Asia, 20 lutego 2023 r. Publikacja dostępna pod adresem: <https://www.digitimes.com/news/a20230220VL203/catl-china.html>

⁽³⁶⁷⁾ Tamże.

⁽³⁶⁸⁾ Zob. „CATL reportedly asks suppliers to offer up to 10 % discount on lithium carbonate prices”, CnEVPPost, 20 lipca 2023 r. Publikacja dostępna pod adresem: <https://cnepost.com/2023/07/20/catl-asks-up-to-10-discount-on-lithium-prices-report/>

⁽³⁶⁹⁾ Zob. „CATL wprowadza plan rabatów na rudę litu dla przedsiębiorstw motoryzacyjnych, rozpoczynając wojnę cenową w branży akumulatorów”, 36kr, 17 lutego 2023 r. Publikacja dostępna pod adresem: <https://36kr.com/p/2135430109806721>

- (807) W motywie 798 Komisja stwierdziła, że zarówno CBIA, jak i CIAPS posiadały uprawnienia rządowe do regulowania zachowań gospodarczych swoich członków i kierowania nimi z korzyścią dla przemysłu BEV. W przypadku CBIA, stowarzyszenie posiada uprawnienia do „wzmacniania samodyscypliny w branży” oraz do „regulowania stowarzyszenia, branży i zachowań członków”⁽³⁷⁰⁾. Aby pomóc swoim członkom w zwiększeniu ich „zdolności w zakresie gospodarki realnej”, stowarzyszenie ustanawia platformę usług finansowych „celem wsparcia gospodarki realnej”⁽³⁷¹⁾. CBIA ma również uprawnienia i zobowiązanie do „koordynowania kwestii związanych z działalnością produkcyjną, sprzedażową i eksportową przedsiębiorstw”⁽³⁷²⁾. System ten jest zgodny z postanowieniami Obwieszczenia w sprawie branży akumulatorów, o którym mowa w motywie 748, stanowiącego, że zachowania podmiotów działających na rynku wyższego i niższego szczebla w branży akumulatorów powinny być odpowiednio nadzorowane i regulowane. Jak już wskazano w motywie 748, w Obwieszczeniu w sprawie branży akumulatorów nakazano władzom państwowym aby „wzmocniły nadzór oraz dokładnie badały i rozpatrywały przypadki zatrzymywania zapasów, zawyżania cen, nieuczciwej konkurencji i innych zachowań na rynku wyższego i niższego szczebla w branży akumulatorów litowych, tak aby utrzymać porządek na rynku”⁽³⁷³⁾. Rola ta jest z natury przypisana wszystkim organom publicznym, czy to stowarzyszeniom CBIA i CIAPS, czy też ich członkom.
- (808) Biorąc pod uwagę uprawnienia przyznane tym stowarzyszeniom branżowym i ich członkom w zakresie mechanizmów ustalania cen, Komisja zbadała wpływ kontroli rządowej nad stowarzyszeniami branżowymi zarówno pod względem akumulatorów, jak i litu/LFP.
- (809) Jak już przeanalizowano w sekcji 3.7.2.1.1 pkt (i), rząd ChRL utworzył sieć stowarzyszeń branżowych, których członkowie posiadają uprawnienia rządowe i sprawują funkcje rządowe, w szczególności ze względu na ich prawo do kontrolowania stowarzyszenia, do którego należą, które z kolei posiada uprawnienia do sprawowania funkcji rządowych. Ustalenie to opiera się w szczególności na wpływie stowarzyszeń, takich jak CBIA i CIAPS, na ramy ustawodawcze, regulacyjne i normatywne mające zastosowanie w ChRL. W odniesieniu do wszystkich stowarzyszeń i ich członków Komisja stwierdziła, że uprawnienia te nie ograniczają się do opracowywania polityki i przepisów, ale uwzględniają również wzmacnianie samodyscypliny branży poprzez regulowanie przez stowarzyszenia zachowań swoich członków i rozciągają się na ustalanie cen surowców oraz zachowań rynkowych przedsiębiorstw w ChRL.
- (810) Jak wspomniano w sekcji 3.3.1.2, w wyniku braku współpracy ze strony rządu ChRL Komisja nie otrzymała odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od żadnego niepowiązanego dostawcy akumulatorów ani żadnych informacji dotyczących chińskiego rynku akumulatorów, np. na temat jego struktury, własności podmiotów gospodarczych czy poziomu cen. Ponadto CATL odmówiło udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, mimo że skontaktowały się z nim dwie grupy objęte próbą, z którymi prowadziło wspólne przedsięwzięcia, w związku z czym Komisja nie dysponowała kluczowymi informacjami umożliwiającymi ocenę sytuacji CATL na podstawie własnych danych.
- (811) Ponadto, jak wspomniano w sekcji 3.3.2.3, wobec braku możliwych do zweryfikowania informacji dostarczonych przez grupę SAIC, Komisja dysponowała ograniczonym zestawem informacji dotyczących wyłącznie grupy Geely. Biorąc pod uwagę znacznie niższy udział tego przedsiębiorstwa w rynku chińskim pod względem sprzedaży BEV, a w konsekwencji mniejszą wielkość zakupów akumulatorów w porównaniu z grupą SAIC, informacje te nie zostały uznane za wystarczające do wyciągnięcia istotnych wniosków na temat wpływu kontroli rządowej nad stowarzyszeniem branżowym akumulatorów trakcyjnych na ceny akumulatorów pobierane od producentów BEV. W związku z powyższym Komisja musiała polegać na innych dostępnych informacjach.
- (812) Fakty, na których oparła się Komisja, uwzględniały publicznie dostępne informacje, takie jak informacje z badań rynkowych pochodzące od BMI⁽³⁷⁴⁾, informacje na temat głównego gracza na rynku chińskim, CATL, zweryfikowane informacje o zakupach dotyczące grupy Geely oraz niektóre zweryfikowane informacje dotyczące dostawcy akumulatorów związanego z grupą SAIC.

⁽³⁷⁰⁾ Art. 6 ust. 8 Statutu CBIA.

⁽³⁷¹⁾ Art. 6 ust. 6 Statutu CBIA.

⁽³⁷²⁾ Zob. Wprowadzenie CBIA.

⁽³⁷³⁾ Tamże.

⁽³⁷⁴⁾ Dostawca danych i wydawca analiz rynkowych dotyczących łańcucha dostaw akumulatorów litowo-jonowych do pojazdów elektrycznych (EV), <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>

- (813) Dane BMI przedstawiają miesięczne oszacowania cen ogniw akumulatorów litowo-jonowych dla chińskich, europejskich, azjatyckich (z wyłączeniem ChRL) i północnoamerykańskich rynków, na podstawie cen *ex-works*. Jeżeli chodzi o okres objęty dochodzeniem, pokazuje to, że cena *ex-works* ogniw NMC za kW/h była o co najmniej 10 % i maksymalnie o 30 % wyższa na rynkach w UE, Ameryce Północnej lub Azji niż na rynku chińskim, niezależnie od konkretnej technologii chemicznej NMC (111, 523, 622 lub 811). W związku z brakiem publicznie dostępnego oszacowania ceny ogniw LFP oraz współpracy ze strony rządu ChRL uznano, że różnica cen między rynkiem chińskim a innymi rynkami jest również istotna w odniesieniu do ogniw LFP. Takie porównanie należy rozpatrywać w kontekście faktu, że udział chińskich producentów akumulatorów w rynku UE i Ameryki Północnej przekroczył 60 %⁽³⁷⁵⁾ w 2022 r. i 2023 r., a zatem chińscy producenci akumulatorów mogą być uznawani za podmioty ustalające ceny na tych rynkach. Chociaż porównanie cen pokazuje, że ceny na rynkach innych niż chińskie są systematycznie wyższe, Komisja uznała również, że analizę tę przeprowadzono w sposób zachowawczy, ponieważ oszacowania cen zostały sporządzone na podstawie ceny *ex-works*, w związku z czym koszty wysyłki z ChRL na te rynki nie zostały uwzględnione. W przypadku uwzględnienia kosztów wysyłki i biorąc pod uwagę udział w rynku chińskich producentów akumulatorów na tych rynkach, różnica cen byłaby jeszcze wyższa.
- (814) Jeżeli chodzi o CATL, wobec braku bardziej precyzyjnych danych Komisja przeanalizowała sprawozdania roczne CATL za lata 2021–2022⁽³⁷⁶⁾. Sprawozdania wykazały pogorszenie rentowności na chińskim rynku krajowym, co zostało zrekompensovane wyższymi zyskami odnotowanymi z eksportu. Podczas gdy w grudniu 2021 r. przedsiębiorstwo odnotowało wysokie marże zysku brutto zarówno na krajowym, jak i zagranicznym rynku akumulatorów, tendencja ta uległa odwróceniu w czerwcu 2022 r., kiedy to przedsiębiorstwo zaczęło tracić rentowność na chińskim rynku krajowym, lecz zwiększyło marżę zysku z eksportu. W sytuacji braku współpracy ze strony CATL, czy to poprzez unikanie współpracy ze strony rządu ChRL, czy też odmowę udzielenia przez CATL odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu dotyczącym jakości powiązanego dostawcy akumulatorów dla dwóch grup objętych próbą, Komisja oparła się na dostępnych faktach i wywnioskowała, że spadek rentowności na krajowym chińskim rynku akumulatorów był odzwierciedleniem polityki rządu mającej na celu dostarczanie akumulatorów producentom BEV na rynku krajowym za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Z drugiej strony polityka ta nie miała wpływu na rynki eksportowe, dzięki czemu rentowność pozostała stabilna, a nawet wzrosła w wyniku wyższych cen oferowanych przez CATL na tych rynkach. Pokazuje to wyraźnie, że CATL nie było w stanie zmaksymalizować swoich zysków w Chinach ani podjąć uzasadnionych decyzji biznesowych jako zwykły uczestnik rynku działający w otwartej gospodarce rynkowej. Zamiast tego polityka rządu ChRL zmusiła CATL do dostarczania akumulatorów po niższych cenach na potrzeby krajowego przemysłu BEV, przez co mogło ono osiągnąć jedynie normalny poziom zysku z wywozu akumulatorów, których ceny nie zostały zniekształcone przez nadrzędną politykę rządu ChRL na rzecz przemysłu BEV. Praktyka taka znajduje również potwierdzenie w postanowieniach zawartych w statucie CATL i powiązanim systemie zarządzania transakcjami, jak wyjaśniono w motywie 801, które stanowią, że ceny wszelkiego rodzaju transakcji z podmiotami powiązanimi są ustalane przez państwo.
- (815) Grupa Geely nabywała swoje akumulatory, za pośrednictwem różnych podmiotów, w postaci pakietów i modułów zarówno od niepowiązanych, jak i powiązanych dostawców. Z uwagi na istnienie wspólnych przedsięwzięć realizowanych przez grupę Geely i CATL, te dwa przedsiębiorstwa zostały uznane za powiązane w ramach niniejszego postępowania. Na tej podstawie Komisja ustaliła, że większość zakupów została dokonana od powiązanych przedsiębiorstw.
- (816) Powiązani dostawcy akumulatorów z grupy SAIC i Geely również sprzedawali akumulatory na wywóz w okresie objętym dochodzeniem. Komisja ustaliła, że wywóz ten odbywał się po cenach wyższych (w kW/h) niż cena płacona przez grupę Geely niepowiązanym dostawcom. Ponadto Komisja ustaliła również, że powiązani dostawcy akumulatorów z grupy SAIC i Geely dokonywali wywozu tych samych akumulatorów po znacznie wyższej cenie niż cena obowiązująca na rynku krajowym. W zależności od modeli różnica cen przekraczała 25 %, co wskazuje na różne zachowania cenowe w zależności od przeznaczenia akumulatorów, co potwierdza ustalenia zawarte w motywie 813.

⁽³⁷⁵⁾ <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>

⁽³⁷⁶⁾ Sprawozdanie roczne CATL za 2022 r., s. 17 i 18 oraz sprawozdanie półroczne CATL za 2023 r., s. 15 i 148.

(817) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że rządowa kontrola nad stowarzyszeniami branżowymi akumulatorów trakcyjnych i ich członkami prowadzi do preferencyjnego traktowania krajowych producentów BEV. Dokładniej rzecz ujmując, producenci akumulatorów pobierają niższe ceny od producentów BEV na rynku krajowym niż na rynkach eksportowych. W związku z tym Komisja stwierdziła, że producenci akumulatorów działający jako organy publiczne wdrażali politykę krajową mającą na celu dostarczanie akumulatorów krajowym producentom BEV za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.

3) Wniosek

(818) Na podstawie informacji przeanalizowanych powyżej Komisja uznała, że przedsiębiorstwa dostarczające akumulatory posiadają uprawnienia rządowe i pełnią funkcje rządowe, ponieważ realizują politykę rządu ChRL, o której mowa w sekcji 3.7.2.1.1 pkt (i), a nie działają zgodnie z zasadami wolnego rynku w celu maksymalizacji swoich zysków. Polityka rządu ChRL dotycząca dostaw akumulatorów po niższych cenach na potrzeby rozwoju przemysłu BEV, a także stosowanie się do wytycznych dotyczących celów produkcji, których nie można uznać za wyraz zachowań podmiotów prywatnych w gospodarce wolnorynkowej, mają wyraźny wpływ na decyzje przedsiębiorstw i zarządzanie nimi. Dowody dotyczące polityki cenowej na rynku eksportowym w stosunku do krajowej polityki cenowej potwierdzają ponadto, że producenci akumulatorów w Chinach przestrzegają polityki rządu ChRL, a nie zasad wolnego rynku.

(819) Ponadto, biorąc pod uwagę funkcje pełnione przez chińskie stowarzyszenia branżowe, do których należeli dostawcy akumulatorów (tj. CBIA i CIAPS) oraz wszechobecny wpływ rządu ChRL na stowarzyszenia, a także uprawnienia, jakie członkowie takich stowarzyszeń nabyli, dołączając do nich, Komisja stwierdziła, że poprzez uczestnictwo w CBIA i CIAPS członkowie nabyli uprawnienia rządowe, w tym sensie, że członkowie mają zdolność, indywidualnie i zbiorowo, do wywierania wpływu i podejmowania decyzji w imieniu stowarzyszenia oraz do wykonywania obowiązków lub pełnienia funkcji w imieniu rządu na rzecz rozwoju przemysłu BEV. Stowarzyszenia te pełnią również funkcje rządowe, ponieważ ich rolą jest wdrażanie polityki rządu ChRL w zakresie dostarczania akumulatorów po niższych cenach z korzyścią dla przemysłu BEV oraz nadzorowanie, czy wszyscy odpowiedni dostawcy w pełni przestrzegają tych zasad. Ze względu na plany rządu ChRL i wszystkie te mechanizmy ścisłej kontroli i nadzoru regulujące działalność stowarzyszeń, działania tych stowarzyszeń i ich członków, a także innych dostawców, są w rzeczywistości działaniami rządu ChRL.

(820) Cechy chińskiego rynku krajowego oraz mechanizmy ustalania cen, które są wdrażane i monitorowane przez stowarzyszenia w branży akumulatorów, ich członków oraz dostawców akumulatorów i LFP potwierdzają ponadto wniosek, że nadano im uprawnienia rządowe i pełnią funkcje rządowe. W szczególności rząd ChRL stworzył środowisko, w którym akumulatory i LFP były dostarczane producentom BEV za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.

(821) Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że dostawców akumulatorów uznaje się za organy publiczne w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia podstawowego.

b) Dostawcy akumulatorów działający jako podmioty prywatne, którym rząd ChRL powierzył lub nakazał wykonywanie zadań

(822) Alternatywnie, nawet gdyby producentów akumulatorów nie uznano za organy publiczne w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia podstawowego, Komisja ustaliła na podstawie informacji opisanych w niniejszej sekcji, że zostają oni uznani za podmioty, którym rząd ChRL powierzył lub nakazał pełnienie funkcji zwykle należących do rządu w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego z powodów przedstawionych poniżej. W każdym przypadku zachowanie tych instytucji zostanie przypisane rządowi ChRL.

(823) W art. 3 ust. 1 lit. a) ppkt (iv) akapit drugi rozporządzenia podstawowego stwierdzono, że wkład finansowy istnieje, jeżeli władze publiczne: „powierzają lub wyznaczają prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub wielu rodzajów funkcji określonych w ppkt (i), (ii) oraz (iii), które zazwyczaj są przyznane władzy publicznej, a praktyka nie różni się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez władzę publiczną”. Rodzaj funkcji opisanych w art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iii) rozporządzenia podstawowego występuje, gdy „władze publiczne zapewniają towary i usługi inne niż ogólna infrastruktura bądź też nabywają towary [...]”. Te przepisy odzwierciedlają postanowienia art. 1.1 lit. a) pkt 1 ppkt (iii) i (iv) porozumienia SCM oraz powinny być interpretowane i stosowane zgodnie z odpowiednim orzecznictwem WTO.

- (824) Zespół orzekający WTO orzekł w sprawie USA – Ograniczenia wywozu, że zgodnie ze zwyczajowym znaczeniem dwóch słów „upoważnia” i „wyznacza” w art. 1.1 lit. a) pkt 1 ppkt (iv) porozumienia SCM działanie rządu musi wiązać się z delegowaniem (w przypadku upoważnienia) lub nakazywaniem (w przypadku wyznaczenia). Odrzucił on argument USA dotyczący przyczyny i skutku oraz zażądał jawnego i pozytywnego działania związanego z delegowaniem lub nakazywaniem. W kolejnej sprawie (USA – cła wyrównawcze wobec DRAMS) Organ Apelacyjny stwierdził jednak, że zastąpienie słów „powierza” i „wyznacza” przez „delegowanie” i „nakazywanie” jest zbyt restrykcyjne jako norma. Zdaniem Organu Apelacyjnego „powierzenie” następuje, gdy rząd przekazuje odpowiedzialność jednostce prywatnej, a „wyznaczanie” odnosi się do sytuacji, w której rząd sprawuje władzę nad jednostką prywatną. W obu przypadkach rząd przypisuje organowi prywatnemu rolę pełnomocnika do wprowadzenia wkładu finansowego, a „w większości przypadków można oczekiwać, że powierzenie takiej roli organowi prywatnemu lub wyznaczenie go do takiej roli będzie się wiązało z jakąś formą zagrożenia lub zachętą”.
- (825) Jednocześnie zgodnie z art. 1.1 lit. a) pkt 1 ppkt (iv) porozumienia SCM członkowie nie mogą nakładać środków wyrównawczych na produkty, „gdy rząd korzysta jedynie ze swoich ogólnych uprawnień regulacyjnych” lub gdy interwencja rządu „może, ale nie musi mieć określone skutki, opierając się jedynie na konkretnych okolicznościach faktycznych i korzystaniu przed podmioty działające na rynku ze swobody wyboru”. Powierzenie i wyznaczenie oznacza raczej „bardziej aktywną rolę rządu niż zwykłe działania zachęcające”. Ponadto WTO nie uznała, że „pozostawienie swobody uznania podmiotowi prywatnemu jest zawsze sprzeczne z przyznaniem uprawnień temu podmiotowi prywatnemu lub kierowaniem nim [...]. Chociaż mogą istnieć przypadki, w których zakres swobody decyzyjnej pozostawiony podmiotowi prywatnemu uniemożliwia prawidłowe stwierdzenie, że temu podmiotowi prywatnemu powierzono lub nakazano wykonanie (określonego) zadania, jest to kwestia faktyczna / dowodowa, którą należy rozpatrywać indywidualnie w odniesieniu do każdego przypadku”. Zgodnie z tymi orzeczeniami WTO nie wszystkie środki rządowe mogące przynieść korzyści są równoznaczne z wkładem finansowym w rozumieniu art. 3 rozporządzenia podstawowego i art. 1 ust. 1 lit. a) Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych.
- (826) Krótko mówiąc, odpowiednie orzeczenia WTO stanowią, że:
- i. ustalenie występowania „finansowego wkładu” na podstawie art. 1.1 lit. a) pkt 1 porozumienia SCM powinno koncentrować się raczej na charakterze działania rządu niż na skutkach lub wynikach działania rządu. Innymi słowy, dobrze znany jest fakt, że rządy interweniują na rynku jako organy regulacyjne, a gdy to czynią, wywołują skutki dla rynku i jego uczestników. W tym sensie rząd może legalnie nakładać podatki wywozowe w celu generowania dochodów w przypadku bardzo konkurencyjnego towaru na rynkach międzynarodowych. Nie ma natomiast takiego uzasadnionego nakładania ograniczeń wywozowych, gdy staje się oczywiste, że stosowanie takiego instrumentu w połączeniu z innymi mechanizmami mającymi na celu zatrzymanie towarów na rynku krajowym i zmuszenie dostawców do sprzedaży po cenach niższych niż ceny rynkowe jest częścią szerszego programu opracowanego przez rząd w celu wspierania konkretnej branży lub grupy branż, aby zwiększyć ich konkurencyjność. Charakter działania rządu, w tym jego kontekst, przedmiot i cel, jest zatem istotny dla oceny elementu „finansowego wkładu”;
 - ii. „powierzenie” lub „wyznaczenie” wiązałoby się z jawnym i pozytywnym działaniem ukierunkowanym na konkretną stronę w związku z określonym zadaniem lub obowiązkiem, co znacznie różni się od sytuacji, w której rząd interweniuje na rynku w pewien sposób, który niekoniecznie może przynieść konkretny wynik ze względu na okoliczności faktyczne i dokonywanie wolnego wyboru przez podmioty na danym rynku. Ostatecznie kluczową kwestią leżącą u podstaw koncepcji powierzenia lub wyznaczenia jest to, czy dane postępowanie, tj. wkład finansowy w postaci dostarczenia towarów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, można przypisać rządowi, czy też nadal jest to swobodny wybór podmiotów prywatnych wynikający ze względów rynkowych takich jak ograniczenia regulacyjne;
 - iii. art. 1.1 lit. a) pkt 1) ppkt (iv) porozumienia SCM jest zasadniczo przepisem przeciwdziałającym obchodzeniu przepisów, a zatem ustalenie powierzenia lub wyznaczenia wymaga, aby rząd nałożył obowiązek na jednostkę prywatną lub sprawował władzę nad jednostką prywatną w celu dokonania wkładu finansowego. W większości przypadków można spodziewać się, że powierzenie lub wyznaczenie odnoszące się do jednostki prywatnej wiąże się z pewną formą groźby lub nakłaniania, co z kolei może stanowić dowód powierzenia lub wyznaczenia. Rządy mogą jednak dysponować innymi środkami sprawowania władzy nad podmiotem prywatnym, przy czym niektóre z nich mogą być „bardziej subtelne” niż nakaz lub mogą nie wiązać się z takim samym stopniem przymusu;

- iv. musi istnieć „dający się wykazać związek” między działaniem rządu a postępowaniem jednostki prywatnej. Nie ma powodu, dla którego przypadek powierzenia lub wyznaczenia przez rząd nie powinien być oparty na poszlakach (takich jak dorozumiane i nieformalne działania polegające na delegowaniu lub nakazywaniu), pod warunkiem że takie dowody mają wartość dowodową i są przekonujące. W tym względzie dowody potwierdzające zamiar wspierania przez rząd przemysłu przetwórczego (np. poprzez publicznie ogłoszone politykę lub decyzje rządu, lub inne działania rządu) lub istnienie innych środków rządowych zapewniających określony wynik na rynku (np. ograniczenie wywozu w połączeniu ze środkiem rządowym uniemożliwiającym podmiotom podlegającym temu ograniczeniu gromadzenie zapasów swoich produktów lub regulowanie cen przez rząd w celu utrzymania niskich cen krajowych w przypadku produktu objętego postępowaniem) mogą być istotne dla ustalenia istnienia „finansowego wkładu” na podstawie art. 1.1 lit. a) pkt 1 ppkt (iv) porozumienia SCM (w szczególności stanowiącego pośredni sposób dostarczania towarów przez rząd, zgodnie z ppkt (iii)). W pewnych okolicznościach „wytyczne” rządu mogą stanowić wyznaczenie. Ponadto w zależności od okoliczności jednostka prywatna może podjąć decyzję o niewykonywaniu funkcji, którą jej powierzono lub wyznaczono, pomimo ewentualnych negatywnych konsekwencji, które mogą wynikać z takiej decyzji. Samo w sobie nie dowodzi to jednak, że jednostce prywatnej nie powierzono ani nie wyznaczono funkcji.
- (827) Zgodnie z tym orzecznictwem, zakładając, że dostawcy akumulatorów są „podmiotami prywatnymi” w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego, Komisja zbadała z jednej strony charakter działań rządu ChRL, tj. czy interwencja rządu ChRL obejmuje powierzenie lub nakazanie producentom akumulatorów dostarczania akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia producentom BEV; oraz, z drugiej strony, działania dostawców akumulatorów, tj. czy producenci akumulatorów dostarczają komponenty chińskim producentom BEV za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, a zatem czy istnieje możliwy do wykazania związek między działaniami rządu ChRL a postępowaniem dostawców akumulatorów działających jako pełnomocnicy rządu ChRL. Wreszcie, Komisja oceniła, czy funkcja pełniona przez dostawców akumulatorów byłaby normalnie powierzona rządowi, tj. czy dostarczanie akumulatorów producentom BEV w Chinach stanowi element normalnej działalności rządowej, oraz czy taka funkcja nie różni się w realnym sensie od praktyk zwykle stosowanych przez rządy, tj. czy faktyczne dostarczanie materiałów wsadowych przez producentów nie różni się w realnym sensie od tego, co zrobiłby sam rząd.
- (828) Mając na uwadze orzecznictwo WTO, o którym mowa w motywach 822–826, Komisja przeanalizowała po pierwsze, czy wsparcie udzielane przez rząd ChRL na rzecz przemysłu BEV w postaci dostarczania akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia jest rzeczywiście celem poszczególnych przedmiotowych środków rządowych, czy też jedynie „efektem ubocznym” wykonywania ogólnych uprawnień regulacyjnych. W toku dochodzenia zbadano zwłaszcza, czy stwierdzone niższe ceny akumulatorów stanowiły część celów rządowych, czy też były one „niezamierzonym” efektem ubocznym ogólnych regulacji rządowych. Komisja stwierdziła, że różne interwencje rządu ChRL miały na celu wsparcie przemysłu BEV, a niższe ceny akumulatorów były zamierzonym działaniem w ramach tych środków, które z kolei były egzekwowane za pośrednictwem stowarzyszeń branżowych zobowiązanych do przestrzegania i egzekwowania tych planów.
- (829) Aby osiągnąć cen cel strategiczny, na przestrzeni lat rząd ChRL wprowadził szereg środków. W sekcji 3.1 wyszczególniono odpowiednie tło i kontekst wyjaśniające znaczenie, jakie rząd ChRL przywiązuje do rozwoju przemysłu BEV i branż z nim związanych.
- (830) Jak wyjaśniono szczegółowo w sekcji 3.7.2.1.1 pkt (i), rząd ChRL wprowadził szereg środków, które mają zastosowanie do wszystkich przedsiębiorstw, niezależnie od tego, czy stanowią one własność państwową czy prywatną, w celu ukierunkowania ich na dostarczanie akumulatorów po niskich cenach. W szczególności w planie działania w sprawie akumulatorów z 2017 r. zawarto szczegółowe instrukcje dotyczące ustalania cen akumulatorów, zgodnie z którymi do 2020 r. gęstość energii dla danego systemu będzie dążyć do osiągnięcia 260 watogodzin/kilogram, a koszt akumulatorów trakcyjnych zostanie obniżony do mniej niż 1 juana/watogodzinę. Do 2025 r. gęstość energii osiągnie 500 watogodzin/kilogram.

- (831) Ponadto branża akumulatorów jest silnie wspierana w Chinach. Istnieje duża liczba przepisów wydanych przez różne organy rządowe, które nadzorują każdy aspekt sektora akumulatorów, jak wykazano w punkcie (i) sekcji 3.7.2.1.1, a w szczególności plan działania w sprawie akumulatorów z 2017 r., o którym mowa w motywach 708–710, plan NEV na lata 2012–2020 (motyw 744) oraz środki w Jiangxi, Fujian i Shenzhen (motywy 725–733). W ramach polityki krajowej i lokalnej Komisja znalazła dowody na to, że producenci akumulatorów korzystali z szeregu środków wsparcia, o których mowa w motywie 735. Zaliczają się do nich nagrody, zapewnienie gruntów, energii elektrycznej i gazu po niższych cenach, pożyczki z banków państwowych na zasadach niekomercyjnych oraz preferencyjna polityka fiskalna. Komisja ustaliła również, że producenci akumulatorów powiązani z grupą Geely i SAIC, którzy dostarczyli kwestionariusz, również korzystali z preferencyjnych polityk, takich jak finansowanie preferencyjne, programy zwolnień podatkowych i ulg podatkowych oraz dotacje (motyw 740).
- (832) Udzielając wsparcia finansowego producentom akumulatorów, rząd ChRL dodatkowo ukierunkował przedsiębiorstwa na zwiększenie i wspieranie krajowych dostaw akumulatorów na rzecz rozwoju branży BEV. Takie wsparcie stanowi zachętę dla dostawców akumulatorów do pełnego dostosowania ich zachowań do celów polityki rządu ChRL w zakresie rozwoju przemysłu BEV.
- (833) Ponadto w powyższej sekcji Komisja ustaliła już, w jaki sposób rząd ChRL zapewnia określone postępowanie dostawców akumulatorów za pośrednictwem chińskich stowarzyszeń branżowych (tj. CBIA i CIAPS), które nie są niezależnymi stowarzyszeniami branżowymi, biorąc pod uwagę poziom kontroli sprawowanej nad nimi przez rząd ChRL (motywy 777–784) oraz pełnione przez nie funkcje (motywy 791–798). Jak już wspomniano w motywach 763 i 772, dostawcy akumulatorów, którzy byli członkami CBIA lub CIAPS, odpowiadali za 86 % udziału w rynku w 2020 r. i 93 % łącznej mocy zainstalowanej Chin w 2023 r. Komisja stwierdziła również, że wyżej wymienione chińskie stowarzyszenia branżowe nie są niezależnymi stowarzyszeniami działającymi zgodnie z wolnymi zasadami gospodarczymi, lecz podmiotami kierowanymi przez rząd ChRL i zarządzanymi przez niego za pośrednictwem Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej (motywy 777–784). W szczególności stwierdzono, że oba stowarzyszenia wykonują zadania powierzone przez rząd, a ich rolą jest wspieranie rządu we wdrażaniu polityki rządowej i regulowaniu postępowania ich członków. Fakt, że stowarzyszenia i ich członkowie mają uprawnienia do „wzmocnienia samodyscypliny przemysłu” i „regulacji stowarzyszenia, przemysłu i zachowania członków”, a w przypadku CBIA również do „koordynowania kwestii związanych z produkcją, sprzedażą i wywozem przedsiębiorstw”. W związku z tym te dwa stowarzyszenia pełnią funkcje rządowe, ponieważ ich rolą jest wdrażanie polityki rządu ChRL w zakresie dostarczania akumulatorów po niższych cenach z korzyścią dla krajowego przemysłu BEV oraz nadzorowanie, czy wszyscy odpowiedni dostawcy w pełni przestrzegają tych zasad. W rezultacie Komisja uznała CBIA i CIAPS za „organy publiczne” w rozumieniu art. 1 ust. 1 lit. a) pkt 1 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych.
- (834) Ponadto podczas 7. kongresu członków CBIA stowarzyszenie stwierdziło, że „stowarzyszenie powinno w pełni odgrywać swoją rolę jako branżowa organizacja samoregulacyjna, wypełniać ważne obowiązki związane z utrzymaniem zachowań rynkowych, ukierunkowywaniem przemysłu na kształtowanie prawidłowej konkurencji, ograniczaniem przepisów, nadzorowaniem samodyscypliny oraz optymalizacją rozwoju, [...] **powstrzymywać i karać zachowania, które zakłócają porządek rynku, szkodzą interesom i wizerunkowi branży**, a także dążyć do stworzenia uczciwego i uporządkowanego środowiska rozwoju dla branży akumulatorów” [podkreślenie dodane] ⁽³⁷⁷⁾. Pokazuje to, że członkowie muszą stosować się do wytycznych stowarzyszenia mających na celu regulowanie zachowań gospodarczych ich członków w celu przestrzegania polityki rządu ChRL, aby uniknąć reperkusji ze strony CBIA. Wynika z tego, że rząd ChRL, za pośrednictwem stowarzyszeń, nakazuje producentom akumulatorów przestrzeganie określonych zasad postępowania. Dodatkowe dowody na to, że rząd ChRL aktywnie uczestniczy w rynku i interweniuje w przypadku pojawienia się problemów z cenami i dostawami, zostały przedstawione w oświadczeniach prasowych wydanych przez MIIT w 2022 r. (motyw 750), kiedy to MIIT zobowiązał się do „jak najszybszego przywrócenia [cen surowców] do rozsądnego poziomu” ⁽³⁷⁸⁾.

⁽³⁷⁷⁾ Zob. https://www.clii.com.cn/qgytpxw/qgyzhtpxw/201507/t20150721_3875898.html

⁽³⁷⁸⁾ Zob. przypis 308.

- (835) Ponadto Komisja zauważyła, że przepisy zawarte w statucie CATL i systemie zarządzania transakcjami powiązanych, jak wyjaśniono w motywie 801, przewidują sytuacje, w których ceny wszelkiego rodzaju transakcji z podmiotami powiązanych są ustalane przez państwo. Biorąc pod uwagę fakt, że CATL jest zdecydowanie największym dostawcą na rynku krajowym i prowadzi wspólne przedsiębiorstwa z państwowymi producentami BEV, jak również z dwoma niezintegrowanymi producentami objętymi próbą, przy braku współpracy ze strony CATL, Komisja wywnioskowała, że rząd ChRL odgrywa kluczową rolę w mechanizmie cenowym związanym z akumulatorami dostarczonymi dla przemysłu BEV oraz że zachowanie CATL nie jest zachowaniem podmiotu działającego na wolnym rynku w odniesieniu do chińskiego rynku krajowego.
- (836) Kolejnym tego przykładem jest nieracjonalne zachowanie CATL na rynku krajowym i eksportowym (motyw 813), gdzie CATL poświęca zyski ze sprzedaży akumulatorów na chińskim rynku krajowym. W istocie jego nieracjonalne zachowanie wskazuje, że jego działania były ukierunkowane przez politykę rządu ChRL na dostarczanie akumulatorów po niższych cenach dla krajowego przemysłu BEV, zamiast kierować się zachowaniem rynkowym, które sugerowałoby, że sprzedaje ono akumulatory głównie na rynkach eksportowych, na których mogłoby znacznie zoptymalizować swoje zyski w okresie objętym dochodzeniem. Jak wyjaśniono w motywach 738–742 powyżej, rząd ChRL udzielił również wsparcia finansowego dostawcom akumulatorów w celu zapewnienia, aby przedmiotowe przedsiębiorstwa mogły pozostać na rynku i dalej rozwijać swoje moce produkcyjne, polegające na dostarczaniu akumulatorów po niskich cenach i w wystarczających ilościach producentom pojazdów BEV, zamiast przekierowywania sprzedaży na wywóz, co pozwoliłoby im osiągnąć znaczne zyski.
- (837) W świetle dostępnych dowodów Komisja uznała, że rząd ChRL przyjął „bardziej aktywną rolę niż tylko samo zachęcanie”, zgodnie z wymogami Organu Apelacyjnego WTO ⁽³⁷⁹⁾. Środki zastosowane przez rząd ChRL ograniczają swobodę działania producentów wskutek ograniczenia w praktyce ich decyzji biznesowych dotyczących tego, po jakiej cenie sprzedawać ich produkt, jak wykazano w planach, o których mowa w sekcji 3.7.2.1.1 pkt (i), z korzyścią dla przemysłu BEV. Rola rządu ChRL znacznie wykraczała poza zwykłą interwencję jako regulatora rynku w sektorze akumulatorów. Odpowiednie środki nie tylko regulowały ogólne aspekty rynku, ale narzucały firmom produkującym akumulatory określone zachowanie. Wszystkie te środki podjęto, aby umożliwić przedsiębiorstwom produkującym akumulatory dostarczanie akumulatorów po niższych cenach z korzyścią dla przemysłu BEV. Zamiar ten został jasno wyrażony w licznych deklaracjach politycznych i działaniach, o których mowa w sekcji 3.7.2.1.1., pkt (i).
- (838) Zobowiązując firmy produkujące akumulatory do przestrzegania tych środków, które z kolei były egzekwowane za pośrednictwem stowarzyszeń branżowych mających obowiązek przestrzegania i egzekwowania tych planów, rząd ChRL pozbawił je możliwości swobodnego wyboru strategii sprzedaży zgodnie z uwarunkowaniami rynkowymi. Innymi słowy, środki te wyraźnie świadczą o istnieniu „dającego się wykazać związku” między działaniami rządu a zachowaniem prywatnych przedsiębiorstw produkujących akumulatory. Rząd ChRL wykorzystał przedsiębiorstwa produkujące akumulatory jako pośrednika do wspierania producentów BEV.
- (839) Ponadto Komisja oceniła, czy faktyczne zapewnianie materiałów wsadowych przez producentów różni się w rzeczywistości od działań, jakie podjąłby sam rząd. Komisja uznała, że tak jest w omawianym przypadku. Zamiast bezpośredniego zapewniania przemysłowi BEV dostaw akumulatorów, aby osiągnąć cele polityki publicznej rządu ChRL obejmujące pobudzenie rozwoju tego przemysłu, rząd ChRL za pośrednictwem zestawu środków skłania podmioty prywatne do takiego postępowania w jego imieniu. Ponadto w zakresie, w jakim takie dostawy towarów przez rząd wiążą się z pewnym wydatkowaniem (m.in. subsydiowanie materiałów wsadowych lub poświęcenie przychodu poprzez dostarczanie towarów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia), takie działanie należy rozumieć jako zwykłe funkcje zazwyczaj powierzane rządowi ⁽³⁸⁰⁾.

⁽³⁷⁹⁾ Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, rozstrzygnięcie sporu 296, pkt 115.

⁽³⁸⁰⁾ Zob. sprawozdanie zespołu orzekającego, *Stany Zjednoczone – Dochodzenie w sprawie cła wyrównawczego na układy półprzewodnikowe pamięci dynamicznej o dostępie swobodnym (DRAMS) z Korei*, WT/DS296, 21 lutego 2005 r., przypis 57 („[U]ważamy, że odniesienie do funkcji «zazwyczaj powierzanych rządowi» należy także rozumieć, jako funkcje opodatkowania i wydatkowania dochodu. (...) W stopniu, w jakim pożyczki i środki restrukturyzacyjne obejmują podatki lub wydatkowanie dochodów, mogą one wchodzić w zakres tego przepisu”).

- (840) W świetle powyższego Komisja stwierdziła, zgodnie z art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego, że zestaw środków przyjętych przez rząd ChRL prowadzi do zaistnienia wkładu finansowego w postaci zapewnienia przez rząd ChRL chińskim producentom BEV akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Rząd ChRL nakłania dostawców akumulatorów do dostarczania akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia⁽³⁸¹⁾ na rzecz przemysłu BEV, tak aby ich zachowanie należało przypisać rządowi ChRL i nie jest to jedynie niezamierzony efekt działań rządu ChRL. Rząd ChRL zapewnia, aby ceny akumulatorów były kontrolowane za pośrednictwem stowarzyszeń branżowych oraz aby wsparcie udzielane producentom akumulatorów było zgodne z celami polityki rządu ChRL.

3.7.2.1.2. Korzyść, szczególność i obliczanie kwoty subsydiów

a) Korzyść

- (841) Jak wyjaśniono w sekcji 3.3.1.2, żaden niepowiązany dostawca LFP lub akumulatorów nie dostarczył Komisji informacji w postaci odpowiedzi na specjalny kwestionariusz skierowany do chińskich dostawców materiałów wsadowych. Biorąc pod uwagę istnienie związku między dwoma niezintegrowanymi producentami objętymi próbą a CATL, ten ostatni został również poproszony o wypełnienie kwestionariusza, ale tego nie zrobił.
- (842) W związku z tym, aby określić poziom korzyści na rzecz producentów eksportujących objętych próbą, którzy nabywali akumulatory na rynku krajowym, Komisja musiała opierać się na dostępnych faktach zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego. Dostępne fakty składały się z informacji zebranych od jedyne go dostawcy akumulatorów, który współpracował w dochodzeniu.
- (843) Komisja stwierdziła, że dostawców akumulatorów uznano za organy publiczne lub przedsiębiorstwa prywatne, którym rząd ChRL powierzył lub wyznaczył dostarczanie akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.
- (844) Zgodnie z art. 3 pkt 2, art. 5 oraz art. 6 lit. d) rozporządzenia podstawowego Komisja oceniła kwotę subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych w kategoriach korzyści przyznanych odbiorcy, których istnienie stwierdzono w okresie objętym dochodzeniem.
- (845) W celu ustalenia istnienia korzyści i jej kwoty Komisja najpierw oceniła, czy ceny w Chinach mogą stanowić odpowiednią wartość odniesienia.
- (846) W związku z brakiem współpracy ze strony rządu ChRL i wynikającym z tego brakiem informacji na temat chińskiego krajowego rynku akumulatorów Komisja uznała, że oparcie jej wartości odniesienia na chińskich cenach krajowych nie było właściwe ze względu na duży udział w rynku dostawców akumulatorów, którzy byli członkami CBIA lub CPIA, oraz na ustalenia, że chiński rynek był zniekształcony ze względu na mającą zastosowanie politykę krajową i sektorową wdrażaną przez krajowych dostawców akumulatorów, o których mowa w sekcji 3.7.2.1, a w szczególności tych związanych z cenami.
- (847) Komisja zidentyfikowała dwa możliwe źródła ustalenia odpowiedniego poziomu odniesienia dla akumulatorów: Bloomberg New Energy Financials („BNEF”) i Benchmark Mineral Intelligence („BMI”) (382). O ile BNEF stanowiło użyteczne źródło informacji, wykorzystanie BNEF nie pozwoliło jednak na obliczenie potencjalnych cen odniesienia dla OD z wykorzystaniem cen miesięcznych. BNEF nie zidentyfikowało również ceny w podziale na technologię chemiczną dla danego obszaru geograficznego. Ponadto nie podano cen *ex-works*, w związku z czym na porównania cen mogą mieć wpływ różne warunki dostawy. Przeciwnie, dane BMI umożliwiły obliczenie poziomu odniesienia dla OD, w podziale na technologię chemiczną (LFP i NMC) i obszar geograficzny (383), na podstawie ceny *ex-works*. Mógłby one również ważyć różne podkategorie akumulatorów NMC (111, 523, 622, 811) w oparciu o odpowiedni popyt w sektorze pojazdów elektrycznych. Podano jednak jedynie ceny za kw/h na poziomie ogniw, a nie na poziomie zestawu. Biorąc pod uwagę poziom dokładności pod względem okresu, obszaru geograficznego, technologii chemicznej i warunków dostawy, BMI uznano za najodpowiedniejsze źródło do ustalenia ceny odniesienia dla ogniw. Ponadto ceny *ex-works* zastosowane z wybranego źródła stanowiły ostrożną alternatywę, ponieważ rzeczywiste zakupy akumulatorów mogły być realizowane zgodnie z różnymi warunkami dostawy, w tym koszty transportu mogły się różnić.

⁽³⁸¹⁾ Zob. również sekcja 3.7.2.1 dotycząca korzyści.

⁽³⁸²⁾ Dostawca danych i wydawca analiz rynkowych dotyczących łańcucha dostaw akumulatorów litowo-jonowych do pojazdów elektrycznych (EV), <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>

⁽³⁸³⁾ Dostępne regiony to Ameryka Północna, Azja, Chiny i Europa.

- (848) W celu obliczenia odpowiedniego poziomu referencyjnego cen ogniw akumulatorów NMC poza Chinami ⁽³⁸⁴⁾, Komisja wykorzystała średnią cenę referencyjną ważoną popytem na podkategorii akumulatorów NMC w przemyśle pojazdów elektrycznych, zgodnie z danymi BMI. Wobec braku referencyjnego poziomu ceny dla ogniw akumulatorowych LFP poza Chinami, uznano za rozsądne ustalenie tej ceny poprzez wykorzystanie stosunku ceny ogniw akumulatorowych NMC w Chinach i poza Chinami ⁽³⁸⁵⁾.
- (849) Do obliczenia odpowiedniego poziomu referencyjnego dla zestawów akumulatorów Komisja wykorzystała poziomy referencyjne cen ogniw LFP i NMC poza Chinami opisane w powyższych motywach i zastosowała stosunek cen ogniw do cen zestawów akumulatorów w oparciu o publicznie dostępne informacje opublikowane przez BNEF ⁽³⁸⁶⁾. Stosunek cen ogniw do cen zestawów akumulatorów został potwierdzony na podstawie danych z akt sprawy przekazanych przez jedną ze współpracujących grup.
- (850) Korzyść dla grupy Geely obliczono, biorąc pod uwagę różnicę między kwotą faktycznie zapłaconą przez objętych próbą producentów eksportujących za akumulatory (ogniwa, moduły i zestawy) a kwotą, która normalnie powinna zostać zapłacona na podstawie ustalonego poziomu odniesienia.
- (851) Jak wyjaśniono w motywie 815, Komisja ustaliła, że dwóch powiązanych dostawców akumulatorów sprzedawało akumulatory na wywóz po znacznie wyższej cenie niż te same akumulatory sprzedawane na chińskim rynku krajowym.
- (852) Chociaż nie można było wyciągnąć dokładnych wniosków w odniesieniu do zakupów akumulatorów dokonanych przez grupę SAIC ze względu na brak współpracy opisany w sekcji 3.3.2, Komisja ustaliła, że co najmniej czterech głównych dostawców akumulatorów było własnością państwa, członkami CBIA lub pozostawało z w ścisłym związku z CBIA za pośrednictwem CATL. Stwierdzono, że grupa Geely nabywa ponad 65 % swoich akumulatorów od przedsiębiorstw będących członkami jednego z tych dwóch stowarzyszeń. Na podstawie powyższych faktów oraz z uwagi na brak jakichkolwiek innych informacji, ustalenia te uznano za reprezentatywne dla sytuacji na chińskim krajowym rynku akumulatorów.
- (853) W związku z tym uznano, że dwóch niezintegrowanych producentów objętych próbą zakupiło akumulatory od kluczowych operatorów uznanych za „organy publiczne” lub podmioty prywatne, którym rząd ChRL powierzył lub wyznaczył takie funkcje, oraz że chińscy producenci BEV korzystali z akumulatorów sprzedawanych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.
- (854) Ponadto z uwagi na częściową odmowę współpracy ze strony rządu ChRL Komisja nie miała kluczowych informacji na temat sytuacji na rynku dostawców akumulatorów w Chinach oraz na temat możliwych dostosowań, których należało dokonać.
- (855) Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że panujące na chińskim rynku warunki nie uzasadniły dostosowań z uwagi na brak warunków rynkowych w kraju pochodzenia oraz zgodnie z przepisami art. 6 lit. d) ppkt (ii) rozporządzenia podstawowego, w związku z czym obliczyła poziom referencyjny przy wykorzystaniu wcześniej opisanej metody.
- b) *Szczegółowość*
- (856) Zestaw środków zastosowanych przez rząd ChRL miał przynieść korzyści wyłącznie przemysłowi NEV, którego częścią są BEV, ponieważ przedmiotowe akumulatory, które są objęte środkami, są wykorzystywane wyłącznie przez przemysł NEV.
- Ponadto w konkretnych aktach prawnych i różnych dokumentach, o których mowa w sekcji 3.7.2.1.1 pkt (i), wyraźnie określono, że przemysł BEV jest beneficjentem przedmiotowych środków.
- (857) Komisja stwierdziła zatem, że subsydia w formie dostarczania akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia nie są powszechnie dostępne, lecz są szczególnie w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego. Ponadto żadna z zainteresowanych stron nie przedstawiła żadnych dowodów potwierdzających, że subsydiów w takiej formie udziela się na podstawie obiektywnych kryteriów lub warunków określonych w art. 4 ust. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego.

⁽³⁸⁴⁾ Referencyjny poziom cen poza Chinami bazował na cenach obowiązujących w Ameryce Północnej, Europie i Azji, a więc z wyłączeniem Chin.

⁽³⁸⁵⁾ W Chinach referencyjny poziom cen bazował na cenach obowiązujących w Chinach. Referencyjny poziom cen poza Chinami bazował na cenach obowiązujących w Ameryce Północnej, Europie i Azji, a więc z wyłączeniem Chin.

⁽³⁸⁶⁾ <https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-hit-record-low-of-139-kwh/> oraz <https://about.bnef.com/blog/lithium-ion-battery-pack-prices-rise-for-first-time-to-an-average-of-151-kwh/>

c) *Obliczanie kwoty subsydiów*

- (858) Komisja przeanalizowała ceny w oparciu o kW/h i wzięła pod uwagę technologię chemiczną (NMC względem LFP), typ akumulatora (moduł względem zestawu akumulatorów) oraz relację. Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że ceny zakupu od przedsiębiorstw powiązanych były średnio ⁽³⁸⁷⁾ wyższe niż ceny zakupów od niepowiązanych dostawców. Różnica ta przekroczyła 8 %, a w niektórych przypadkach nawet 20 % w przypadku niektórych połączeń technologia chemiczna/typ akumulatora.
- (859) W świetle takich różnic Komisja przeanalizowała zgromadzone informacje dotyczące ceny transferowej w celu ustalenia, czy takie transakcje można uznać za dokonane na warunkach rynkowych. Jednak informacje zawarte w aktach sprawy, tj. przedłożone porozumienia cenowe i umowy, nie zawierały żadnych informacji na ten temat. W tym kontekście i wobec braku deklaracji ze strony grupy Geely, że takie transakcje miały charakter wolnorynkowy, Komisja nie była w stanie zastosować takich cen i zastąpiła je ceną zapłaconą za kW/h za podobne produkty niepowiązanym dostawcom. Gdy niektóre spółki z grupy Geely nie dokonywały zakupów od niepowiązanych dostawców, stosowano średnią ważoną cenę za kW/h dla podobnych produktów na poziomie grupy Geely. Porównania tego dokonano na podstawie kW/h z uwzględnieniem technologii chemicznej akumulatora, tj. LFP i NMC, oraz typu akumulatora (ogniwo, moduł lub zestaw). Wobec braku odpowiedniego poziomu odniesienia dla modułów, jako konserwatywną alternatywę zastosowano poziom odniesienia dla cen ogniw. Poziomy odniesienia oparto na cenach ogniw akumulatorów pozyskiwanych od BMI ⁽³⁸⁸⁾, biorąc pod uwagę średnie ceny LFP lub NMC poza Chinami w OD, jak ustalono w motywach powyżej.
- (860) Biorąc pod uwagę częściową odmowę współpracy ze strony grupy SAIC w odniesieniu do dostaw akumulatorów i odpowiadających im danych, jak opisano w sekcji 3.3.1.4, Komisja musiała oprzeć się na dostępnym stanie faktycznym. W tym względzie oparła się na znacznej ilości zakupów dokonywanych przez inną grupę objętą próbą, która zakupiła akumulatory. W rozważanych transakcjach wyłączono niektóre akumulatory przeznaczone do modeli BEV, które nie były podobne do akumulatorów sprzedawanych przez SAIC.

Dostarczanie akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa Geely	10,32 %
Grupa SAIC	13,24 %

3.7.2.2. *Dostarczanie LFP przez rząd za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia*

- (861) Jak zauważono powyżej, jeden z objętych próbą producentów eksportujących (grupa BYD) jest przedsiębiorstwem zintegrowanym pionowo. W związku z tym w odniesieniu do tej grupy Komisja zbadała, czy dostarczanie kluczowych surowców do produkcji akumulatorów wykorzystywanych w modelach opracowanych przez tę grupę może stanowić subsydlum stanowiące podstawę środków wyrównawczych. Na tym etapie Komisja skoncentrowała się na głównym kluczowym elemencie stosowanym w akumulatorach, LFP, stanowiącym ponad 25 % kosztów produkcji akumulatora.
- (862) W celu ustalenia istnienia subsydlum stanowiącego podstawę środków wyrównawczych, na podstawie art. 3 i 4 rozporządzenia podstawowego, obecne muszą być trzy elementy: 1) wkład finansowy; 2) korzyść oraz 3) szczególny charakter. Komisja zbada te elementy poniżej.

3.7.2.2.1. *Wkład finansowy*a) *Dostawcy LFP działający jako „organy publiczne”*

- (863) Komisja przeanalizowała najpierw, czy dostawców LFP można uznać za organy publiczne, a tym samym czy dostarczanie tych kluczowych surowców za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia można przypisać rządowi ChRL w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia podstawowego. Jak wyjaśniono szczegółowo w sekcji 3.5.1, motyw 409–418, kryterium prawne istnienia podmiotu publicznego należy interpretować zgodnie z orzecznictwem WTO. Na

⁽³⁸⁷⁾ Porównania cen między dostawcami powiązanymi i niepowiązanymi dokonano poprzez uwzględnienie wielkości zakupów w celu obliczenia średniej ważonej różnicy cen.

⁽³⁸⁸⁾ Dostawca danych i wydawca analiz rynkowych dotyczących łańcucha dostaw akumulatorów litowo-jonowych do pojazdów elektrycznych (EV), <https://www.benchmarkminerals.com/price-assessments/lithium-ion-batteries/reports/>

podstawie odpowiedniego orzecznictwa, o którym mowa w motywach 409–418, należy zbadać, czy producenci materiałów wsadowych w Chinach zaangażowani w dostarczanie materiałów wsadowych są „organami publicznymi” (tj. podmiotami, które posiadają, wykonują lub którym powierzono wykonywanie funkcji rządowych), z należytym uwzględnieniem (i) otoczenia prawnego i gospodarczego panującego w państwie, w którym podmioty objęte dochodzeniem prowadzą działalność, (ii) relacji między tymi podmiotami a rządem oraz (iii) podstawowych cech i funkcji przedmiotowych podmiotów.

(i) *Środowisko prawne i gospodarcze panujące w ChRL*

- (864) W motywach 704–758 Komisja przeanalizowała już środowisko prawne i gospodarcze panujące w Chinach, pokazując, w jaki sposób rząd ChRL ustanowił ramy zapewniające dostosowanie się dostawców materiałów wsadowych do celów polityki rządu ChRL w zakresie rozwoju przemysłu BEV, począwszy od materiałów wsadowych (w tym surowców, takich jak LFP), a skończywszy na materiałach wsadowych średniego szczebla (takich jak akumulatory). Odpowiednie środki przyjęte przez rząd ChRL w celu osiągnięcia celu polityki, jakim jest wspieranie głównych gałęzi przemysłu w całym łańcuchu dostaw BEV z korzyścią dla producentów BEV, obejmujące zarówno kluczowe materiały wyższego szczebla wykorzystywane do produkcji akumulatorów, jak i akumulatory, zostały omówione w sekcji 3.7.2.1.1. pkt (i).
- (865) W szczególności „ustawa o surowcach mineralnych” i „przepisy wykonawcze do ustawy o surowcach mineralnych” (motyw 723) pokazują, w jaki sposób państwo postrzega surowce mineralne jako należące do państwa, a rząd ma pełną kontrolę nad alokacją zasobów i może określić, kto otrzymuje zezwolenia na wydobycie oraz ograniczenia w zakresie wydobycia. 14. plan pięcioletni na rzecz surowców (motyw 714) wspiera ustanowienie systemu rezerw surowców mineralnych, w ramach którego państwo i przedsiębiorstwa współpracują ze sobą. Generalnie, rząd ChRL stworzył system, dzięki któremu może sprawować pełną kontrolę nad surowcami mineralnymi.
- (866) Dostępnych jest również szereg zachęt dla dostawców surowców wykorzystywanych do produkcji akumulatorów, takich jak zachęty podatkowe (motyw 721), fundusze wspierające, nagrody, zobowiązania kapitałowe (motyw 720).
- (867) Ponadto Komisja stwierdziła, że fosforan litowo-żelazowy nie jest objęty 13-procentowym zwrotem podatku VAT przy wywozie, co sprawia, że jest on tańszy i dostępny w dużych ilościach do konsumpcji krajowej w porównaniu z wywozem (motyw 753). Dowody interwencji rządu ChRL w ustalanie cen surowców dla pojazdów napędzanych nowymi źródłami energii znaleziono w oświadczeniach prasowych MIIT w 2022 r. (motyw 750), kiedy to rząd zobowiązał się do sprowadzenia cen surowców wykorzystywanych w NEV (w tym litu) z powrotem do rozsądnego poziomu.
- (868) Wszystko to dowodzi, że rząd ChRL wprowadził na szczeblu centralnym i lokalnym szereg polityk i środków ukierunkowanych na dostawców materiałów wsadowych, mających docelowo wspierać przemysł BEV. Wszystkie te materiały wsadowe stanowią znaczną część kosztów produkcji BEV. W wyniku tej polityki rządu ChRL zapewniającej stabilną i wystarczającą podaż tych materiałów w połączeniu z tańszymi cenami producenci BEV korzystają z subsydiów w formie znacznego obniżenia kosztów, co pozwala im sprzedawać BEV po niższych cenach, w tym na rynku UE.

a) *Relacje między dostawcami LFP a rządem ChRL*

- (869) Po przeanalizowaniu ram prawnych i gospodarczych, na podstawie których działają dostawcy materiałów wsadowych, silnie podyktowanych celami polityki rządu ChRL dotyczącymi rozwoju przemysłu BEV za pośrednictwem dostawców materiałów do produkcji Komisja przeanalizowała również cechy chińskiego krajowego rynku LFP, dowody na obecność/własność państwa w zakresie dostawców materiałów wsadowych, a także inne przesłanki świadczące o tym, że rząd ChRL sprawował znaczną kontrolę nad tymi podmiotami (w tym ich cechy organizacyjne, łańcuchy uprawnień decyzyjnych i ogólne relacje z rządem ChRL).
- (870) LFP jest rodzajem litu otrzymywanego z węglanu litu. Chociaż węglan litu można pozyskiwać od dostawców zarówno w Chinach, jak i poza nimi – większość chińskiego importu węglanu litu pochodzi z Chile i Argentyny⁽³⁸⁹⁾ – według informacji dostępnych online, około 75 % światowej rafinacji litu odbywa się w Chinach⁽³⁹⁰⁾. Oznacza to, że świat jest

⁽³⁸⁹⁾ Na podstawie danych statystycznych Global Trade Atlas (GTA) dotyczących przywozu dla Chin, kod HS 28369100, od października 2022 r. do września 2023 r.

⁽³⁹⁰⁾ Zob. „The battle to break China’s battery-making supremacy, in five charts”, Bloomberg, 1 grudnia 2022 r., dokument dostępny pod adresem: <https://www.bloomberg.com/professional/insights/commodities/the-battle-to-break-chinas-battery-making-supremacy-in-five-charts/>

zależny od Chin w zakresie rafinacji litu, a dominująca pozycja Chin na tym rynku pozwala im na ustalanie cen na arenie międzynarodowej. Potwierdzają to również chińskie dane dotyczące przywozu LFP z zagranicy, z których wynika, że tylko niewielkie ilości LFP pochodziły z państw trzecich ⁽³⁹¹⁾.

- (871) Komisja nie była w stanie znaleźć większej ilości informacji na temat własności i kontroli rządu w odniesieniu do rynku dostawców LFP jako całości w domenie publicznej. Biorąc pod uwagę brak współpracy ze strony rządu ChRL, jak wyjaśniono bardziej szczegółowo w sekcji 3.3.1.2, oraz ze strony grupy BYD w odniesieniu do głównego powiązanego dostawcy, jak wyjaśniono w sekcji 3.3.4, Komisja mogła wyciągnąć wniosek, że jest prawdopodobne, iż stopień własności i kontroli rządu nad dostawcami LFP może być bardziej znaczący niż poziom dostępnych informacji na ten temat.
- (872) W tym względzie dostępne w internecie informacje na temat udziału w rynku producentów litu w Chinach ⁽³⁹²⁾ wykazały, że informacje przedstawione przez grupę BYD można uznać za reprezentatywne dla chińskiego rynku krajowego. Komisja uznała informacje przedłożone przez jedyne objętego próbą producenta zintegrowanego pionowo (grupę BYD) za reprezentatywne dla całego chińskiego rynku LFP. Komisja zidentyfikowała dziewięciu dostawców LFP do grupy BYD. W przypadku gdy Komisja nie była w stanie znaleźć informacji znajdujących się w domenie publicznej, musiała wyciągnąć wnioski na podstawie art. 28 rozporządzenia podstawowego.
- (873) Komisja ustaliła, że wszyscy z dziewięciu chińskich dostawców litu mieli siedzibę w Chinach. W związku z tym Komisja stwierdziła, że chiński rynek LFP był zdominowany przez dostawców krajowych.
- (874) Komisja ustaliła również, że działalność dostawców LFP jest regulowana przez te same podporządkowane stowarzyszenia co producentów akumulatorów, tj. CBIA i CIAPS ⁽³⁹³⁾, przy czym te same przepisy, o których mowa w sekcji 3.7.2.1, mają zastosowanie do dostawców LFP. Jak zauważono w motywie 773, CBIA i CIAPS nie publikują pełnego wykazu członków w internecie. Komisja była w stanie ustalić udział przedsiębiorstw w CBIA, CIAPS i innych stowarzyszeniach branżowych, analizując ich roczne sprawozdania i inne informacje dostępne w internecie, takie jak wykaz członków ich organów wykonawczych. Wobec braku informacji dostarczonych przez rząd ChRL, jak również oficjalnych danych publicznych obejmujących pełen wykaz członków CBIA i CIAPS, Komisja uznała, że jeszcze więcej dostawców może być członkami tych stowarzyszeń. W istocie spośród dziewięciu dostawców LFP do grupy BYD Komisja ustaliła, że co najmniej dwóch z nich było członkami CBIA, a także częściowo własnością państwa. Stwierdzono również, że dwóch innych dostawców było częściowo własnością państwa. Jak wynika ze sprawozdania rocznego jednej z częściowo państwowych spółek, była ona również zarządzana jako przedsiębiorstwo z kapitałem państwowym ⁽³⁹⁴⁾. Ustalono, że inne przedsiębiorstwo jest członkiem CIAPS. Przedsiębiorstwo państwowe oraz inni członkowie CBIA i CIAPS odpowiadali za 90 % całkowitej ilości LFP dostarczonej objętemu próbą producentowi eksportującemu i do 92 % całkowitej wartości w OD. Jeden z największych dostawców był nie tylko członkiem CBIA, ale również należał do jego rady wykonawczej. W rezultacie Komisja stwierdziła, że szereg dostawców LFP, reprezentujących większość całkowitej ilości LFP pozyskiwanej przez BYD, a także będących jednymi z największych podmiotów na rynku, było członkami CBIA lub CIAPS.
- (875) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że chiński rynek krajowy LFP jest w dużej mierze zdominowany przez dostawców krajowych, którzy są w dużej mierze członkami podporządkowanych stowarzyszeń, takich jak CBIA, CIAPS i Hunan Battery Industry Association lub są własnością państwa.

⁽³⁹¹⁾ Na podstawie danych statystycznych GTA dotyczących przywozu w Chinach, kod HS 28429040, od października 2022 r. do września 2023 r.

⁽³⁹²⁾ Zob. „China’s lithium iron phosphate production (January-August) Top 10 list”, ESCN, 16 października 2023 r. Publikacja dostępna pod adresem: <https://www.escn.com.cn/20231016/ea32ade01ece4dce95eec0ed92e91ce8/c.html#:~:text=%E4%BD%9C%E4%B8%BA%E7%94%B5%E6%B1%A0%E7%9A%84%E6%A0%B8%E5%BF%83%E6%9D%90%E6%96%99,%E7%89%B9%E7%91%9E%E3%80%81%E5%B1%B1%E4%B8%9C%E4%B8%B0%E5%85%83%E3%80%82>

⁽³⁹³⁾ https://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, p. 29

⁽³⁹⁴⁾ Zob. <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf>, s. 82

- (876) Komisja zbadała ponadto relacje między rządem ChRL a dostawcami LFP, aby ustalić, czy rząd sprawował znaczącą kontrolę nad przedmiotowymi podmiotami i ich zachowaniem na rynku.
- (877) Komisja znalazła również dowody na wpływy KPCh za pośrednictwem stowarzyszeń partyjnych u niektórych głównych dostawców LFP dla grupy BYD. Podobnie jak w przypadku CATL (motyw 786), statut trzech dostawców LFP dla grupy BYD zawierał szczegółowe postanowienia dotyczące tworzenia organizacji KPCh i działalności partyjnej w ramach przedsiębiorstwa.
- (878) Komisja ustaliła, że 89 % całkowitej ilości LFP dostarczonej grupie BYD i do 91 % całkowitej wartości w OD pochodziło od dostawców LFP będących członkami do CBIA lub CIAPS. Inny główny dostawca LFP był również częściowo własnością państwa i był zarządzany, według sprawozdań rocznych, jako przedsiębiorstwo z kapitałem państwowym.
- (879) W oparciu o a) poziom kontroli, jaki rząd ChRL sprawuje nad chińskimi stowarzyszeniami przemysłowymi analizowanymi w sekcji 3.7.2.1.1 pkt (ii) (tj. CBIA i CIAPS), oraz b) fakt, że większość chińskich krajowych producentów LFP była ich członkami, była własnością państwa lub była zarządzana jako przedsiębiorstwo z udziałem kapitału państwowego (motyw 873); oraz c) fakt, że statut kilku dostawców LFP zawiera postanowienia dotyczące tworzenia organizacji KPCh w ramach przedsiębiorstwa (motyw 876), Komisja stwierdziła, że rynek LFP jest zdominowany przez kilka przedsiębiorstw, które są zarządzane i kontrolowane przez państwo poprzez ich udział w stowarzyszeniach branżowych, takich jak CBIA i CIAPS. Biorąc pod uwagę obecność rządu ChRL w strukturach zarządczych stowarzyszeń, a także kierunek jego decyzji biznesowych, jest on w stanie sprawować znaczącą kontrolę nad dostawcami akumulatorów, również poprzez ich członkostwo w CBIA i CIAPS.

b) *Podstawowe cechy i funkcje dostawców litu*

- (880) Wobec nieprzedstawienia przez rząd ChRL żadnych informacji dotyczących liczby i innych informacji na temat formalnych przesłanek własności rządowej i kontroli nad krajowymi dostawcami litu i akumulatorów do BEV, Komisja musiała oprzeć się na dostępnych faktach zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego. W tym celu Komisja przeanalizowała sytuację dostawców litu zgłoszoną przez jedynego objętego próbą zintegrowanego pionowo producenta (grupę BYD). W przypadku gdy Komisja nie była w stanie znaleźć informacji znajdujących się w domenie publicznej, musiała wyciągnąć wnioski na podstawie art. 28 rozporządzenia podstawowego.
- (881) Komisja ustaliła, że niektórzy z tych dostawców byli bezpośrednio lub pośrednio częściowo własnością państwa. W szczególności Komisja ustaliła, że główny dostawca LFP dla grupy BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, był częściowo własnością państwa, ponieważ w 2022 r. co najmniej 21,9 % jego udziałów znajdowało się w posiadaniu podmiotów państwowych⁽³⁹⁵⁾. Pomimo tej pozornej częściowej własności państwowej, przedsiębiorstwo to było zarządzane jako przedsiębiorstwo państwowe⁽³⁹⁶⁾. Stwierdzono również, że trzech innych dostawców grupy BYD jest częściowo bezpośrednio lub pośrednio własnością państwa⁽³⁹⁷⁾. Ponadto Komisja ustaliła również obecność i wszechobecny wpływ członków i organizacji KPCh w strukturach wielu dostawców LFP dla BYD. Ramy, w jakich organizacje KPCh działają w przedsiębiorstwach, oraz ich cel opisano w motywach 785 i 786. Ustalono, że dostawcy litu grupy BYD, odpowiadający za ponad 90 % zakupów LFP pod względem wartości lub ilości, należą do stowarzyszeń branżowych działających jako „organy publiczne” w rozumieniu art. 1.1 lit. a) pkt 1 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych, a ich uczestnictwo w stowarzyszeniu nadaje taką samą władzę publiczną jego członkom.
- (882) Komisja oceniła, czy dostawcom LFP powierzono władzę rządową i czy wykonują tę władzę w ramach pełnienia funkcji publicznych. Na podstawie dowodów wykazano, że dostawcy LFP przestrzegają założeń polityki rządu ChRL i realizują cele polityki rządu ChRL określone w sekcji 3.7.2.1.1 pkt (i), a tym samym pełnią funkcje rządowe.

⁽³⁹⁵⁾ Zob. http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF s. 76

⁽³⁹⁶⁾ Zob. <https://q.stock.sohu.com/newpdf/202352048916.pdf>, s. 82

⁽³⁹⁷⁾ http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-25/9055616.PDF s.115; <https://platform.wirescreen.ai/organization/1390c27a-e67d-5198-ab30-8eab6da0f784>; http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-3/2023-03-07/8868659.PDF s. 88

- (883) Biorąc pod uwagę brak współpracy ze strony rządu ChRL (zob. sekcja 3.2.3), Komisja musiała polegać na informacjach dostępnych w internecie. Komisja znalazła dowody świadczące o tym, że dostawcy LFP wykonują zadania krajowe, na przykład w okręgu Anju (miasto Suining, Syczuan) i w prowincji Yunnan. Te dwa projekty dotyczą spółek zależnych Hunan Yuneng New Energy Materials, głównego producenta LFP w Chinach⁽³⁹⁸⁾, którego głównymi odbiorcami są przedsiębiorstwa BYD i CATL⁽³⁹⁹⁾. Ponadto w OD zarówno BYD, jak i CATL należały do udziałowców Hunan Yuneng New Energy Materials, wraz z grupą będącą własnością państwa⁽⁴⁰⁰⁾.
- (884) Region Suining ma szczególne znaczenie ze względu na rezerwy litu. Jak już wspomniano w motywie 724, Komisja znalazła dowody dotyczące planów krajowych zawierających postanowienia odnoszące się do rocznej produkcji, docelowych zysków i celów rozwojowych, na przykład osiągnięcie do 2025 r. rocznej produkcji materiałów elektrod dodatnich na poziomie ponad 800 000 ton i ponad 500 000 ton prekursorów elektrod dodatnich. W ramach tych planów w 2021 r. Hunan Yuneng New Energy Materials, wiodący chiński producent fosforanu litowo-żelazowego, i miasto Suining podpisali umowę na realizację projektu obejmującego uzyskiwanie rocznie 110 000 ton materiałów elektrod dodatnich do akumulatorów litowych⁽⁴⁰¹⁾. Jest to jedna z kilku umów dotyczących akumulatorów podpisanych z innymi przedsiębiorstwami w celu budowy „chińskiego kapitału przemysłu litowego”, co jest jednym z kluczowych celów planu Suining.
- (885) W 2021 r. Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials podpisało umowę z władzami samorządowymi Anning w sprawie utworzenia linii produkcyjnej w parku przemysłowym Anning⁽⁴⁰²⁾. Yunnan Yuneng jest inną jednostką zależną przedsiębiorstwa Hunan Yuneng New Energy Materials, o którym mowa w motywie 883. Umowa ta jest częścią szerszych ram umów dotyczących budowy Nowego Obszaru Dianzhong; jak wynika z rządowej strony internetowej prowincji Yunnan, „**Trzyletni plan działania na rzecz rozwoju przemysłu akumulatorów nowej energii w prowincji Yunnan (2022–2024)** (»plan działania Yunnan«) [dodane pogrubienie] wyraźnie stanowi, że nowe bazy przemysłowe do produkcji akumulatorów nowej energii zostaną zbudowane na Nowym Obszarze Dianzhong i w innych miejscach. Komitet Robotniczy Partii i Komitet Zarządzający Nowego Obszaru niezwłocznie przyjął cel, jakim jest »zbudowanie klastra przemysłowego akumulatorów nowej energii na poziomie 100 mld«, aby utworzyć cały łańcuch przemysłowy. Skoncentrowanie się na produkcji podstawowych materiałów, takich jak elektrody dodatnie i ujemne, membrany, folia miedziana/folia aluminiowa, elektrolity, powłoki i inne materiały pomocnicze do akumulatorów nowej energii, skoncentrowanie się na wiodącej produkcji ogniw akumulatorów i zestawów akumulatorów, prowadzenie precyzyjnej promocji inwestycji i dążenie do utworzenia kompletnego łańcucha przemysłowego, a także ważnego krajowego klastra przemysłowego akumulatorów zielonej nowej energii na obszarze Anning do końca realizacji 14. planu pięcioletniego”⁽⁴⁰³⁾. W związku z tym, w oparciu o zebrane dowody można stwierdzić, że budowa linii produkcyjnych w parku przemysłowym Anning ma również na celu osiągnięcie celów zawartych w planie działania Yunnan.
- (886) W związku z powyższym Komisja zbadała ponadto, czy fakt, że dostawcom LFP powierzono uprawnienia rządowe i uznano je za „organy publiczne”, miał wpływ na ceny dla chińskich krajowych producentów BEV.
- (887) Wobec braku współpracy ze strony jakiegokolwiek niepowiązanego lub powiązanego dostawcy litu, jak wyjaśniono w sekcji 3.3.1.2, Komisja musiała oprzeć się na dostępnych faktach. W tym względzie należy przypomnieć, że Komisja nie miała dostępu do kluczowych informacji dotyczących struktury krajowego rynku surowców, jak również mechanizmu ustalania cen. W związku z tym Komisja musiała oprzeć się na dostępnych faktach i uznała, że informacje dostarczone przez pionowo zintegrowanego producenta objętego próbą odzwierciedlały sytuację na chińskim rynku krajowym fosforanu litowo-żelazowego.

⁽³⁹⁸⁾ Zob. „China strengthens LFP investments in 2023 but structural surplus looms”, S&P Global, 9 maja 2023 r., dostępny pod adresem: <https://www.spglobal.com/commodityinsights/en/market-insights/latest-news/metals/050923-china-strengthens-lfp-investments-in-2023-but-structural-surplus-looms>

⁽³⁹⁹⁾ Zob. „Cathode Supplier Yuneng’s 2022 Revenue Reached Nearly RMB 42.8 Billion, of Which CATL and BYD Accounted for Over 80 %”, Energy Trend, 24 kwietnia 2023 r., dostępny po adresem: <https://www.energytrend.com/news/20230424-31816.html>

⁽⁴⁰⁰⁾ Zob. http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s.76

⁽⁴⁰¹⁾ Zob. <https://www.suining.gov.cn/phone/articshow/c6304818bb3e48138a25e7523d599a6e.html>

⁽⁴⁰²⁾ Nowy Obszar Centralny Yunnan przyspiesza tworzenie nowego klastra przemysłowego akumulatorów nowej energii, rząd prowincji Yunnan, 8 lipca 2022 r., dokument dostępny pod adresem https://www.yn.gov.cn/zttg/zxlycyfzqy/cypyzds/202207/t20220708_244167.html

⁽⁴⁰³⁾ Tamże.

- (888) W motywie 795 Komisja stwierdziła, że zarówno CBA, jak i CIAPS posiadały uprawnienia rządowe do regulowania zachowań ekonomicznych swoich członków i kierowania nimi z korzyścią dla przemysłu BEV, a działalność dostawców LFP jest również regulowana przez te same podporządkowane stowarzyszenia (zob. motyw 873).
- (889) Fosforan litowo-żelazowy jest rodzajem litu pochodzącego z węgla litu, a pozycja dominująca Chin w procesie rafinacji oznacza, że pozycja dominująca Chin na tym rynku pozwala im na ustalanie cen na arenie międzynarodowej. Jak już opisano w motywie 869, Komisja ustaliła, że Chiny dokonywały przywozu marginalnych ilości LFP, ⁽⁴⁰⁴⁾ co pokazuje, że chińscy dostawcy krajowi raczej dyktują ceny niż podążają za tendencjami cenowymi i mogą korzystać ze swobody decyzyjnej w zakresie polityki cenowej, biorąc pod uwagę dominującą pozycję Chin w zakresie rafinacji LFP.
- (890) Potwierdza to również fakt, że 100 % dostawców LFP grupy BYD miało siedzibę w ChRL.
- (891) W odniesieniu do samych cen Komisja ustaliła, że średnia miesięczna cena zakupu LFP przez jedyne zintegrowanego producenta BEV spadła o [40–60 %] w okresie objętym dochodzeniem, podczas gdy średnia miesięczna cena eksportowa tego samego produktu pochodzącego z ChRL utrzymywała się na stałym poziomie w tym samym okresie ⁽⁴⁰⁵⁾. Taki spadek cen można było zaobserwować w przypadku wszystkich głównych dostawców LFP grupy BYD. W opinii Komisji stanowi to potwierdzenie, że rząd ChRL, za pośrednictwem ustanowionego mechanizmu, w szczególności stowarzyszeń branżowych i środków wsparcia dla producentów LFP, zapewnia, aby LFP był dostarczany producentom BEV po niskich cenach, a dostawcy LFP ściśle przestrzegali ustanowionego mechanizmu cenowego. Producenci LFP są zobowiązani do pełnienia funkcji publicznych przy dostarczaniu LFP producentom krajowym, a nie do działania w charakterze racjonalnych podmiotów gospodarczych.
- (892) W odniesieniu do głównego dostawcy BYD Komisja ustaliła, że jego umowa z grupą BYD zawierała postanowienie dotyczące ceny gwarantujące, że będzie korzystać z najkorzystniejszych warunków dostaw ⁽⁴⁰⁶⁾; tj. że nie zapłaci wyższej ceny niż inny klient Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd. Postanowienie to znajduje również potwierdzenie w prospekcie emisyjnym wydanym przez to samo przedsiębiorstwo, w którym wskazano, że „strona A [Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd] zobowiązuje się do zapewnienia stronie B [grupie BYD] najkorzystniejszych warunków dostaw fosforanu litowo-żelazowego (w tym w odniesieniu do ilości i ceny), a jego cena nie może być wyższa niż najniższa cena podobnych produktów sprzedawanych przez stronę A jakimkolwiek innym klientom” ⁽⁴⁰⁷⁾. W tym samym dokumencie uznano również, że BYD jest inwestorem strategicznym Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd.
- (893) Ponadto, chociaż CATL jest zarówno inwestorem strategicznym, jak i głównym klientem Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd ⁽⁴⁰⁸⁾, Komisja ustaliła w motywie 801, że jego statut stanowi, iż „wycena transakcji z podmiotem powiązany jest ustalana przez państwo” ⁽⁴⁰⁹⁾. W związku z tym, biorąc pod uwagę relacje między tymi dwoma przedsiębiorstwami i wobec braku innych dowodów wskazujących na odmienną sytuację, Komisja uznała, że cena płacona przez CATL za LFP została ustalona przez państwo. Dotyczy to znacznej części LFP zakupionego na rynku chińskim, przeznaczonego dla producentów BEV, biorąc pod uwagę fakt, że CATL jest największym „niezależnym” producentem akumulatorów w Chinach ⁽⁴¹⁰⁾.
- (894) Zatem biorąc pod uwagę, że Hunan Yuneng New Materials Co. Ltd jest zobowiązane do zapewnienia grupie BYD najkorzystniejszych warunków dostaw LFP pod względem cen, jak opisano w motywie 891, Komisja stwierdziła, że CATL i grupa BYD, dwóch głównych producentów akumulatorów na rynku chińskim, kupowały LFP po najkorzystniejszej cenie, którą ustaliło państwo dzięki mechanizmowi cenowemu opracowanemu przez rząd ChRL z korzyścią dla przemysłu BEV.

⁽⁴⁰⁴⁾ Na podstawie danych statystycznych GTA dotyczących przywozu w Chinach, kod HS 28429040, od października 2022 r. do września 2023 r.

⁽⁴⁰⁵⁾ Na podstawie danych statystycznych GTA dotyczących chińskiego wywozu, kod HS 28429040, od października 2022 r. do września 2023 r.

⁽⁴⁰⁶⁾ Oznacza to, że warunki dostawcy zapewniane BYD nie mogą być mniej korzystne niż warunki, które dostawca ten zapewnia innym klientom. Na przykład cena dostawcy oferowana BYD nie może być wyższa niż cena oferowana innym klientom za ten sam produkt.

⁽⁴⁰⁷⁾ https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, s. 1.1.384

⁽⁴⁰⁸⁾ https://pdf.dfcfw.com/pdf/H2_AN202302021582656416_1.pdf, s. 1.1.47

⁽⁴⁰⁹⁾ https://www.catl.com/uploads/1/file/public/202204/20220426200308_qr532d21u6.pdf

⁽⁴¹⁰⁾ Sprawozdanie Rhodium, s. 41

(895) W świetle powyższych rozważań Komisja ustaliła, że dostawcy LFP nie mogą swobodnie ustalać cen zgodnie z normalnymi warunkami rynkowymi ani maksymalizować swoich zysków. Ilustruje to nie tylko interwencja rządu ChRL na rynku, jak opisano w motywie 750, ale również mechanizm ustalania cen przynoszący korzyści głównym podmiotom gospodarczym w przemyśle akumulatorów i BEV, jak opisano w motywach 891–893. Powyższe informacje potwierdzają, że dostawcy LFP dostarczają producentom BEV tych materiałów wsadowych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, co przynosi korzyść producentom BEV.

c) Wniosek

(896) Na podstawie informacji przeanalizowanych powyżej Komisja stwierdziła, że dostawcom LFP powierzono uprawnienia rządowe i pełnienie funkcji rządowych. Ze względu na plany rządu ChRL oraz mające zastosowanie mechanizmy ścisłej kontroli i nadzoru regulujące działalność stowarzyszeń, działania tych stowarzyszeń i ich członków, a także innych dostawców, są w istocie działaniami rządu ChRL.

(897) Komisja uznała również, że przedsiębiorstwa dostarczające fosforan litu posiadają również uprawnienia rządowe i pełnią funkcje rządowe, ponieważ są zobowiązane również przestrzegać polityki rządu ChRL, o której mowa w sekcji 3.7.2, a nie działać zgodnie z zasadami wolnego rynku, aby maksymalizować swoje zyski. Polityka rządu ChRL polegająca na zaopatrywaniu LFP po cenach niższych lub ustalonych na potrzeby rozwoju przemysłu BEV, a także stosowaniu się do wytycznych dotyczących celów produkcji wyraźnie wpływa na decyzje przedsiębiorstw i ich zarządzanie, których w związku z tym nie można uznać za wyraz zachowania prywatnego w gospodarce wolnorynkowej. Dowody dotyczące ustalania cen na rynku krajowym oraz polityki cenowej na rynku eksportowym w stosunku do rynku krajowego potwierdzają ponadto, że producenci LFP w Chinach przestrzegają polityki rządu ChRL, a nie zasad wolnego rynku.

(898) Cechy chińskiego rynku krajowego oraz mechanizmy ustalania cen, które są wdrażane i monitorowane przez stowarzyszenia producentów akumulatorów, ich członków i dostawców LFP, dodatkowo potwierdzają wniosek, że powierzono im uprawnienia rządowe i pełnienie funkcji rządowych.

(899) W związku z tym Komisja uznała, że rząd ChRL stworzył środowisko, w którym LFP jest dostarczany pionowo zintegrowanym producentom BEV i producentom akumulatorów, takim jak CATL, które działa jako organ publiczny realizujący politykę rządową, za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że stowarzyszenia producentów akumulatorów, w tym CBIA i CIAPS, członków tych stowarzyszeń oraz wszystkich innych dostawców akumulatorów i litu również uznaje się za organy publiczne w rozumieniu art. 1.1 lit. a) pkt 1 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych, ponieważ muszą oni przestrzegać nadrzędnych celów polityki rządu ChRL na rzecz producentów BEV.

(b) Producenci LFP działający jako podmioty prywatne, którym rząd ChRL powierzył lub wyznaczył wykonywanie funkcji

(900) Oprócz ustaleń dotyczących pełnienia roli „organów publicznych” przez producentów LFP na potrzeby art. 3 pkt 1 lit. a) rozporządzenia podstawowego Komisja oceniła również, czy alternatywnie rząd ChRL przekazał wkład finansowy poprzez powierzenie lub wyznaczenie producentom LFP (działającym jako podmioty prywatne) dostarczania akumulatorów producentom BEV za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, jak wskazano w art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (iv) rozporządzenia podstawowego.

(901) Analizę tę przeprowadza się na podstawie mającej zastosowanie normy prawnej, o której mowa w motywach 822–826. Komisja przeanalizowała po pierwsze, czy wsparcie udzielane przez rząd ChRL chińskiemu przemysłowi BEV w postaci dostarczania LFP za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia jest rzeczywiście celem poszczególnych przedmiotowych środków rządowych, czy też jedynie „efektem ubocznym” wykonywania ogólnych uprawnień regulacyjnych. W toku dochodzenia zbadano zwłaszcza, czy stwierdzone niższe ceny LFP stanowiły część celów rządowych, czy też stanowiły one „niezamierzony” efekt uboczny ogólnych regulacji rządowych. Komisja stwierdziła, że poszczególne interwencje rządu ChRL miały na celu wspieranie przemysłu BEV oraz że niższe ceny LFP były zamierzonym celem tych środków, które z kolei były egzekwowane za pośrednictwem stowarzyszeń branżowych mających obowiązek przestrzegania i egzekwowania tych planów.

- (902) Aby osiągnąć cel strategiczny, na przestrzeni lat rząd ChRL wprowadził szereg środków. W sekcji 3.2 wyszczególniono odpowiedni kontekst wyjaśniający znaczenie, jakie rząd ChRL przywiązuje do rozwoju przemysłu BEV i powiązanych z nim sektorów.
- (903) Przemysł LFP, wraz z sektorem, jest silnie wspierany w Chinach. Istnieje duża liczba przepisów wydanych przez różne organy rządowe, które nadzorują każdy aspekt sektora akumulatorów, a także ich materiały wyższego szczebla, jak wykazano w sekcji 3.7.2.1.1 pkt (i), w szczególności „Ustawa o surowcach mineralnych” oraz „Przepisy wykonawcze do ustawy o surowcach mineralnych” (motyw 723) i 14. plan pięcioletni dotyczący surowców (motyw 714). Ponadto dowody na interwencję rządu ChRL w ustalanie cen surowców do pojazdów na nową energię znaleziono w oświadczeniach prasowych MIIT z 2022 r. (motyw 750), w których rząd zobowiązał się do zapewnienia ceny surowców wykorzystywanych w pojazdach na nową energię (w tym litu) na rozsądnym poziomie.
- (904) Ponadto Komisja ustaliła już, że chińskie stowarzyszenia branżowe (tj. CBIA i CIAPS) nie są niezależnymi stowarzyszeniami branżowymi, biorąc pod uwagę poziom kontroli rządu ChRL nad nimi (motywy 777–784) i pełnione przez nie funkcje, co świadczy o tym, że powierzono im uprawnienia rządowe (motywy 791–798). W szczególności członkowie CIAPS są uprawnieni do „wzmocnienia samodyscypliny w przemyśle” oraz do „regulowania stowarzyszenia, przemysłu i zachowania członków”, podczas gdy członkowie CBIA są uprawnieni do „koordynowania spraw przedsiębiorstw związanych z produkcją, sprzedażą i wywozem”. W związku z tym te dwa stowarzyszenia pełnią funkcje rządowe, ponieważ ich rolą jest wdrażanie polityki rządu ChRL polegającej na dostarczaniu LFP po niższych cenach z korzyścią dla krajowego przemysłu BEV oraz nadzorowanie, czy wszyscy odnośni dostawcy w pełni ją przestrzegają.
- (905) Stanowi to potwierdzenie, że dostawcy LFP nie działają jako podmioty wolnorynkowe na chińskim rynku krajowym i nie podejmują racjonalnych ekonomicznych decyzji, czego przykładem jest tendencja w zakresie cen krajowych i eksportowych LFP (motyw 919), zgodnie z którą ceny krajowe i eksportowe podlegają całkowicie odmiennym tendencjom. Ich nieracjonalne zachowanie wskazuje, że kierowali się polityką rządu ChRL przewidującą dostarczanie LFP krajowemu przemysłowi BEV po niższych cenach. Potwierdzają to również ustalenia zawarte w motywie 892 powyżej, w którym Komisja doszła do wniosku, że większość cen LFP na rynku, tj. LFP zakupione przez CATL i BYD od powiązanych dostawców, jest ustalana bezpośrednio i pośrednio przez państwo.
- (906) Ponadto w polityce krajowej i lokalnej Komisja znalazła dowody na to, że dostawcy LFP kwalifikują się do szeregu środków wsparcia, o których mowa w sekcji 3.7.2.1.1. pkt (i). Należy przypomnieć, że żaden dostawca wyższego szczebla nie współpracował w ramach niniejszego dochodzenia, a zatem Komisja nie była w stanie ustalić, czy dostawcy LFP byli odbiorcami środków wsparcia wymienionych w sekcji 3.7.2.1.1. pkt (i). W tym względzie Komisja ustaliła, że główny dostawca LFP przedsiębiorstwa BYD, Hunan Yuneng New Energy Materials, korzystał z szerokiego zakresu dotacji bezpośrednich oprócz korzyści z tytułu podatku dochodowego, z których może skorzystać dzięki certyfikatowi przedsiębiorstwa wykorzystującego zaawansowane technologie ⁽⁴¹¹⁾.
- (907) Na tej podstawie i biorąc pod uwagę ramy wsparcia stworzone przez rząd ChRL, uzasadnione jest stwierdzenie, że inni dostawcy LFP również skorzystali z takich zachęt, aby rząd ChRL mógł w dalszym ciągu ukierunkowywać działania przedsiębiorstw na zwiększanie i wspieranie krajowych dostaw LFP na rzecz rozwoju przemysłu BEV.
- (908) Ponadto, jak już wspomniano w motywie 873, dostawcy LFP, którzy byli członkami CBIA lub CIAPS, odpowiadali za ponad 90 % całkowitej ilości LFP dostarczonej grupie BYD i ponad 90 % całkowitej wartości w okresie objętym dochodzeniem. Komisja stwierdziła również, że wyżej wymienione chińskie stowarzyszenia branżowe nie są niezależnymi stowarzyszeniami działającymi zgodnie z wolnymi zasadami gospodarczymi, lecz podmiotami kierowanymi przez rząd ChRL i zarządzanymi przez niego za pośrednictwem Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej (zob. sekcja 3.7.2.1.1 lit. a) pkt (ii)). W szczególności stwierdzono, że oba stowarzyszenia wykonują zadania powierzone przez rząd (motywy 781 i 783), a ich rolą jest wspieranie rządu we wdrażaniu polityki rządowej i regulowaniu zachowań ich członków. Fakt, że stowarzyszeniom i ich członkom przysługują uprawnienia do „wzmocnienia samodyscypliny w przemyśle” oraz do „regulowania stowarzyszenia, przemysłu i zachowania członków”, a w przypadku CBIA również do „koordynowania spraw przedsiębiorstw związanych z produkcją, sprzedażą i wywozem” wskazuje, że stowarzyszenia te są organami publicznymi, którym rząd ChRL powierzył zadanie kierowania działaniami swoich członków tak, aby dostosowywali swoje decyzje gospodarcze z korzyścią dla przemysłu BEV.

⁽⁴¹¹⁾ http://file.finance.sina.com.cn/211.154.219.97:9494/MRGG/CNSESZ_STOCK/2023/2023-4/2023-04-13/8980089.PDF, s. 122, 128 i 150

- (909) W świetle dostępnych dowodów Komisja uznała, że rząd ChRL przyjął „bardziej aktywną rolę niż tylko samo zachęcanie”, zgodnie z wymogami Organu Apelacyjnego WTO ⁽⁴¹²⁾. Środki wprowadzone przez rząd ChRL ograniczają swobodę działania producentów LFP poprzez ograniczenie w praktyce ich decyzji biznesowych dotyczących cen sprzedaży ich produktu, jak wykazano w planach, o których mowa w sekcji 3.2, z korzyścią dla przemysłu BEV. Rola ChRL znacznie wykraczała poza zwykłą interwencję jako regulatora rynku. Odpowiednie środki, w tym ograniczenia wywozowe dotyczące LFP i środki wsparcia dla dostawców LFP, nie tylko regulowały ogólne aspekty rynku, ale narzucały dostawcom LFP szczególne zachowanie. Wszystkie te środki podejmowano w celu umożliwienia dostawcom LFP dostarczania LFP po niższych cenach z korzyścią dla przemysłu BEV. Zamiar ten został wyraźnie potwierdzony w licznych oświadczeniach i działaniach politycznych, o których mowa w sekcjach 3.7.2.1.1 i 3.7.2.2.1.
- (910) Zobowiązując dostawców LFP do przestrzegania tych środków, które z kolei były egzekwowane za pośrednictwem stowarzyszeń branżowych zobowiązanych do przestrzegania i egzekwowania tych planów, rząd ChRL pozbawił ich możliwości swobodnego wyboru strategii sprzedaży zgodnie z uwarunkowaniami rynkowymi. Innymi słowy, środki te wyraźnie świadczą o istnieniu „dającego się wykazać związku” między działaniem rządu a zachowaniem prywatnych przedsiębiorstw produkujących akumulatory. Rząd ChRL wykorzystał przedsiębiorstwa produkujące akumulatory jako pośrednika do wspierania producentów BEV.
- (911) Ponadto Komisja oceniła, czy faktyczne dostarczanie LFP nie różni się pod żadnym względem od działań, które podjąłby sam rząd w tym zakresie. Komisja uznała, że tak jest w omawianym przypadku. Zamiast dostarczać LFP bezpośrednio przemysłowi BEV, aby osiągnąć cele polityki publicznej rządu ChRL polegające na stymulowaniu rozwoju tego sektora, rząd ChRL poprzez zestaw środków skłania podmioty prywatne do podejmowania tych działań w jego imieniu. Ponadto w zakresie, w jakim takie dostawy towarów przez rząd wiążą się z pewnym wydatkowaniem (m.in. subsydiowanie materiałów wsadowych lub poświęcenie przychodu poprzez dostarczanie towarów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia), takie działanie należy rozumieć jako zwykłe funkcje zazwyczaj powierzane rządowi.
- (912) W świetle powyższego Komisja stwierdziła, zgodnie z art. 3 pkt 1 lit. a) pkt (iv) rozporządzenia podstawowego, że zestaw środków przyjętych przez rząd ChRL prowadzi do zaistnienia wkładu finansowego w postaci zapewnienia przez rząd LFP za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.

3.7.2.2.2. *Korzyść, szczególność i obliczanie kwoty subsydiów*

a) *Korzyść*

- (913) Jak wyjaśniono w sekcji 3.3.1.2, żaden niepowiązany dostawca LFP lub akumulatorów nie dostarczył Komisji informacji w postaci odpowiedzi na specjalny kwestionariusz skierowany do chińskich dostawców materiałów wsadowych. Powiązany dostawca LFP dla BYD nie udzielił odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, a Komisja nie mogła ocenić, czy cenę, po której grupa BYD nabyła LFP, można uznać za cenę wolnorynkową.
- (914) W związku z tym, aby określić poziom korzyści na rzecz producentów eksportujących objętych próbą, którzy nabywali fosforan litowo-żelazowy i akumulatory na rynku krajowym, Komisja musiała opierać się na dostępnych faktach zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego.
- (915) W motywach 895–898 Komisja stwierdziła, że dostawców fosforanu litowo-żelazowego uznano za organy publiczne lub przedsiębiorstwa prywatne, którym państwo powierzyło i wyznaczyło zadania.
- (916) Zgodnie z art. 3 pkt 2, art. 5 oraz art. 6 lit. d) rozporządzenia podstawowego Komisja oceniła kwotę subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych w kategoriach korzyści przyznanych odbiorcy, których istnienie stwierdzono w okresie objętym dochodzeniem.
- (917) W związku z tym Komisja najpierw oceniła, czy ceny w Chinach mogą stanowić odpowiednią wartość odniesienia.
- (918) Ze względu na częściową odmowę współpracy ze strony rządu ChRL Komisja nie posiadała kluczowych informacji na temat sytuacji rynkowej w Chinach dostawców surowców wykorzystywanych do produkcji akumulatorów oraz na temat ewentualnych niezbędnych dostosowań. Komisja ustaliła, że warunki panujące na rynku ChRL zostały zniekształcone z uwagi na stosowaną politykę krajową i sektorową wdrażaną przez wszystkie podmioty gospodarcze.

⁽⁴¹²⁾ Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, rozstrzygnięcie sporu 296, pkt 115.

- (919) Istnieje kilka przykładów poważnych interwencji rządowych i wsparcia w całym łańcuchu dostaw BEV, które uniemożliwiły normalną dynamikę rynku w celu określenia ceny. Ceny głównego surowca wykorzystywanego do produkcji akumulatorów, tj. fosforanu litowo-żelazowego, nie zostały zatem uznane za cenę rynkową, lecz za cenę, na którą rząd wywierał wpływ, aby osiągnąć swoje cele polityczne.
- (920) Świadczy o tym również fakt, że ceny krajowe, po których grupa BYD kupowała fosforan litowo-żelazowy, były znacznie niższe od chińskiej ceny eksportowej. Komisja stwierdziła, że gwałtowna tendencja spadkowa (ponad 30 %) zaobserwowana w krajowej cenie zakupu LFP w okresie objętym dochodzeniem była całkowicie oderwana od zmian cen eksportowa z ChRL do reszty świata, które pozostały raczej stabilne. W związku z tym z danych, którymi dysponuje Komisja, wynika nie tylko, że rząd ChRL, za pośrednictwem stowarzyszeń i ich członków działających jako organy publiczne, ustanowił mechanizm ustalania cen surowców wykorzystywanych do produkcji akumulatorów, a w szczególności LFP, ale również wpływ tego mechanizmu był widoczny na chińskim rynku krajowym w okresie objętym dochodzeniem.
- (921) Już z tego powodu Komisja uznała, że krajowe ceny fosforanu litowo-żelazowego w Chinach są zniekształcone i nie można ich wykorzystać jako poziomu odniesienia w celu określenia korzyści.
- (922) W związku z tym Komisja musiała poszukać odpowiednich poziomów odniesienia poza granicami kraju.
- (923) Zgodnie z art. 6 lit. d) akapit drugi pkt (ii) rozporządzenia podstawowego Komisja przeanalizowała największych producentów fosforanu litowo-żelazowego jako najbliższe możliwe przybliżenia niezniekształconej chińskiej ceny krajowej.
- (924) Biorąc pod uwagę dominującą pozycję Chin na rynku produkcji fosforanu litowo-żelazowego oraz fakt, że nie można było znaleźć żadnych innych cen poza granicami kraju, a także brak możliwości dokonania porównania między chińskimi cenami krajowymi a cenami poza granicami kraju, Komisja musiała polegać na cenach eksportowych z Chin do reszty świata wyrażonych na podstawie ceny FOB. Ceny te uznano zatem za odpowiedni poziom odniesienia w świetle istniejących dominujących warunków w odniesieniu do tego konkretnego rodzaju litu oraz braku jakiegokolwiek innego rozsądnego poziomu odniesienia. Na tej podstawie Komisja stwierdziła, że ceny krajowe fosforanu litowo-żelazowego były niższe niż ceny eksportowe stosowane w wywozie do reszty świata.

b) Szczegółność

- (925) Zestaw środków stosowanych przez rząd ChRL zapewniających dostarczanie fosforanu litowo-żelazowego za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, w tym ograniczenia wywozu i wsparcie dla producentów fosforanu litowo-żelazowego w celu zapewnienia zgodności z celami polityki i planami rządu ChRL, przynosi korzyści tylko niektórym sektorom przemysłu, które nabywają fosforan litowo-żelazowy. Ponadto fosforan litowo-żelazowy jest szczególnym rodzajem rafinowanego litu wykorzystywanego do produkcji akumulatorów stosowanych w BEV.
- (926) Komisja stwierdziła zatem, że subsydia w formie dostarczania fosforanu litowo-żelazowego do produkcji akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia są szczególne w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego. Subsytia te są ograniczone do określonej kategorii przedsiębiorstw lub sektorów, w szczególności tych, które wykorzystują fosforan litowo-żelazowy jako materiał wsadowy. Ponadto żadna z zainteresowanych stron nie przedstawiła żadnych dowodów potwierdzających, że subsydiów w takiej formie udziela się na podstawie obiektywnych kryteriów lub warunków określonych w art. 4 ust. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego.

c) Obliczanie kwoty subsydiów

- (927) Komisja porównała cenę krajową, po której grupa BYD nabywała fosforan litowo-żelazowy (LFP) w okresie objętym dochodzeniem, ze średnią chińską ceną eksportową w tym okresie ⁽⁴¹³⁾.
- (928) Ponieważ ustalono także, że jeden z dostawców LFP przez część okresu objętego dochodzeniem był przedsiębiorstwem powiązaniem z grupą BYD, a dostawca ten nie odpowiedział na pytania zawarte w kwestionariuszu, co opisano w sekcji 3.3.4, Komisja nie miała dokumentów z dowodami, że powiązania między tymi podmiotami nie miały wpływu na ceny ustalone przez tego dostawcę surowców i na grupę BYD. Komisja nie miała zatem dowodów na to, że te ceny były określone na warunkach rynkowych, i dlatego zastąpiła tę cenę średnią ceną zakupu LFP od niepowiązanych dostawców.

⁽⁴¹³⁾ Na podstawie danych statystycznych GTA dotyczących chińskiego wywozu, kod HS 28429040, od października 2022 r. do września 2023 r.

- (929) Korzyść BYD obliczono przez porównanie cen krajowych z chińską ceną eksportową LFP, biorąc pod uwagę dominującą pozycję Chin w dziedzinie rafinacji tego rodzaju litu. Jak opisano w motywie 400, ponieważ Komisja nie dysponowała dokumentami z dowodami na to, czy zakupy LFP od powiązanego dostawcy dokonano na warunkach rynkowych, średnią cenę powiązanego dostawcy LFP zastąpiono średnią ceną zakupu LFP od niepowiązanych dostawców. Nie dokonano żadnych dostosowań.

Dostarczanie litu do produkcji akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	7,35 %

3.8. Dochody utracone w związku z programami zwolnień z podatków i ulg podatkowych

- 1) *obniżenie podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie*
- (930) Zgodnie z ustawą Chińskiej Republiki Ludowej o podatku dochodowym od przedsiębiorstw przedsiębiorstwa wykorzystujące zaawansowane i nowe technologie, które powinny otrzymać kluczowe wsparcie od państwa, korzystają z obniżonej stawki podatku dochodowego od przedsiębiorstw wynoszącej 15 % zamiast standardowej stawki podatku wynoszącej 25 %.
- a) Podstawa prawna
- (931) Podstawę prawną tego programu stanowią art. 28 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw oraz art. 93 przepisów wykonawczych do ustawy ChRL⁽⁴¹⁴⁾ o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, jak również:
- okólnik Ministerstwa Nauki i Technologii, Ministerstwa Finansów oraz Państwowego Urzędu Podatkowego dotyczący przeglądu i wydania „Środków administracyjnych dotyczących kwalifikowania przedsiębiorstw jako wykorzystujących zaawansowane technologie” (nr 32 z 2016 r.);
 - okólnik Ministerstwa Nauki i Technologii, Ministerstwa Finansów oraz Państwowego Urzędu Podatkowego dotyczący przeglądu i wydania wytycznych dla administracji akredytacji przedsiębiorstw sektora zaawansowanych technologii (nr 195 z 2016 r.);
 - obwieszczenie Państwowego Urzędu Podatkowego w sprawie stosowania preferencyjnej polityki podatkowej w zakresie podatku dochodowego wobec przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane technologie (obwieszczenie nr 24 z 2017 r.);
 - katalog zaawansowanych technologicznie dziedzin wspieranych przez państwo z 2016 r.⁽⁴¹⁵⁾
- (932) Ponadto w styczniu 2021 r. Krajowa Komisja Rozwoju i Reform (NDRC) wydała „Katalog promowanych gałęzi przemysłu w regionach zachodnich” (zarządzenie nr 40 z 2021 r.), wersja z 2020 r., który obowiązuje od dnia 1 marca 2021 r. Wspierane przedsiębiorstwa z 12 zachodnich prowincji, regionów autonomicznych i miast mogą korzystać z preferencyjnej polityki polegającej na zastosowaniu obniżonej stawki podatku dochodowego od przedsiębiorstw wynoszącej 15 %. Na podstawie tego katalogu zachęty do rozwoju branży litu dotyczą Sichuan, Yunnan, Qinghai, Shaanxi, Gansu, Mongolii Wewnętrznej i Guangxi. Katalog obejmuje także miedź, aluminium i grafit.
- (933) Rozdział IV ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw zawiera przepisy dotyczące „preferencyjnego traktowania podatkowego”. Art. 25 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, który stanowi część wstępną rozdziału IV, stanowi, że „Państwo przyzna preferencje podatkowe w zakresie podatku dochodowego przedsiębiorstwom działającym w gałęziach przemysłu lub projektach, których rozwój otrzymuje szczególne wsparcie i jest szczególnie promowany przez państwo”. Art. 28 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw stanowi, że „stawka podatku dochodowego od przedsiębiorstw należna od przedsiębiorstw z branż wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie wymagających szczególnego wsparcia ze strony państwa zostaje obniżona do 15 %”.

⁽⁴¹⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze w sprawie wdrożenia ustawy Chińskiej Republiki Ludowej o podatku dochodowym od przedsiębiorstw (zmienione w 2019 r.) - zarządzenie Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej nr 714.

⁽⁴¹⁵⁾ http://kj.quanzhou.gov.cn/wsbs/xgzx/201703/t20170322_431820.htm

(934) W art. 93 zasad wdrażania ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw wyjaśniono, że:

„Ważne przedsiębiorstwa wykorzystujące zaawansowane i nowe technologie, które mają być wspierane przez państwo”, o których mowa w art. 28 ust. 2 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, odnoszą się do przedsiębiorstw posiadających kluczowe prawa własności intelektualnej i spełniających następujące warunki:

1. *zgodność z wymogami uwzględnienia w zakresie wspieranych przez państwo kluczowych obszarów wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie;*
2. *część wydatków na badania i rozwój w dochodzie ze sprzedaży nie może być mniejsza niż określona część;*
3. *część dochodu z tytułu zaawansowanej technologii/produktu/usługi w całkowitym dochodzie przedsiębiorstwa nie może być mniejsza niż określona część;*
4. *udział personelu technicznego w ogólnej liczbie pracowników przedsiębiorstwa nie może być mniejszy niż określony udział;*
5. *inne warunki określone w Środkach administracyjnych dotyczących kwalifikowania przedsiębiorstw jako wykorzystujących zaawansowane technologie.*

Środki zarządzania identyfikacją przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane technologie oraz kluczowe wspierane przez państwo obszary zaawansowanych i nowych technologii zostaną wspólnie określone przez departamenty ds. technologii, finansów i podatków podlegające Radzie Państwa i wejdą w życie po zatwierdzeniu przez Radę Państwa”.

(935) W powyższych przepisach jasno określono, że obniżona stawka podatku dochodowego od przedsiębiorstw jest zarezerwowana dla „ważnych przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie, które mają być wspierane przez państwo”, posiadających kluczowe prawa własności intelektualnej i spełniających pewne warunki, takie jak „zgodność z wymogami uwzględnienia w zakresie wspieranych przez państwo kluczowych obszarów zaawansowanych i nowych technologii”.

(936) Zgodnie z art. 11 środków administracyjnych dotyczących kwalifikowania przedsiębiorstw jako wykorzystujących zaawansowane technologie, aby zostać uznanym za wykorzystujące zaawansowane technologie, przedsiębiorstwo musi jednocześnie spełniać pewne warunki, między innymi: „uzyskało prawo własności intelektualnej, co odgrywa kluczową rolę we wspieraniu technicznym jego głównych produktów (usług), poprzez niezależne badania, transfery, dotacje, fuzje i przejęcia itp.” oraz „technologia, która odgrywa kluczową rolę w technicznym wspieraniu jego głównych produktów (usług) mieści się w zakresie z góry określonym w dziedzinach zaawansowanych technologii wspieranych przez państwo”.

(937) Kluczowe dziedziny zaawansowanych technologii wspierane przez państwo są wymienione w katalogu zaawansowanych technologicznie dziedzin wspieranych przez państwo z 2016 r. W katalogu tym wyraźnie wspomniana jest w sekcji „I. Informacje elektroniczne”, pkt 4. „Technologia komunikacyjna” „optyczna sieć transmisyjna” oraz „technologia systemu transmisji optycznej”, która obejmuje przewody światłowodowe, jako dziedziny wykorzystujące zaawansowane technologie wspierane przez państwo.

(938) Przedsiębiorstwa korzystające z tego środka muszą złożyć deklarację podatkową i odpowiednie załączniki do niej. Rzeczywista kwota korzyści jest uwzględniona w deklaracji podatkowej.

b) Ustalenia wynikające z dochodzenia

(939) Komisja ustaliła, że przedsiębiorstwa należące do objętych próbą grup producentów eksportujących kwalifikowały się jako przedsiębiorstwa sektora zaawansowanych technologii w okresie objętym dochodzeniem, a zatem korzystały z obniżonej stawki podatku dochodowego od przedsiębiorstw wynoszącej 15 %.

c) Korzyść

(940) Komisja uznała, że przedmiotowe odliczenia od podatku stanowią subsydium w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego, ponieważ istnieje wkład finansowy w postaci dochodów utraconych przez rząd ChRL, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw objętych postępowaniem. Korzyść dla odbiorców jest równa kwocie oszczędności podatkowych.

d) Szczegółność

(941) Przedmiotowe subsydium ma charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ same przepisy ograniczają stosowanie tego programu tylko do przedsiębiorstw, które działają w pewnych obszarach priorytetowych określonych przez państwo, w których wykorzystuje się zaawansowane technologie. Takim technologicznym obszarem priorytetowym jest przemysł BEV.

(942) Oprócz obniżki podatku dochodowego od przedsiębiorstw wynikającej ze statusu przedsiębiorstwa sektora zaawansowanych technologii obniżona stawka tego podatku wynosząca 15 % jest dostępna dla producentów NEV, w tym pojazdów BEV, także na podstawie kryteriów związanych z fizyczną lokalizacją przedsiębiorstwa. W szczególności, jeśli przedsiębiorstwo znajduje się w regionie zachodnim, może płacić podatek dochodowy po obniżonej stawce 15 %.

(943) Zatem zgodnie z przepisami, na podstawie których działa organ udzielający pomocy, dostęp do subsydium jest wyraźnie ograniczony do niektórych sektorów i regionów geograficznych.

e) Obliczanie kwoty subsydiów

(944) Kwotę subsydium stanowiącego podstawę środków wyrównawczych obliczono w kategoriach korzyści przyznanej odbiorcom w okresie objętym dochodzeniem. Przedmiotową korzyść obliczono jako różnicę między łączną wartością podatku do zapłaty według podstawowej stawki podatkowej a łączną wartością podatku do zapłaty według obniżonej stawki podatkowej.

(945) Stopa subsydiowania ustanowiona dla tego konkretnego programu wynosiła 0,36 % w przypadku grupy BYD.

2) *preferencyjne odliczanie wydatków na badania i rozwój przed opodatkowaniem*

(946) Odliczenia od podatku za badania i rozwój uprawniają przedsiębiorstwa do preferencyjnego traktowania podatkowego w związku z ich działalnością badawczo-rozwojową w niektórych określonych przez państwo obszarach priorytetowych wykorzystujących zaawansowane technologie oraz wtedy, gdy spełnione zostaną pewne progi dotyczące wydatków na badania i rozwój.

(947) W szczególności w przypadku wydatków na badania i rozwój ponoszonych przez przedsiębiorstwo, gdy prowadzi ono działalność badawczo-rozwojową, dodatkowe 100 % kwoty faktycznie poniesionych wydatków na badania i rozwój odlicza się przed opodatkowaniem, oprócz odliczenia faktycznych przepisowych wydatków, począwszy od dnia 1 stycznia 2023 r., pod warunkiem że te wydatki nie są przekształcone w wartości niematerialne i prawne oraz uwzględnione w bieżących zyskach i stratach.

(948) Jeśli te wydatki zostają przekształcone w wartości niematerialne i prawne, mogą być amortyzowane stawką 200 % kosztów tych wartości niematerialnych i prawnych przed opodatkowaniem, począwszy od dnia 1 stycznia 2023 r.

a) Podstawa prawna

(949) Podstawę prawną tego programu stanowią art. 30 ust. 1 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw oraz art. 95 zasad wdrażania ustawy ChRL o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, a także następujące obwieszczenia:

- obwieszczenie Państwowego Urzędu Podatkowego dotyczące zakresu udzielania ważonego odliczenia przed opodatkowaniem wydatków na badania i rozwój (obwieszczenie nr 40 z 2017 r.);
- obwieszczenie Ministerstwa Finansów oraz Państwowego Urzędu Podatkowego dotyczące dalszego doskonalenia polityki ważonego odliczenia przed opodatkowaniem wydatków na badania i rozwój (obwieszczenie nr 7 z 2023 r.).

b) Ustalenia wynikające z dochodzenia

(950) Komisja ustaliła, że przedsiębiorstwa w grupach objętych próbą korzystały z dodatkowego odliczenia wydatków na badania i rozwój, poniesionych na badania i rozwój nowych technologii, nowych produktów i nowych technik.

c) Korzyść

(951) Komisja uznała, że przedmiotowe odliczenia od podatku stanowią subsydium w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego, ponieważ istnieje wkład finansowy w postaci dochodów utraconych przez rząd ChRL, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw objętych postępowaniem. Korzyść dla odbiorców jest równa kwocie oszczędności podatkowych.

- d) Szczegółność
- (952) Przedmiotowe subsydlum ma charakter szczegóły w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, poniewa same przepisy ograniczają stosowanie tego środka tylko do przedsiębiorstw, które ponoszą określone wydatki na badania i rozwój w pewnych obszarach priorytetowych wykorzystujących zaawansowane technologie i określonych przez państwo, takich jak sektor BEV. Zatem zgodnie z przepisami, na podstawie których działa organ udzielający pomocy, dostęp do subsydlum jest wyraźnie ograniczony do niektórych przedsiębiorstw i sektorów.
- e) Obliczanie kwoty subsydlów
- (953) Kwotę subsydlum stanowiącego podstawę środków wyrównawczych obliczono w kategoriach korzyści przyznanej odbiorcom w okresie objętym dochodzeniem. Przedmiotową korzyść obliczono jako różnicę między łączną wartością podatku do zapłaty według podstawowej stawki podatkowej a łączną wartością podatku do zapłaty po uwzględnieniu dodatkowego odliczenia w wysokości 100 % faktycznych wydatków na badania i rozwój.
- (954) Stopa subsydlowania ustanowiona dla tego konkretnego programu wynosiła 0,57 % w przypadku grupy BYD, 0,03 % w przypadku grupy Geely oraz 1,53 % w przypadku grupy SAIC.
- 3) Zwolnienia z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami
- (955) W ustawie o podatku dochodowym od przedsiębiorstw przyznano preferencje podatkowe w zakresie podatku dochodowego przedsiębiorstwom działającym w gałęziach przemysłu lub projektach, których rozwój otrzymuje szczególne wsparcie i jest szczególnie promowany przez państwo, oraz w szczególności zwolniono z podatku dochód z inwestycji kapitałowych, taki jak dywidendy i premie, między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami.
- a) Podstawa prawna
- (956) Podstawę prawną tego programu stanowią art. 26 ust. 2 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw oraz zasady wdrażania ustawy ChRL o podatku dochodowym od przedsiębiorstw.
- (957) Art. 25 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, który stanowi część wstępną rozdziału IV „Preferencyjne polityki podatkowe”, stanowi, że „Państwo przyzna preferencje podatkowe w zakresie podatku dochodowego przedsiębiorstwom działającym w gałęziach przemysłu lub projektach, których rozwój otrzymuje szczególne wsparcie i jest szczególnie promowany przez państwo”. Ponadto w art. 26 ust. 2 określono, że zwolnienie z podatku ma zastosowanie do dochodu z inwestycji kapitałowych między „kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami”, co wydaje się ograniczać zakres zastosowania jedynie do niektórych przedsiębiorstw będących rezydentami.
- b) Ustalenia wynikające z dochodzenia
- (958) Komisja ustaliła, że kilka przedsiębiorstw z grup objętych próbą otrzymało zwolnienie z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami.
- c) Korzyść
- (959) Komisja uznała, że ten program stanowi subsydlum w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego, poniewa istnieje wkład finansowy w postaci dochodów utraconych przez rząd ChRL, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw objętych postępowaniem. Korzyść dla odbiorców jest równa kwocie oszczędności podatkowych.
- d) Szczegółność
- (960) Przedmiotowe subsydlum ma charakter szczegóły w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, poniewa same przepisy ograniczają stosowanie tego zwolnienia tylko do kwalifikujących się przedsiębiorstw będących rezydentami, które cieszą się dużym poparciem i których rozwój wspiera państwo. Zatem zgodnie z przepisami, na podstawie których działa organ udzielający pomocy, dostęp do subsydlum jest wyraźnie ograniczony do niektórych przedsiębiorstw i sektorów.
- e) Obliczanie kwoty subsydlów
- (961) Komisja obliczyła kwotę subsydlum, stosując normalną stawkę podatkową do dochodu z tytułu dywidendy, który został odliczony od dochodu podlegającego opodatkowaniu.
- (962) Stopa subsydlowania ustalona dla tego konkretnego programu wynosiła 0,17 % w przypadku grupy Geely oraz 1,09 % w przypadku grupy SAIC.

- 4) *Przyspieszona amortyzacja sprzętu używanego przez przedsiębiorstwa sektora zaawansowanych technologii*
- (963) Zgodnie z art. 32 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw „w przypadku gdy przyspieszona amortyzacja środków trwałych przedsiębiorstwa jest rzeczywiście niezbędna ze względu na postęp technologiczny lub z innych powodów, liczba lat amortyzacji może zostać zmniejszona lub można przyjąć metodę przyspieszonej amortyzacji”.
- a) *Podstawa prawna*
- (964) Podstawę prawną tego programu stanowią art. 32 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw oraz art. 98 zasad wdrażania ustawy ChRL o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, a także następujące obwieszczenia:
- obwieszczenie Ministerstwa Finansów i Państwowego Urzędu Podatkowego dotyczące dalszego doskonalenia polityki w zakresie podatku dochodowego od przedsiębiorstw mającej zastosowanie do przyspieszonej amortyzacji środków trwałych (obwieszczenie nr 106 z 2015 r.);
 - obwieszczenie dotyczące kwestii związanych z dalszym doskonaleniem polityki w zakresie podatku dochodowego od przedsiębiorstw mającej zastosowanie do przyspieszonej amortyzacji środków trwałych (obwieszczenie Państwowego Urzędu Podatkowego nr 68 z 2015 r.);
 - obwieszczenie Ministerstwa Finansów i Państwowego Urzędu Podatkowego w sprawie odpowiedniej polityki podatku dochodowego od przedsiębiorstw na potrzeby odliczeń z tytułu sprzętu i narzędzi (obwieszczenie nr 54 z 2018 r.);
 - obwieszczenie Państwowego Urzędu Podatkowego dotyczące wdrażania odpowiedniej polityki podatku dochodowego od przedsiębiorstw na potrzeby odliczeń z tytułu sprzętu i narzędzi (obwieszczenie Państwowego Urzędu Podatkowego nr 46 z 2018 r.);
 - obwieszczenie Ministerstwa Finansów i Państwowego Urzędu Podatkowego w sprawie rozszerzenia zakresu stosowania preferencyjnych zasad przyspieszonej amortyzacji środków trwałych (obwieszczenie nr 66 z 2019 r.);
 - obwieszczenie Ministerstwa Finansów i Państwowego Urzędu Podatkowego w sprawie przedłużenia okresu stosowania niektórych preferencyjnych zasad podatkowych (obwieszczenie nr 6 Ministerstwa Finansów i Państwowego Urzędu Podatkowego z 2021 r.);
 - obwieszczenie Ministerstwa Finansów i Państwowego Urzędu Podatkowego w sprawie odpowiedniej polityki podatku dochodowego od przedsiębiorstw na potrzeby odliczeń z tytułu sprzętu i narzędzi (obwieszczenie nr 37 Ministerstwa Finansów i Państwowego Urzędu Podatkowego z 2023 r.).
- (965) Zgodnie z obwieszczeniem dotyczącym polityki odliczania podatku od sprzętu i urządzeń dla celów podatku dochodowego od przedsiębiorstw (Cai Shui [2018] nr 54) „w przypadku gdy wartość jednostkowa sprzętu lub urządzenia nowo zakupionego przez przedsiębiorstwo w okresie od dnia 1 stycznia 2018 r. do dnia 31 grudnia 2020 r. nie przekracza 5 mln RMB, przedsiębiorstwo może włączyć taką wartość do kosztów i wydatków bieżącego okresu na zasadzie ryczału w celu odliczenia przy obliczaniu swojego dochodu podlegającego opodatkowaniu i nie jest już zobowiązane do obliczania amortyzacji w ujęciu rocznym”. Przepisy te nie dotyczą konkretnej branży.
- (966) W odniesieniu do aktywów o wartości jednostkowej powyżej 5 mln RMB nadal obowiązuje obwieszczenie dotyczące dostosowania polityki w zakresie podatku dochodowego od przedsiębiorstw mającej zastosowanie do przyspieszonej amortyzacji środków trwałych (Cai Shui [2014] nr 75) oraz obwieszczenie w sprawie dalszego dostosowywania polityki w zakresie podatku dochodowego od przedsiębiorstw mającej zastosowanie do przyspieszonej amortyzacji środków trwałych (Cai Shui [2015] nr 106). Zgodnie z tymi obwieszczeniami środki trwałe zakupione przez przedsiębiorstwa w 10 kluczowych gałęzi przemysłu mogą wymagać użycia metody przyspieszonej amortyzacji.
- b) *Ustalenia wynikające z dochodzenia*
- (967) Komisja ustaliła, że w okresie objętym dochodzeniem grupy objęte próbą nie stosowały przyspieszonej amortyzacji w przypadku aktywów o wartości jednostkowej przekraczającej 5 mln RMB. W związku z tym – ponieważ aktywa nie wchodziły w zakres obwieszczenia Cai Shui [2014] nr 75 i obwieszczenia Cai Shui [2015] nr 106 – Komisja stwierdziła, że producenci eksportujący nie korzystali z subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych.

- 5) *Odliczenie przychodów z transferu technologii*
- (968) Odliczenie od podatków z tytułu transferu technologii uprawnia przedsiębiorstwa do preferencyjnego traktowania podatkowego w zakresie działalności eksportowej. W ramach tego programu 50 % przychodów ze sprzedaży technologii za granicę można odliczyć od podstawy podatku dochodowego od przedsiębiorstw, do poziomu progu rentowności.
- a) *Podstawa prawna*
- (969) Podstawę prawną tego programu stanowi art. 27 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, a także:
- obwieszczenie Państwowego Urzędu Podatkowego dotyczące zwolnienia i obniżenia podatku dochodowego od przedsiębiorstw z tytułu dochodów z transferu technologii (obwieszczenie nr 212 z 2009 r.).
- b) *Ustalenia wynikające z dochodzenia*
- (970) Komisja ustaliła, że jedna z objętych próbą grup korzystała z odliczenia od podatku dochodowego w związku z „transferem technologii” w odniesieniu do technologii transferowanej za granicę.
- c) *Korzyść*
- (971) Komisja uznała, że ten program stanowi subsydlum w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego, ponieważ istnieje wkład finansowy w postaci dochodów utraconych przez rząd ChRL, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw objętych postępowaniem. Korzyść dla odbiorców jest równa kwocie oszczędności podatkowych.
- d) *Szczegółność*
- (972) Subsydlum ma charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) i art. 4 ust. 4 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ zgodnie z przepisami, na podstawie których działa organ udzielający pomocy, dostęp do subsydlum jest wyraźnie ograniczony do przedsiębiorstw zajmujących się transferem technologii i uwarunkowany prowadzeniem działalności eksportowej.
- e) *Obliczanie kwoty subsydlów*
- (973) Komisja obliczyła kwotę subsydlum, stosując normalną stawkę podatkową do dochodu z tytułu transferu technologii, który został odliczony od dochodu podlegającego opodatkowaniu.
- (974) Stopa subsydlowania ustanowiona dla tego konkretnego programu w przypadku grupy Geely wynosiła 0,05 %.
- 6) *Zwolnienie z podatku konsumpcyjnego od akumulatorów*
- (975) Zwolnienie z podatku konsumpcyjnego od akumulatorów uprawnia producentów BEV, którzy zakupili niektóre akumulatory, do zwolnienia z obowiązującego zazwyczaj podatku konsumpcyjnego w wysokości 4 %. Ten program ogranicza się do niektórych produktów zawierających akumulatory litowe.
- a) *Podstawa prawna*
- (976) Podstawę prawną programu stanowią następujące dokumenty:
- okólnik Ministerstwa Finansów i Państwowego Urzędu Podatkowego w sprawie nałożenia podatku konsumpcyjnego od akumulatorów i powłok (nr 16 z 2015 r.) („okólnik w sprawie akumulatorów”);
 - obwieszczenie Państwowego Urzędu Podatkowego dotyczące zarządzania nałożeniem podatku konsumpcyjnego od akumulatorów i powłok (obwieszczenie nr 5 z 2015 r.);
 - obwieszczenie Państwowego Urzędu Podatkowego objaśniające kwestie związane z nałożeniem podatku konsumpcyjnego od akumulatorów i powłok (obwieszczenie nr 95 z 2015 r.).

- (977) Zgodnie z okólnikiem w sprawie akumulatorów akumulatory objęto podatkiem konsumpcyjnym po obowiązującej stawce 4 %. Jednak niektóre rodzaje akumulatorów, np. galwaniczne baterie litowe i baterie litowo-jonowe, zwolniono z tego podatku konsumpcyjnego.
- (978) Początkowo celem publikacji wspomnianego okólnika była promocja magazynowania energii i ochrony środowiska.
- b) Ustalenia wynikające z dochodzenia
- (979) Komisja ustaliła, że co najmniej jedna objęta próbą grupa korzystała ze zwolnienia z 4 % podatku konsumpcyjnego z tytułu zakupu akumulatorów.
- c) Korzyść
- (980) Komisja uznała, że ten program stanowi subsydiów w rozumieniu art. 3 pkt 1 lit. a) ppkt (ii) i art. 3 pkt 2 rozporządzenia podstawowego, ponieważ istnieje wkład finansowy w postaci dochodów utraconych przez rząd ChRL, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw objętych postępowaniem. Korzyść dla odbiorców jest równa kwocie oszczędności podatkowych.
- d) Szczegółność
- (981) Przedmiotowe subsydiów ma charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ same przepisy ograniczają stosowanie tego środka tylko do niektórych rodzajów akumulatorów, np. galwanicznych akumulatorów litowych i akumulatorów litowo-jonowych. Dochodzenie ujawniło także, że takie akumulatory znajdują zastosowanie przede wszystkim w sektorze BEV. Zatem zgodnie z przepisami, na podstawie których działa organ udzielający pomocy, dostęp do subsydiów jest wyraźnie ograniczony do niektórych przedsiębiorstw i sektorów.
- e) Obliczanie kwoty subsydiów
- (982) Kwotę subsydiów stanowiącego podstawę środków wyrównawczych obliczono w kategoriach korzyści przyznanej odbiorcom w okresie objętym dochodzeniem. Tę korzyść obliczono na podstawie wartości akumulatorów zakupionych w okresie objętym dochodzeniem podlegających zazwyczaj podatkowi konsumpcyjnemu równemu 4 %.
- (983) Biorąc pod uwagę metodykę zastosowaną do obliczenia subsydiów związanego z dostarczaniem akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia zgodnie z opisem w pkt 3.7.2, nie wyliczono kwoty subsydiów dla producentów niepowiązanych z sektorem BEV.
- (984) Stopa subsydiowania ustanowiona dla tego konkretnego programu wynosiła 1,37 % w przypadku grupy BYD.
- d) *Subsydiowanie w przypadku przedsiębiorstw niewspółpracujących (grupa SAIC)*
- (985) Jak opisano w pkt 3.3.2.2 i motywie 336, niektóre przedsiębiorstwa powiązane w ramach grupy SAIC nie odpowiedziały na pytania zawarte w kwestionariuszu, mimo że ze względu na zakres swojej działalności zazwyczaj musiałyby przedłożyć kwestionariusz wypełniony zgodnie z zawartymi w nim instrukcjami oraz późniejszą notę do akt z opisem działań wymagających przedłożenia wypełnionego kwestionariusza ⁽⁴¹⁶⁾.
- (986) Przy braku odpowiedzi niektórych przedsiębiorstw powiązanych prowadzących działalność badawczo-rozwojową oraz dostaw niektórych części i komponentów wymienionych w memorandum w sprawie wystarczającego charakteru dowodów Komisja musiała odwołać się do dostępnych faktów dotyczących tych przedsiębiorstw. W szczególności, aby określić poziom subsydiowania, Komisja oparła się na swojej ocenie dotyczącej subsydiowania podobnych przedsiębiorstw innego objętego próbą producenta eksportującego, który nie jest zintegrowany pionowo.
- (987) Jeżeli chodzi o przedsiębiorstwa badawczo-rozwojowe, grupa SAIC odpowiedziała na pytania zawarte w kwestionariuszu w odniesieniu do jednego przedsiębiorstwa powiązanego prowadzącego taką działalność. Komisja zidentyfikowała kolejne przedsiębiorstwo powiązane prowadzące taką działalność. Grupa SAIC odmówiła jednak udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu w odniesieniu do tego przedsiębiorstwa. W związku z tym Komisja musiała odwołać się do dostępnych faktów.

⁽⁴¹⁶⁾ Nota do akt: Przedsiębiorstwa powiązane zobowiązane są do udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. (t23.005730).

- (988) Ponieważ Komisja mogła jedynie częściowo zweryfikować informacje przekazane przez powiązane przedsiębiorstwo badawczo-rozwojowe, Komisja uznała, że ustalenia dotyczące tego przedsiębiorstwa nie są reprezentatywne. W związku z tym Komisja postanowiła oprzeć się na kwocie subsydiowania ustalonej dla zweryfikowanych przedsiębiorstw badawczo-rozwojowych w ramach grupy Geely. W przypadku grupy Geely wszystkie przedsiębiorstwa prowadzące działalność badawczo-rozwojową dotyczącą produktu objętego dochodzeniem odpowiedziały na pytania zawarte w kwestionariuszu i odpowiedzi te można było później zweryfikować. W rezultacie Komisja postanowiła oprzeć ustalenia dotyczące grupy SAIC na kwocie subsydiowania ustalonej dla zweryfikowanych przedsiębiorstw badawczo-rozwojowych w grupie Geely. Kwoty subsydiów dotyczyły następujących programów: finansowanie preferencyjne opisane w pkt 3.5, programy dotacji opisane w pkt 3.6, przyznawanie praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia opisane w pkt 3.7.1, oraz dochody utracone w związku z programem zwolnień z podatków i ulg podatkowych opisane w pkt 3.8. Te kwoty dodano do ogólnego poziomu subsydiowania grupy SAIC.
- (989) Niektóre przedsiębiorstwa powiązane w grupie SAIC zajmujące się dostawą materiałów wsadowych (z wyłączeniem akumulatorów i ich komponentów) nie udzieliły odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Komisja w pierwszej kolejności przeanalizowała kwoty subsydiowania określone w odniesieniu do powiązanych dostawców akumulatorów i ich komponentów. Biorąc jednak pod uwagę udział tych produktów w całkowitych kosztach produkcji w porównaniu z udziałem części dostarczanych przez przedsiębiorstwa powiązane, które nie odpowiedziały na pytania zawarte w kwestionariuszu, Komisja uznała, że takie przedsiębiorstwa nie są reprezentatywne. Następnie Komisja odniosła się do zweryfikowanych informacji dotyczących przedsiębiorstw dostarczających materiały wsadowe, z wyłączeniem akumulatorów i ich komponentów, i uznała, że kwota subsydiowania ustalona dla jedyne go dostawcy powiązanego⁽⁴¹⁷⁾, która została zweryfikowana na tym etapie postępowania, stanowi uzasadnioną podstawę ustaleń w kontekście jego działalności (dostawy materiałów wsadowych) i udziału tych produktów w całkowitych kosztach produkcji. Kwoty subsydiów dotyczyły następujących programów: finansowanie preferencyjne opisane w pkt 3.5, programy dotacji opisane w pkt 3.6, przyznawanie praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia opisane w pkt 3.7.1. Te kwoty dodano do ogólnego poziomu subsydiowania grupy SAIC.

3.9. Inne programy

- (990) W memorandum w sprawie wystarczających dowodów wymieniono również inne programy, dla których istniały wystarczające dowody wskazujące na istnienie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych dostępnych dla producentów BEV. W trakcie dochodzenia Komisja pozyskała także informacje na temat dodatkowych programów na rzecz objętych próbą producentów eksportujących, które również mogą stanowić podstawę środków wyrównawczych. Bez uszczerbku dla stosowania środków wyrównawczych Komisja tymczasowo postanowiła na tym etapie nie wydawać ustaleń dotyczących wspomnianych programów. Wykaz takich programów obejmuje między innymi:
- dostarczenie energii za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia,
 - dostarczanie innych surowców do produkcji akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia;
 - Ubezpieczenia preferencyjne: ubezpieczenie kredytów eksportowych
 - dotacje w ramach środka dotyczącego równoległego administrowania średnim zużyciem paliwa przez przedsiębiorstwa (CAFC) i kredytami na pojazdy NEV dla przedsiębiorstw zajmujących się pojazdami osobowymi („środek kredytów równoległych”);
 - zwolnienie z podatku konsumpcyjnego, zwolnienie z opłaty rejestracyjnej oraz inne subsydia pieniężne dla producentów BEV,
 - zwolnienia z podatku VAT i obniżki należności celnych przywozowych z tytułu użycia przywożonych urządzeń i technologii oraz obniżki podatku VAT od urządzeń pochodzenia krajowego,
 - obniżki należności celnych wywozowych.
- (991) Komisja zastrzega sobie prawo do dalszego badania środków wyrównawczych w odniesieniu do powyższych programów i podawania ustaleń do czasu ujawnienia ostatecznych ustaleń z przedmiotowego dochodzenia, bądź później w kontekście przeglądu na podstawie art. 19 rozporządzenia podstawowego.

⁽⁴¹⁷⁾ Ten dostawca nie prowadzi działalności w zakresie dostaw akumulatorów, więc nie występuje nakładanie się dostarczania akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia opisanego w pkt 3.7.2.

3.10. Wniosek dotyczący subsydiowania

- (992) Na podstawie dostępnych informacji Komisja obliczyła kwotę subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych w odniesieniu do objętych próbą producentów eksportujących zgodnie z przepisami rozporządzenia podstawowego poprzez zbadanie każdego subsydium lub programu subsydiowania, a następnie zsumowała te dane liczbowe, aby obliczyć całkowitą kwotę subsydiów dla każdej grupy producenta eksportującego w okresie objętym dochodzeniem. Aby obliczyć przedstawiony poniżej całkowity poziom subsydiowania, Komisja obliczyła w pierwszej kolejności udział subsydiowania rozumiany jako stosunek kwoty subsydiów do całkowitego obrotu przedsiębiorstwa. Tę wartość procentową wykorzystano następnie do obliczenia kwoty subsydium przyznanego na wywóz produktu objętego postępowaniem do Unii w okresie objętym dochodzeniem. Następnie obliczono kwotę subsydiów w przeliczeniu na jeden produkt objęty postępowaniem wywieziony do Unii w okresie objętym dochodzeniem, a przedstawione poniżej stawki obliczono jako odsetek wartości kosztu, ubezpieczenia i frachtu („CIF”) tego wywozu w przeliczeniu na jeden produkt.
- (993) Zgodnie z art. 15 ust. 3 rozporządzenia podstawowego łączna kwota subsydiów dla nieobjętych próbą współpracujących producentów eksportujących została wstępnie obliczona na podstawie łącznej średniej ważonej kwoty subsydiów wyrównawczych ustalonych dla współpracujących producentów eksportujących objętych próbą, z wyłączeniem kwot nieistotnych oraz kwot subsydiów ustalonych w okolicznościach, o których mowa w art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Ustalając te kwoty, Komisja nie pominęła jednak ustaleń poczynionych częściowo na podstawie dostępnych faktów. W istocie Komisja uważa, że dostępne fakty wykorzystywane w tych przypadkach nie miały istotnego wpływu na informacje konieczne do racjonalnego ustalenia kwoty subsydiowania, tak więc eksporterzy, których nie zaproszono do współpracy w ramach dochodzenia, nie poniosą szkody w wyniku stosowania takiego podejścia ⁽⁴¹⁸⁾.
- (994) Biorąc pod uwagę wysoki poziom współpracy chińskich producentów eksportujących i reprezentatywność próby również pod względem kwalifikowalności do otrzymania subsydium, Komisja uznała za właściwe ustalenie wysokości kwoty dla „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw” na poziomie najwyższej kwoty określonej dla przedsiębiorstw objętych próbą. Kwota dla „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw” została zastosowana w odniesieniu do przedsiębiorstw, które nie współpracowały w ramach przedmiotowego dochodzenia.

Przedsiębiorstwo	Kwota subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych
Grupa BYD:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Grupa Geely:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co.,Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	

⁽⁴¹⁸⁾ Zob. także odpowiednio WT/DS294/AB/RW, USA – Zerowanie (art. 21.5 DSU), sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 14 maja 2009 r., pkt 453.

Przedsiębiorstwo	Kwota subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited	
— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Grupa SAIC:	37,6 %
— SAIC MAXUS Automotive Company Limited	
— SAIC Motor Corporation Limited	
— Nanjing Automobile (Group) Corporation	
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące	20,8 %
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	37,6 %

4. SZKODA

4.1. Definicja przemysłu Unii i produkcji unijnej

- (995) W okresie objętym dochodzeniem produkt podobny był wytwarzany w Unii przez 10 grup producentów, a niektórzy z nich wytwarzali produkt podobny w kilku podmiotach prawnych. Większość tych przedsiębiorstw to producenci oryginalnego sprzętu (OEM) w postaci pojazdów z silnikami spalinowymi, którzy przechodzą na produkcję pojazdów BEV po wejściu w życie rozporządzenia (UE) 2019/631⁽⁴¹⁹⁾ określającego normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dostawczych. Inne przedsiębiorstwa zajmują się wyłącznie produkcją pojazdów BEV. Ci producenci łącznie reprezentują „przemysł Unii” w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.
- (996) Przechodzenie przemysłu Unii z pojazdów spalinowych na pojazdy BEV jest istotnym czynnikiem w przedmiotowej sprawie i ma wpływ na kilka wskaźników dotyczących stanu tej branży. Przechodzenie z pojazdów spalinowych na pojazdy BEV oznacza wysokie początkowe i ciągłe inwestycje i koszty na nowym rozwijającym się rynku z szybko rosnącą konsumpcją. Przed 2020 przemysł Unii zaczął inwestować w elektryfikację⁽⁴²⁰⁾. Jak przedstawiono w tabeli 10, producenci unijni objęci próbą w okresie badanym zainwestowali 2 mld EUR rocznie, natomiast całkowite inwestycje związane z elektryfikacją szacuje się na 170 mld EUR, jak stwierdzono w motywie 1092. Badanie wszystkich czynników gospodarczych mających wpływ na stan przemysłu Unii należy przeprowadzić z należyтым uwzględnieniem charakteru przemysłu Unii jako branży w trakcie tej transformacji. W związku z tym wyłaniające się tendencje mogą ulegać zmianom i kształtować się w inny sposób niż w przypadku innych, bardziej dojrzałych gałęzi przemysłu.
- (997) Zgodnie z ustaleniami całkowita produkcja unijna w okresie objętym dochodzeniem wyniosła około 1,6 mln sztuk. Komisja ustaliła tę liczbę na podstawie danych Prodcum⁽⁴²¹⁾ i porównała ją z wszystkimi innymi dostępnymi źródłami informacji dotyczącymi przemysłu Unii. Uwzględniono przy tym odpowiedzi z kontroli weryfikacyjnej i dane ogólnodostępne na stronach grup producentów.
- (998) W okresie badanym niektórzy unijni producenci wytwarzali także produkt objęty dochodzeniem w państwie, którego dotyczy postępowanie, w ramach wspólnych przedsiębiorstw z chińskimi przedsiębiorstwami. Te grupy producenckie (BMW, Renault i Mercedes-Benz) we wskazanym okresie importowały produkt objęty postępowaniem z Chin. W rzeczywistości w okresie objętym dochodzeniem każda taka unijna grupa producentów prowadziła przywóz głównie jednego modelu BEV z Chin i w ten sposób uzupełniała swoją ofertę BEV, które wytwarzała w Unii i sprzedawała na rynku unijnym. Ci producenci prowadzili przywóz w ilości odpowiadającej około [4,7–5,7] % konsumpcji w Unii w okresie objętym dochodzeniem, co przedstawiono w tabeli 12. Tesla również prowadziła przywóz znacznych ilości BEV z Chin. Volvo, które należy do chińskiego przedsiębiorstwa Geely, w okresie objętym dochodzeniem nie prowadziło przywozu BEV z Chin pod marką Volvo. Natomiast jego akcjonariusz, Geely, prowadził wywóz BEV z Chin do Unii pod innymi markami.

⁽⁴¹⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011, Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.

⁽⁴²⁰⁾ <https://autovista24.autovistagroup.com/news/volkswagen-electric-vehicle-leader/>

⁽⁴²¹⁾ Dane dotyczące produkcji za rok 2023 zostaną upublicznione 1 lipca 2024 r.

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
<i>Indeks</i>	100	163	209	282
zarejestrowane pojazdy BEV jako % wszystkich rejestracji pojazdów osobowych ⁽²⁾	5,4 %	9,1 %	12,1 %	14,6 %
<i>Indeks</i>	100	169	224	270

(1) https://www.acea.auto/files/20220202_PRPC-fuel_Q4-2021_FINAL.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf. Należy zauważyć, że dane przekazane przez ACEA różnią się nieco w zależności od źródła

(2) <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf>, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/20230201_PRPC-fuel_Q4-2022_FINAL-1.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf, https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_September_2023.pdf.

Źródło: dane pochodzące z S&P Global Mobility, EEA, ACEA i organów celnych państw członkowskich

- (1007) Konsumpcja szacowana i rzeczywista na rynku unijnym w okresie badanym wzrosła o, odpowiednio, 200 % i 182 %. Ten wzrost jest odzwierciedleniem postępującego przechodzenia unijnego rynku samochodów osobowych z pojazdów spalinowych na pojazdy BEV.
- (1008) Różnica między danymi dotyczącymi konsumpcji rzeczywistej a danymi dotyczącymi konsumpcji szacowanej świadczy o rozmiarze zapasów na rynku unijnym. W przypadku producentów unijnych, którzy wytwarzają głównie na podstawie zamówień – co objaśniono w motywie 1084 – nie zidentyfikowano znaczących ilości takich zapasów, i w związku z tym zapasy odnosiły się przede wszystkim do pojazdów importowanych.
- (1009) Wzrost liczby zarejestrowanych pojazdów BEV w ujęciu odsetka wszystkich rejestracji pojazdów osobowych świadczy o postępującym przechodzeniu rynku unijnego ze spalinowych pojazdów osobowych na pojazdy BEV.

4.4. Przywóz z państwa, którego dotyczy postępowanie

4.4.1. Wielkość i udział w rynku przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie

- (1010) Komisja ustaliła wielkość przywozu na podstawie danych organów celnych państw członkowskich oraz liczby rejestracji importowanych pojazdów BEV. Dane dotyczące przywozu odnosiły się do kraju pochodzenia. Udział przywozu w rynku ustalono na podstawie a) wielkości rzeczywistego przywozu lub b) rejestracji importowanych pojazdów jako odsetek, odpowiednio, a) konsumpcji szacowanej bądź b) konsumpcji rzeczywistej, zgodnie z tabelą 1 powyżej.
- (1011) Przywóz do Unii z państwa, którego dotyczy postępowanie, na podstawie danych organów celnych państw członkowskich kształtował się następująco:

Tabela 2a —

Wielkość przywozu (w sztukach) i udział w rynku

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie (sztuki)	21 243	134 952	256 712	412 425
<i>Indeks</i>	100	635	1 208	1 941
Udział w rynku	3,9 %	15,0 %	22,3 %	25,0 %
<i>Indeks</i>	100	390	579	648

Źródła: dane organów celnych państw członkowskich.

- (1012) W okresie badanym rzeczywista wielkość przywozu z Chin wzrosła o 1 841 %.
- (1013) Udział przywozu z Chin w rynku zwiększył się z 3,9 % w 2020 r. do 25,0 % w okresie objętym dochodzeniem, co oznacza wzrost o ponad 500 % lub około 21 punktów procentowych.
- (1014) Wielkość przywozu do Unii z państwa, którego dotyczy postępowanie w ujęciu liczby rejestracji kształtowała się następująco:

Tabela 2b —

Wielkość przywozu (w sztukach) i udział w rynku

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Liczba rejestracji w następstwie przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie (sztuki)	18 934	132 768	246 090	346 345
Indeks	100	701	1 300	1 829
Udział w rynku	3,5 %	15,1 %	21,9 %	22,8 %
Indeks	100	430	623	649

Źródła: EEA i S&P Global Mobility

- (1015) Liczba rejestracji w następstwie przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie, zwiększyła się z poziomu poniżej 19 000 sztuk w 2020 r. do ponad 340 000 sztuk w okresie objętym dochodzeniem. To oznacza, że w okresie badanym nastąpił wzrost o 1 729 %.
- (1016) W związku z tym udział przywozu z Chin w rynku zwiększył się z 3,5 % w 2020 r. do 22,8 % w okresie objętym dochodzeniem, co odpowiada wzrostowi o ponad 500 % lub ponad 19 punktów procentowych.
- (1017) Różnica między wielkością rzeczywistego przywozu a liczbą rejestracji w następstwie przywozu z Chin (około 66 000 sztuk) pokazuje, że na rynku unijnym są znaczne zapasy pojazdów BEV chińskiego pochodzenia. Dalsze dowody na istnienie zapasów pochodzą od objętych próbą producentów eksportujących, którzy zgłosili zapasy na poziomie około 63 000 sztuk na koniec okresu objętego dochodzeniem. Uwzględniając chińskich producentów eksportujących nieobjętych próbą, Komisja oszacowała, że rzeczywiste zapasy, gotowe do sprzedaży na rynku unijnym, prawdopodobnie osiągnęły 66 000 sztuk. To odpowiada około 4,3 % konsumpcji na rynku unijnym (rejestracji) w okresie objętym dochodzeniem lub około 19 % liczby rejestracji w następstwie przywozu z Chin w tym okresie.

4.4.2. Ceny przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie, podcięcie cenowe i tłumienie cen

- (1018) Komisja określiła ceny przywozu na podstawie danych organów celnych państw członkowskich.
- (1019) Średnia ważona cena przywozu do Unii z państwa, którego dotyczy postępowanie, kształtowała się następująco:

Tabela 3 –

Ceny importowe (w EUR/szt.)

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Chiny	28 154	24 510	26 441	25 269
Indeks	100	87	94	90

Źródło: dane organów celnych państw członkowskich

- (1020) W okresie badanym ceny przywozu z Chin na rynek unijny spadly o 10 %.
- (1021) Tę zmianę należy jednak postrzegać w kontekście stale zmieniającego się zestawu modeli BEV importowanych z Chin wraz ze wzrostem przywozu w okresie badanym, co pokazują tabele 2a i 2b.
- (1022) W celu dokonania obiektywnego porównania między produktami przywożonymi a produktami podobnymi wytwarzanymi przez przemysł Unii Komisja zastosowała system kategoryzacji produktów oparty na numerach kontrolnych produktów („PCN”), w którym uwzględniono najważniejsze cechy pojazdów BEV mające wpływ na cenę sprzedaży przez przemysł Unii, zwłaszcza długość, zasięg, moc i rodzaj napędu kół⁽⁴²⁴⁾–⁽⁴²⁵⁾. W tym względzie, choć pojazdy BEV są skomplikowanymi produktami, z bardzo dużą liczbą różnorodnych atrybutów i cech (nawet pojazdy wprowadzane do obrotu pod jedną nazwą modelu handlowego mogą być oferowane w szerokim zakresie konfiguracji, także w zależności od wybranych przez klienta atrybutów oferowanych jako możliwe opcje), nie oznacza to, że wszystkie te różnorodne atrybuty mają istotny wpływ na cenę i dlatego powinny być uwzględnione przy porównywaniu cen. Komisja zauważyła, że zainteresowane podmioty nie zgłosiły uwag dotyczących struktury PCN.
- (1023) Komisja określiła podcięcie cenowe w okresie objętym dochodzeniem przez porównanie:
- i. średnich ważonych cen sprzedaży poszczególnych rodzajów produktu, stosowanych przez producentów unijnych objętych próbą wobec niepowiązanych klientów na rynku unijnym, dostosowanych w razie konieczności do ceny dla dealera oraz
 - ii. odnośnych średnich ważonych cen przywozu poszczególnych rodzajów produktu dokonywanego przez objętych próbą współpracujących producentów z Chin wobec pierwszego niepowiązanego klienta na rynku unijnym, dostosowanych w razie konieczności do ceny dla dealera.
- (1024) Dochodzenie wykazało, że w tym konkretnym przypadku kanały sprzedaży wykorzystywane przez producentów z Unii i chińskich producentów eksportujących są bardzo skomplikowane i mogą obejmować licznych pośredników występujących między producentem a pierwszym niepowiązanym klientem. Dochodzenie pokazało, że są trzy różne poziomy handlu (zob. motyw 1025) oraz co najmniej cztery rodzaje modeli sprzedaży (zob. motyw 1027). W związku z tym Komisja, biorąc pod uwagę szczególne okoliczności przedmiotowej sprawy, stwierdziła istnienie podcięcia cenowego na poziomie dealera (ceny wobec dealera). W istocie Komisja ustaliła, że jest to główne miejsce działania konkurencji i przeprowadzania większości transakcji sprzedaży. Sprzedaż dealerowi, kluczowym klientom lub za pośrednictwem agenta stanowi około 95 % całkowitej sprzedaży przemysłu Unii oraz około 78 % sprzedaży chińskich producentów eksportujących. Ponadto nie było konieczne rozróżnienie między dealerami powiązanymi i niepowiązanymi, ponieważ dochodzenie potwierdziło, że ceny wobec wszystkich dealerów były określone na warunkach rynkowych.
- (1025) Wyróżniono następujące trzy główne poziomy handlu:
- i. Podmiot produkujący („PE”) lub importujący podmiot chińskiego eksportera („IE”), który wytwarza lub importuje pojazdy BEV i sprzedaje je na kolejny poziom handlu, czyli powiązanemu krajowemu przedsiębiorstwu sprzedaży („NSC”) lub niepowiązanemu generalnemu dystrybutorowi („GD”). Niektóre podmioty produkujące mają „rynek krajowy” (zazwyczaj kraj, w którym ma miejsce produkcja lub znajduje się europejska siedziba podmiotu importującego), na którym pełnią także funkcje krajowego przedsiębiorstwa sprzedaży.
 - ii. Krajowe przedsiębiorstwa sprzedaży powiązane z podmiotem produkującym / podmiotem importującym skupiające się na działaniach marketingowych i sprzedażowych przy uwzględnieniu specyfiki rynku, na którym działają. Takie przedsiębiorstwa zazwyczaj istnieją na głównych rynkach podmiotów produkujących i rozprowadzają pojazdy BEV za pośrednictwem swojej sieci powiązanych i niepowiązanych dystrybutorów (dealerów lub agentów). W państwach, w których nie działają żadne powiązane krajowe przedsiębiorstwa sprzedaży (w których sprzedaje się zwykle małe ilości produktów), sprzedaż jest realizowane poprzez niepowiązanego generalnego dystrybutora (zazwyczaj z wyłączością na dane państwo). Generalni dystrybutorzy wykonują podobne zadania co krajowe przedsiębiorstwa sprzedaży i rozprowadzają pojazdy BEV za pośrednictwem swojej sieci powiązanych i niepowiązanych dystrybutorów (dealerów lub agentów).

⁽⁴²⁴⁾ Gdy stwierdzono, że wiele atrybutów jest ściśle powiązanych nie tylko z ceną, ale także nawzajem między sobą, Komisja przeanalizowała utrzymanie w systemie PCN tylko jednego z takich atrybutów. Na przykład, jeśli w systemie PCN już uwzględniono zasięg, nie uznano za istotne dodania również pojemności akumulatora, jako że te dwie cechy są ze sobą ściśle powiązane.

⁽⁴²⁵⁾ Niezależnie od wniosku, że segmentacja rynku nie jest istotna w tym przypadku, Komisja zauważyła, że długość jest ściśle powiązana z segmentami określonymi w przypadku najczęściej stosowanych kategorii samochodów (tj. przy użyciu liter A, B, C itp.).

- iii. Sieci dystrybucji składające się z dealerów i agentów. Dealerzy to podmioty, które kupują pojazdy BEV od podmiotów NSC i GD i sprzedają je konsumentowi końcowemu. Agenci to przedsiębiorstwa, które pełnią te same funkcje co dealerzy, lecz na żadnym etapie nie stają się właścicielami pojazdów. Te przedsiębiorstwa mogą działać jako dealerzy w odniesieniu do innych rodzajów pojazdów, np. pojazdów spalinowych.
- (1026) Zasadniczo w przypadku każdego państwa podmiot produkujący / podmiot importujący lub krajowe przedsiębiorstwo sprzedaży ustala sugerowaną przez producenta cenę detaliczną („MSRP”) – cenę, po której producent zaleca sprzedawcom detalicznym sprzedawać swoje pojazdy BEV. Jednak w państwach, w których nie ma żadnego powiązanego z producentem podmiotu zajmującego się sprzedażą, cenę MSRP ustala niepowiązany generalny dystrybutor, który pełni funkcje podobne do krajowych przedsiębiorstw sprzedaży. Cenę MSRP ustala się na podstawie ceny pobieranej przez unijnego producenta od niepowiązanego generalnego dystrybutora.
- (1027) Zidentyfikowano następujące główne modele sprzedaży:
- i. Standardowy model dealerski – podmiot produkujący / podmiot importujący lub krajowe przedsiębiorstwo sprzedaży sprzedaje pojazd BEV dealerowi, a dealer – odbiorcy końcowemu. Podmiot produkujący często udziela dealerowi rabatu. Dlatego nie ma konieczności dostosowania ceny netto dealera. Cena płacona przez odbiorcę końcowego zazwyczaj jest nieznaną podmiotowi produkującemu, ponieważ dealerzy negocjują tę cenę, korzystając ze swojej marży (różnicy między ceną MSRP a ceną dealera).
 - ii. Model agencji – podmiot produkujący/podmiot importujący lub krajowe przedsiębiorstwo sprzedaży sprzedaje pojazd BEV bezpośrednio klientowi. W sprzedaży pośredniczy podmiot zwany agentem, który nie staje się właścicielem pojazdu, ale negocjuje i zawiera transakcję sprzedaży. Za tę pracę agent otrzymuje prowizję. Tymi podmiotami mogą być te same przedsiębiorstwa, które zazwyczaj działają jako dealerzy w przypadku innych rodzajów samochodów. Spełniają podobne funkcje co dealer. W związku z tym uzyskuje się cenę porównywalną do ceny dla dealera przez skorygowanie ostatecznej ceny płaconej przez odbiorcę końcowego o prowizję agenta.
 - iii. Model sprzedaży dużej floty, charakterystyczny dla niektórych kategorii dużych klientów, takich jak wypożyczalnie pojazdów, jednostki rządowe lub duże przedsiębiorstwa prywatne. Podmioty produkujące/podmioty importujące lub krajowe przedsiębiorstwa sprzedaży prowadzą negocjacje i sprzedają pojazdy BEV bezpośrednio. Transakcje dotyczą dużych ilości zarówno w przypadku unijnych producentów, jak i w przypadku chińskich producentów eksportujących i uznaje się je za podobne do poziomu dealerskiego, ponieważ stosuje się rabat z tytułu wielkości sprzedaży.
 - iv. Model niepowiązanego generalnego dystrybutora – w tym przypadku, aby ustalić cenę dealera, do ceny dystrybutorów niepowiązanych Komisja dodała szacowaną wartość kosztów sprzedaży, kosztów ogólnych i administracyjnych (SGA) (stosując jako wskaźnik zastępczy średnie koszty SGA powiązanych z producentem unijnym lub producentem eksportującym krajowych przedsiębiorstw sprzedaży w innych państwach, a koszty te wynosiły od 0,5 % do 3,6 % w przypadku producentów unijnych oraz od 2,1 % do 8 % w przypadku producentów eksportujących). Dodano także hipotetyczny zysk równy 3 % z tytułu sprzedaży niepowiązanym generalnym dystrybutorom przez producentów unijnych i producentów eksportujących. W przypadku producentów unijnych taka korekta dotyczy około 5 % ilości sprzedaży, natomiast w przypadku producentów eksportujących – 22 % ilości sprzedaży.
 - v. Sprzedaż przez internet – niektórzy producenci eksportujący (i ich krajowe przedsiębiorstwa sprzedaży) sprzedają przez internet bezpośrednio odbiorcom końcowym, w tym osobom fizycznym, bez pośrednictwa dealerów lub agentów. Na tym etapie dochodzenia nie dało się dostosować ceny tej sprzedaży do poziomu dealera, z wyjątkiem przydziału i odliczenia premii pieniężnych za osiągnięcie określonych celów w zakresie wielkości sprzedaży, przyznawanych przedsiębiorstwom marketingowym (np. prowadzącym salony wystawowe i oferującym usługi jazd testowych) na obszarze, z którego pochodziła dana transakcja sprzedaży przez internet.
- (1028) Porównania cen dokonano z uwzględnieniem rodzajów produktu w odniesieniu do transakcji na tym samym poziomie handlu (cena dla dealera lub cena równoważna), w razie konieczności odpowiednio dostosowanych zgodnie z powyższymi objaśnieniami, po odliczeniu bonifikat i rabatów lub innych zachęt sprzedażowych dla przedsiębiorstw na poziomie dealera lub agenta. Wynik porównania wyrażono jako odsetek teoretycznych obrotów objętych próbą producentów unijnych w okresie objętym dochodzeniem.
- (1029) Pokazywał on średni ważony margines podcięcia cenowego wynoszący 12,7 % w przywozie z państwa, którego dotyczy postępowanie, na rynek unijny.
- (1030) Biorąc pod uwagę, że konkurencja opiera się w dużym stopniu na cenie, a ceny są bardzo przejrzyste (tj. znane na rynku), taki margines uznaje się za znaczny.

- (1031) Dopasowanie między chińskimi PCN a unijnymi PCN przekraczało 90 % w przypadku każdego z producentów eksportujących. Dwa chińskie PCN porównano z jednym bardzo podobnym unijnym PCN. W obu przypadkach użyty unijny PCN odpowiadał niższym specyfikacjom technicznym w porównaniu z chińskim PCN, a zatem porównanie było korzystne dla chińskiego producenta eksportującego.
- (1032) Ponadto należy zauważyć, że ceny pojazdów BEV oferowanych przez BYD i SAIC obejmują 7-letnią gwarancję na te pojazdy, podczas gdy gwarancja na pojazdy BEV oferowane przez przemysł Unii jest tylko na 2 lata. W związku z tym podcięcie cenowe określone w motywie 1029 jest niedoszacowane.
- (1033) Jeżeli chodzi o tłumienie cen, na podstawie kształtowania się cen sprzedaży i jednostkowych kosztów produkcji w Unii w okresie badanym, przedstawionego w tabeli 7, należy stwierdzić znaczne tłumienie cen. Przemysł Unii nie był w stanie podnieść cen, by pokryć swoje koszty. To oznaczało, że przemysł Unii notował straty ze sprzedaży pojazdów BEV w całym okresie badanym.
- (1034) W szczególności Komisja ustaliła, że cena sprzedaży realizowanej przez objętych próbą chińskich producentów eksportujących była o 30 % niższa niż średni ważony koszt produkcji przemysłu Unii. Taki wskaźnik ustalono dla poszczególnych rodzajów produktu.
- (1035) Ważnym czynnikiem w tłumieniu cen było to, że liczba rejestracji w następstwie przywozu chińskich subsydiowanych produktów w okresie objętym dochodzeniem, w porównaniu z rokiem 2020, zwiększyła się o 1 729 % i osiągnęła udział w rynku wynoszący 22,8 %, co przedstawiono w tabeli 2b. Te wolumeny sprzedaży realizowano głównie kosztem producentów unijnych, którzy tracili udział w rynku. Ponadto dowody pokazują także, że tłumienie cen wynikało z tego, iż przywóz z Chin konkurował ze sprzedawanymi pojazdami unijnymi niezależnie od rodzaju produktu. Nawet jeśli Unia zwiększyłaby swoją sprzedaż droższych modeli, także one konkurowałyby z chińskimi pojazdami BEV danego rodzaju. Wskutek tego przemysł Unii notował dwucyfrowe straty, co przedstawiono w tabeli 10.
- (1036) Chińska Izba Gospodarcza ds. Przywozu i Wywozu Maszyn i Produktów Elektronicznych („CCCME”) stwierdziła, że przy porównywaniu cen Komisja powinna uwzględnić markę pojazdu BEV. CCCME twierdziła ponadto, że wartość marki producenta napędza ceny sprzedaży i odsprzedaży pojazdów BEV i unijni producenci BEV mogą żądać dużo wyższych cen za swoje pojazdy BEV w każdym segmencie ze względu na wartość ich marki.
- (1037) Komisja podkreśliła, że CCCME nie wyjaśniła, jak Komisja powinna uwzględnić markę w porównaniu cen. Ponadto zauważyła również, że wartość marki, którą mogą dysponować producenci unijni, została zbudowana dzięki długotrwałemu i rozległemu doświadczeniu w produkcji samochodów spalinowych, i nie można założyć, że tę wartość da się automatycznie przenieść na pojazdy BEV. Wynika to z faktu, że elektryfikacja zasadniczo zmienia konkurencję pozacenną, ponieważ kwestionowane stają się tradycyjne cechy, dzięki którym producenci samochodów spalinowych stworzyli przewagę konkurencyjną. Do wspólnych wartości stosowanych przez producentów samochodów należą: osiągi, efektywność paliwowa, technologia, niezawodność, bezpieczeństwo i wzór. Te atrybuty produktów są jednak kwestionowane z powodu przyjęcia technologii elektrycznych. Na przykład w kontekście pojazdów BEV redefiniuje się kwestię osiągnięć ze względu na charakterystykę silników elektrycznych. Najbardziej krytyczną ze wszystkich właściwości jest zasięg, ponieważ pojazdy BEV mają niską wydajność w porównaniu z samochodami spalinowymi oraz istnieje duża różnica między pojazdami BEV pod względem maksymalnego zasięgu. Ponadto szybki rozwój przedsiębiorstwa Tesla wyraźnie pokazuje, że wartość marki zbudowana w segmencie samochodów spalinowych lub jej brak ma minimalne znaczenie, jeśli chodzi o sukces i możliwości kształtowania cen na rynku BEV. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1038) CCCME dowodziła także, że przy porównaniu cen Komisja powinna przeanalizować dane wszystkich objętych próbą chińskich producentów eksportujących oraz wszelkich innych chińskich producentów eksportujących, którzy złożyli wnioski o indywidualne badanie, zwłaszcza dane przedsiębiorstwa Tesla, które odpowiadało za około 50 % wywozu pojazdów BEV do Unii w okresie objętym dochodzeniem.
- (1039) Margines podcięcia cenowego oraz wszystkie pozostałe wskaźniki mikroekonomiczne oblicza się na podstawie zweryfikowanych danych przekazanych przez badanych chińskich producentów eksportujących i producentów unijnych objętych próbą. Jak wyjaśniono w motywie 49, Tesli nie objęto próbą jako chińskiego producenta eksportującego. W rezultacie danych tego producenta eksportującego, który wniósł o indywidualne badanie, nie uwzględniono w wyliczeniu podcięcia cenowego. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (1040) Przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że rynek BEV nie jest jednolity z dwóch głównych powodów. Po pierwsze, nie było niezależnego rynku BEV, ponieważ sektor ten był częścią rynku pojazdów osobowych, obejmującego pojazdy spalinowe i pojazdy BEV, a pojazdy BEV konkurowały z pojazdami spalinowymi. Drugim powodem był podział rynku BEV na kilka segmentów. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło, że segmentacja rynku miała istotne znaczenie dla dokładnej oceny stanu przemysłu Unii, i dowodziło, że Komisja powinna wyróżnić odrębne segmenty rynku BEV. Przedsiębiorstwo 24 określiło ponadto, że chociaż UE wyróżnia kategorie samochodów na podstawie ich rozmiaru i cech, inne kryteria, np. cena i wizerunek marki, są kluczowymi czynnikami dla segmentacji rynku. Jeśli chodzi o ceny sprzedaży, według Przedsiębiorstwa 24 rynek BEV można podzielić na segmenty: „wejściowy”, „średni”, „premium” i „luksusowy”. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło także, że w ramach każdego segmentu istnieje wyraźne rozróżnienie między markami premium i markami podstawowymi, ze względu na takie aspekty jak osiągi, funkcje, cechy, sieci dystrybucji i obsługa posprzedażowa. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło ponadto, że te czynniki wpływają na stopień konkurencji między uczestnikami rynku i na to, czy dowolne dwa produkty stają się bliskimi alternatywami. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło również, że większość unijnych producentów BEV dotychczas skupiała się na modelach pojazdów klasy premium, co pozwalało na ustalanie większych marż zysku, i wskutek tego marki z UE nie są wyraźnie obecne w segmentach wejściowych, a to kontrastuje z sytuacją w sektorze tradycyjnych samochodów spalinowych. W związku z tym według Przedsiębiorstwa 24 przywóz z Chin, zwłaszcza chińskich marek BEV, jest jak dotąd skierowany głównie na poziom podstawowy we wszystkich tańszych segmentach rynku, w których nie zaistniały jeszcze wyraźnie alternatywne produkty z UE. Dlatego Przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że przywóz z Chin jest przede wszystkim uzupełnieniem, a nie konkurencją dla przemysłu Unii na unijnym rynku pojazdów BEV.
- (1041) Komisja przypominała, że rynek pojazdów osobowych obejmuje kilka mechanizmów napędowych: pojazdy spalinowe, pojazdy hybrydowe (niezasilane prądem sieciowym), pojazdy hybrydowe zasilane prądem sieciowym („PHEV”), pojazdy BEV i pojazdy z ogniwami paliwowymi („FCV”). Pojazdy FCV i BEV są bezemisyjne, natomiast PHEV, pojazdy hybrydowe i spalinowe mają silniki spalinowe. Te rodzaje pojazdów mogą ze sobą konkurować, ale tylko w bardzo ograniczonym stopniu. Jednocześnie w bardzo ograniczonym stopniu konkurują z motocyklami, rowerami elektrycznymi, hulajnogami itp. Zakres obecnego dochodzenia obejmuje jednak BEV, a nie wszystkie pojazdy osobowe lub pojazdy do poruszania się. O ile istnieje jakakolwiek relacja konkurencyjna z innymi pojazdami, ten element nie spowodowałby włączenia powyższych pojazdów do zakresu obecnego dochodzenia; taka ograniczona konkurencja, o ile w ogóle występuje, nie podałaby też w wątpliwość ustaleń poczynionych w ramach tego dochodzenia co do wpływu subsydiowanego przywozu na unijny przemysł produktów podobnych (BEV).
- (1042) Komisja przypominała także, że nie ma powszechnie przyjętej segmentacji rynku samochodów osobowych, i zwróciła uwagę, że system klasyfikacji przywołany w zawiadomieniu o wszczęciu opiera się na ogólnych opisach tego, co jest tradycyjnie określane jako segmenty w tej branży, a nie na obiektywnych i wymiernych kryteriach wyznaczonych przez przemysł Unii. W rezultacie nie wskazano żadnej wyraźnej linii podziału między domniemanymi segmentami. W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja odniosła się do takich segmentów w kontekście rodzajów produktów BEV. Dotyczy to tym bardziej segmentacji zaproponowanej przez Przedsiębiorstwo 24, które nie przedstawiło nawet opisu domniemanych segmentów, lecz jedynie ich nazwy (czyli „wejściowy”, „średni”, „premium” i „luksusowy”) oparte na powszechnych określeniach marketingowych mających szeroki margines interpretacji.
- (1043) Komisja podkreśliła także, że chociaż istnieją różnorodne rodzaje pojazdów BEV, wszystkie one mają te same wspólne cechy oraz to samo główne przeznaczenie, czyli przewóz niewielkiej liczby osób z jednego miejsca do drugiego. Podlegają również tym samym przepisom dotyczącym np. ograniczenia prędkości, wymogów w zakresie zezwoleń oraz części sieci drogowej, w których mogą się poruszać. Wobec powyższego BEV można uznać za wystarczająco wymienne. Ponadto, jak objaśniono w motywie 1022, system PCN uwzględnił najważniejsze cechy BEV mające wpływ na cenę sprzedaży realizowanej przez przemysł Unii, takie jak długość, zasięg, moc i rodzaj napędu kół, i w związku z tym rodzaj produktów podobnych z Unii porównano z podobnymi rodzajami produktów z Chin, co oznacza, że domniemane chińskie pojazdy tanie lub klasy premium porównano odpowiednio z podobnymi modelami unijnymi.
- (1044) Jeśli chodzi o rodzaje BEV sprzedawane przez chińskich producentów i stopień konkurencji z unijnymi producentami, dochodzenie ujawniło, że chińscy producenci eksportujący w pełni konkurują z BEV sprzedawanymi przez przemysł Unii (jak objaśniono w motywie 1031, dopasowanie między chińskich PCN a unijnym PCN było w ujęciu średnim bardzo wysokie (wyższe niż 90 %) i to dopasowanie dotyczyło 88 % całkowitej sprzedaży producentów unijnych objętych próbą). W rzeczywistości, rodzaje BEV sprzedawane na rynku unijnym przez unijnych producentów oraz chińskich producentów eksportujących były jednym z kryteriów wyboru próby producentów unijnych i producentów eksportujących, co wyjaśniono w motywach 33, 36 i 49.

- (1045) W okresie objętym dochodzeniem chińscy producenci eksportujący eksportowali szeroką gamę modeli BEV po znacznie różniących się cenach, konkurujących z modelami BEV wytwarzanymi przez producentów unijnych, a w niedalekiej przyszłości planują jeszcze bardziej rozszerzyć swoją ofertę na rynek Unii.
- (1046) Przykładowo, objęty próbą chiński producent eksportujący BYD sprzedawał na unijnym rynku modele w cenie katalogowej poniżej 30 000 EUR, np. model Dolphin, modele w cenie katalogowej około 40 000 EUR, np. model Atto 3, ale także modele uznawane przez siebie za klasę premium lub luksusowe w cenie katalogowej ponad 70 000 EUR, np. modele HAN i TANG⁽⁴²⁶⁾. Podobnie grupa Geely wprowadziła do obrotu pojazdy Polestar jako modele premium⁽⁴²⁷⁾ i eksportowała je do Unii w okresie objętym dochodzeniem. Kolejny model BEV produkowany przez Geely – Lotus Eletre – jest wprowadzany do obrotu jako hyper-SUV⁽⁴²⁸⁾ i oferowany na rynku unijnym w cenach katalogowych sięgających 150 000 EUR.
- (1047) Komisja zauważyła, że unijny rynek BEV stale się rozwija, nie tylko pod względem rodzajów BEV sprzedawanych w okresie objętym dochodzeniem, a producenci unijni i eksporterzy, w tym chińscy, co roku rozszerzają swoją ofertę pojazdów BEV. Na przykład grupa Stellantis, unijna grupa producentów BEV, w październiku 2023 r. ogłosiła wprowadzenie nowego niskokosztowego pojazdu BEV Citroën e-C3 w cenie od 23 300 EUR. Z kolei w marcu 2024 r. objęte próbą chińskie przedsiębiorstwo SAIC zaprezentowało⁽⁴²⁹⁾ kilka nowych modeli, w tym „wysokiej klasy inteligentny” model IM L6, „elektryczny sedan hatchback w rozmiarze od średniego do dużego” MG9 oraz „wyłącznie elektryczny pojazd coupé w rozmiarze od średniego do dużego” SUV MGS9. Inne zapowiedzi dotyczące wprowadzania nowych modeli BEV przywołano także w motywie 1127.
- (1048) W związku z tym stwierdzono, że chińscy producenci eksportujący nie ograniczają się do niektórych konkretnych rodzajów BEV, jak co zdaje się sugerować Przedsiębiorstwo 24.
- (1049) Z powyższych powodów Komisja stwierdziła, że pojazdy BEV stanowią jeden ciągły rynek wymiennych produktów i że w tym przypadku analiza pod kątem segmentów nie była uzasadniona ani właściwa. W związku z tym argument ten odrzucono.

4.5. Sytuacja gospodarcza przemysłu Unii

4.5.1. Uwagi ogólne

- (1050) Zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego ocena wpływu przywozu towarów po cenach subsydiowanych na przemysł Unii obejmowała ocenę wszystkich wskaźników gospodarczych oddziałujących na stan przemysłu Unii w okresie badanym.
- (1051) Jak wspomniano w motywie 26, w celu określenia potencjalnej szkody poniesionej przez przemysł Unii zastosowano kontrolę wyrwykową.
- (1052) W celu określenia szkody Komisja wprowadziła rozróżnienie między makroekonomicznymi i mikroekonomicznymi wskaźnikami szkody. Komisja oceniła wskaźniki makroekonomiczne na podstawie danych Prodcom, EEA, S&P Global Mobility, danych z kontroli wyrwykowej oraz stron internetowych producentów unijnych. Dane te dotyczą wszystkich producentów unijnych. Komisja oceniła wskaźniki mikroekonomiczne na podstawie danych przedstawionych w odpowiedziach na pytania zawarte w kwestionariuszu, udzielonych przez objętych próbą producentów unijnych. Oba zestawy danych uznano za reprezentatywne dla sytuacji gospodarczej przemysłu Unii.
- (1053) Do wskaźników makroekonomicznych zalicza się: produkcję, moce produkcyjne, wykorzystanie mocy produkcyjnych, wielkość sprzedaży, udział w rynku, wzrost, zatrudnienie, wydajność, wielkość marginesu subsydiowania oraz poprawę sytuacji po wcześniejszym subsydiowaniu.
- (1054) Do wskaźników mikroekonomicznych zalicza się: średnie ceny jednostkowe, koszt jednostkowy, koszty pracy, zapasy, rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału.

⁽⁴²⁶⁾ <https://press.bydauto.be/byd-changes-the-price-of-the-atto-3-from-1-september-2023>

⁽⁴²⁷⁾ <https://media.polestar.com/be/nl/models/polestar-2/274707>

⁽⁴²⁸⁾ <https://lotusantwerp.be/lotus-eletre/>

⁽⁴²⁹⁾ https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/59418.shtml

4.5.2. Wskaźniki makroekonomiczne

4.5.2.1. Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

(1055) Całkowita produkcja unijna, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 4 –

Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość produkcji (w sztukach)	545 142	900 000	1 200 000	1 626 263
<i>Indeks</i>	100	165	220	298
Moce produkcyjne (w sztukach)	1 642 953	2 640 341	3 701 476	4 712 037
<i>Indeks</i>	100	161	225	287
Wykorzystanie mocy produkcyjnych	33 %	34 %	32 %	35 %
<i>Indeks</i>	100	103	98	104

Źródło: dane Prodcom ⁽⁴³⁰⁾, dane z kontroli wyrywkowej i strony internetowej producentów unijnych

(1056) Produkcja pojazdów BEV w okresie badanym zwiększyła się o około 200 %. Wzrost produkcji był znaczny i stosunkowo spójny w tym okresie, odzwierciedlając postępujące przechodzenie rynku z pojazdów spalinowych na pojazdy BEV.

(1057) Nie ma oficjalnych danych dotyczących całkowitych mocy produkcyjnych przemysłu Unii. W związku z tym całkowite moce produkcyjne przemysłu Unii obliczono na podstawie zweryfikowanego poziomu wykorzystania mocy produkcyjnych producentów unijnych objętych próbą oraz całkowitej wielkości produkcji przemysłu Unii. Na tej podstawie moce produkcyjne w okresie badanym zwiększyły się o 187 %.

(1058) Dochodzenie wykazało, że niektórzy unijni producenci przekształcają linie produkcji pojazdów spalinowych na potrzeby produkcji pojazdów BEV i dlatego te linie produkcyjne są w całości przeznaczone do wytwarzania pojazdów BEV, natomiast inni producenci wytwarzają zarówno pojazdy BEV, jak i pojazdy spalinowe w swoich zakładach montujących przy wykorzystaniu tego samego procesu produkcyjnego, aby wykorzystać istniejące aktywa, procesy i kompetencje oraz zapewnić elastyczność wolumenów.

(1059) W zależności od tego, jak producenci unijni objęci próbą wytwarzali BEV, co objaśniono w motywie 1058, ich moce produkcyjne obliczano w różny sposób: (i) na podstawie iloczynu maksymalnej liczby BEV, które można wytworzyć w ciągu dnia, i produktywnego czasu pracy, z uwzględnieniem 2–3 zmian roboczych i konserwacji, przez 46–48 tygodni w roku lub (ii) na podstawie łącznych mocy produkcyjnych w odniesieniu do wszystkich samochodów osobowych pomniejszonych o produkcję wszystkich innych pojazdów osobowych oprócz BEV.

(1060) W okresie badanym wykorzystanie mocy produkcyjnych zwiększyło się o 4 %. Jako że wykorzystanie mocy produkcyjnych w okresie objętym dochodzeniem było mniejsze niż 40 %, można stwierdzić, że przemysł Unii dysponuje wystarczającymi mocami produkcyjnymi, aby sprostać przyszłemu wzrostowi popytu na pojazdy BEV, a dodatkowo więcej zdolności można przekierować z produkcji pojazdów spalinowych na produkcję BEV.

⁽⁴³⁰⁾ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_10709623/default/table?lang=en Należy zwrócić uwagę, że z uwagi na poufność Prodcom nie podaje wielkości produkcji dla poszczególnych państw członkowskich. Dane dotyczące produkcji za rok 2023 zostaną upublicznione w dniu 1 lipca 2024 r.

4.5.2.2. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

- (1061) Komisja ustaliła wielkość sprzedaży przemysłu Unii na rynku unijnym na podstawie danych EEA i S&P Global Mobility dotyczących rejestracji pojazdów BEV wyprodukowanych w Unii.
- (1062) Zgodnie z tymi ustaleniami wielkość sprzedaży i udział przemysłu Unii w rynku w okresie badanym kształtowały się następująco:

Tabela 5 –

Wielkość sprzedaży i udział w rynku

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość sprzedaży na rynku unijnym, w szt. (rejestracje)	379 138	583 992	739 101	987 586
<i>Indeks</i>	100	154	195	260
Udział w rynku (w ujęciu konsumpcji szacowanej)	68,9 %	65,1 %	64,3 %	59,9 %
<i>Indeks</i>	100	94	93	87
Udział w rynku (w ujęciu konsumpcji rzeczywistej – rejestracje)	70,4 %	66,5 %	65,8 %	65,0 %
<i>Indeks</i>	100	95	93	92

Źródło: dane EEA i S&P Global Mobility dotyczące rejestracji

- (1063) Sprzedaż w przypadku producentów unijnych wzrosła w okresie badanym o 160 %. Ta zmiana była podobna do zmiany produkcji w tym okresie. Pojazdy BEV sprzedawano głównie za pośrednictwem dealerów. Głównymi użytkownikami końcowymi byli konsumenci i kluczowi klienci biznesowi, którzy zazwyczaj zlecali produkcję pojazdów na zamówienie, a nie zamawiali pojazdów z magazynów.
- (1064) Pomimo gwałtownego wzrostu konsumpcji udział przemysłu Unii w rynku w okresie badanym w ujęciu konsumpcji szacowanej zmniejszył się o 13 %, tj. o 9 punktów procentowych, a w ujęciu konsumpcji rzeczywistej – o 8 %, tj. o ponad 5 punktów procentowych. Natomiast udział przywozu z Chin w tym szybko rozwijającym się rynku zwiększył się ponad pięciokrotnie, kosztem przemysłu Unii.

4.5.2.3. Wzrost

- (1065) Produkcja i sprzedaż (rejestracje) BEV realizowane przez przemysł Unii w okresie badanym wykazywały stały i znaczny wzrost, odzwierciedlając stopniowe przekształcanie rynku z pojazdów spalinyowych na BEV.
- (1066) Wzrost przemysłu Unii pod względem sprzedaży na tym rozwijającym się rynku był znacznie mniejszy niż wzrost konsumpcji.
- (1067) Jeśli chodzi o udział w rynku, przemysł Unii w okresie badanym stracił 9 punktów procentowych w ujęciu konsumpcji szacowanej i ponad 5 punktów procentowych w ujęciu liczby rejestracji. Udział (rejestracji) importowanych pojazdów BEV w rynku w okresie objętym dochodzeniem wyniósł prawie 34,8 %. Największy i najszybciej rosnący udział w rynku w okresie badanym mieli chińscy producenci eksportujący, co przedstawiono w tabelach 2a i 2b.

4.5.2.4. Zatrudnienie i wydajność

(1068) Zatrudnienie i wydajność kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 6 –

Zatrudnienie i wydajność

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Liczba pracowników	39 995	66 053	99 939	115 835
Indeks	100	165	250	290
Produktywność (szt./pracownika)	14	14	12	14
Indeks	100	100	88	103

Źródło: Procom i producenci unijni objęci próbą

(1069) Zatrudnienie i produktywność obliczono przez ekstrapolację zatrudnienia producentów unijnych objętych próbą na podstawie wielkości produkcji całego przemysłu Unii.

(1070) Liczba pracowników w okresie badanym zwiększyła się z 40 000 do około 116 000, czyli o 190 %. Ta zmiana zasadniczo odzwierciedlała tendencję w produkcji.

(1071) W ogólnym ujęciu przemysł Unii przenosi pracowników z produkcji pojazdów spalinowych, która się zmniejsza, na produkcję pojazdów BEV, która się zwiększa. W tym zakresie przemysł Unii zabezpiecza miejsca pracy przez przekwalifikowywanie się (wymianę oprzyrządowania i zmianę kwalifikacji) i stworzenie pracownikom możliwości opanowania elektrycznego mechanizmu napędowego.

(1072) Produktywność w okresie badanym była stosunkowo stabilna.

4.5.2.5. Wielkość kwot subsydiowania oraz poprawa sytuacji po wcześniejszym subsydiowaniu

(1073) Wszystkie kwoty subsydiów znacznie przekraczały poziom de minimis. Wpływ wielkości rzeczywistych kwot subsydiowania na przemysł Unii nie był nieznaczny, jeśli weźmie się pod uwagę wielkość i ceny przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie.

(1074) Jest to pierwsze dochodzenie antysubsydyjne dotyczące produktu objętego postępowaniem. W związku z tym brak było dostępnych danych umożliwiających ocenę skutków ewentualnego wcześniejszego subsydiowania.

4.5.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

4.5.3.1. Ceny i czynniki wpływające na ceny

(1075) Średnia ważona jednostkowych cen sprzedaży naliczanych przez producentów unijnych objętych próbą klientom niepowiązanym (w tym sprzedaży realizowanej przez powiązane przedsiębiorstwa na warunkach rynkowych) w Unii w okresie badanym kształtowała się następująco:

Tabela 7 –

Ceny sprzedaży w Unii

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Średnia cena jednostkowa sprzedaży na rynku unijnym (w EUR/szt.)	24,404	27,557	31,244	33,560
Indeks	100	113	128	138

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Jednostkowy koszt produkcji (w EUR/szt.)	30 683	32 029	35 079	38 140
Indeks	100	104	114	124

Źródło: Producenci unijni objęci próbą.

- (1076) Średnie ceny sprzedaży naliczane przez przemysł Unii zwiększyły się o 38 %. Na tę tendencję wpływ miały zmiany w zestawie modeli sprzedawanych przez producentów unijnych objętych próbą w okresie badanym, zwłaszcza jeśli weźmie się pod uwagę, że rynek unijny stopniowo przechodzi z pojazdów spalinowych na BEV, a w całym okresie badanym wprowadzono i sprzedawano nowe modele ⁽⁴³¹⁾.
- (1077) Koszt produkcji przedstawiony powyżej jest pełnym kosztem wytworzenia sprzedawanych BEV, uwzględniającym komponenty i surowce, pozostałe koszty produkcji oraz ogólne i administracyjne koszty sprzedaży, w tym wydatki na badania i rozwój.
- (1078) Średnie koszty produkcji przemysłu Unii w przeliczeniu na sztuki wzrosły o 24 %. Na tę tendencję również miały wpływ zmiany w zestawie produkowanych modeli. Dodatkowo na koszt jednostkowy wpłynął także wzrost kosztów komponentów, zwłaszcza akumulatorów, z powodu rosnących kosztów surowców, w tym kobaltu, niklu i litu. Wzrosły także koszty innych komponentów, zwłaszcza tych, na które wpływ miał kryzys energetyczny, np. stali i innych metali. Czynnikiem, który oddziaływał na spadek kosztów jednostkowych, był wzrost wielkości produkcji i sprzedaży, przedstawionych w tabelach 4 i 5, ponieważ producenci unijni byli w stanie rozłożyć koszty stałe na większe ilości BEV. Komisja zwróciła uwagę, że przemysł BEV jest kapitałochłonnym sektorem o wysokich kosztach stałych, a zatem duży wolumen produkcji prowadzi do spadku jej jednostkowych kosztów produkcji.
- (1079) Producenci unijni objęci próbą ustalali ceny na rynek unijny z uwzględnieniem cen podobnych modeli oferowanych przez ich głównych konkurentów. Ogólnie producenci unijni ustalają w odniesieniu do wszystkich modeli cenę katalogową – cenę MSRP, po której producent zaleca sprzedawcom detalicznym sprzedawać swoje pojazdy BEV. Ceny MSRP podlegają regularnym przeglądom. Natomiast nawet jeśli ceny MSRP pozostają stałe, cena końcowa, którą płaci klient, może się wahać z powodu rabatów oferowanych konsumentowi przez sprzedawcę.
- (1080) Rynek BEV jest bardzo konkurencyjny i bardzo szybko się rozwija. Ponadto jest bardzo przejrzysty, ponieważ wszyscy sprzedawcy pojazdów BEV podają ceny MSRP do wiadomości publicznej. Dzięki przejrzystości cen rynek BEV jest bardzo wrażliwy cenowo. W związku z tym wzrosty cen spowodowane wzrostami kosztów zazwyczaj prowadzą do spadku wielkości sprzedaży.

4.5.3.2. Koszty pracy

- (1081) Średnie koszty pracy objętych próbą producentów unijnych kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 8 –

Średnie koszty pracy na pracownika

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Średnie koszty pracy na pracownika (EUR)	70 981	74 904	78 348	88 198
Indeks	100	106	110	124

Źródło: Producenci unijni objęci próbą.

⁽⁴³¹⁾ <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/consumer-portal/available-electric-vehicle-models>

- (1082) Średnie koszty pracy w okresie badanym zwiększyły się o 24 %. Ta zmiana odzwierciedlała wzrosty wynagrodzeń i innych kosztów pracy w okresie wysokiej inflacji, zwłaszcza w latach 2022 i 2023.

4.5.3.3. Zapasy

- (1083) Stan zapasów objętych próbą producentów unijnych kształtował się w okresie badanym następująco:

Tabela 9 –

Zapasy

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego (w sztukach)	7 493	9 460	15 504	25 431
<i>Indeks</i>	100	126	207	339
Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego jako odsetek produkcji	4,5 %	3,3 %	4,4 %	5,2 %
<i>Indeks</i>	100	74	97	114

Źródło: Producenci unijni objęci próbą.

- (1084) Dochodzenie ujawniło, że przemysł Unii działa głównie na podstawie zamówień i dlatego zapasy, w ujęciu wartości procentowej produkcji, były na ogół niskie.
- (1085) Stan zapasów producentów unijnych objętych próbą na koniec okresu sprawozdawczego zwiększył się o 239 % w okresie badanym, co jest odzwierciedleniem wzrostu produkcji w tym okresie. Stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego wyrażony jako odsetek produkcji wzrósł w okresie badanym o 14 %. Ta zmiana wynikała głównie ze wzrostu liczby modeli oferowanych na rynku w okresie objętym dochodzeniem w porównaniu z rokiem 2020.

4.5.3.4. Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału

- (1086) Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje i zwrot z inwestycji objętych próbą producentów unijnych kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 10 –

Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje i zwrot z inwestycji

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Rentowność sprzedaży klientom niepowiązanym w Unii (% obrotu ze sprzedaży)	- 22,3 %	- 10,9 %	- 8,9 %	- 10,8 %
<i>Indeks</i>	- 100	- 49	- 40	- 48
Przepływy środków pieniężnych (w EUR)	- 583 165 193	- 361 393 404	- 718 123 415	- 835 344 631
<i>Indeks</i>	- 100	- 62	- 123	- 143
Inwestycje (w EUR)	2 060 595 337	1 996 456 058	1 810 025 676	2 058 540 935
<i>Indeks</i>	100	97	88	100
Zwrot z inwestycji	- 248 %	- 132 %	- 56 %	- 72 %
<i>Indeks</i>	- 100	- 53	- 22	- 29

Źródło: Producenci unijni objęci próbą.

- (1087) Komisja określiła rentowność producentów unijnych objętych próbą, wyrażając zysk netto przed opodatkowaniem ze sprzedaży produktu podobnego klientom niepowiązanym w Unii jako odsetek obrotów z tej sprzedaży.
- (1088) Przemysł Unii w całym okresie badanym przynosił straty, choć w ujęciu ogólnym te straty zmniejszały się w tym okresie. Jak przedstawiono w tabeli 7, ceny jednostkowe oferowane przez przemysł Unii w okresie badanym rosły szybciej niż ich koszty jednostkowe. Powody tych zmian opisano w pkt 4.5.3.1. W latach 2020–2022 przemysł Unii zdołał zmniejszyć straty, ponieważ zwiększył wielkość sprzedaży na rynku unijnym. W tym okresie dzięki zwiększeniu przez przemysł Unii wielkości produkcji i sprzedaży osiągnięto większą efektywność w rozkładzie kosztów stałych na coraz większą liczbę wytworzonych produktów. Mimo że to to zwiększanie utrzymało się w okresie objętym dochodzeniem, podwyżki cen surowców i wzrost wolumenu przywozu subsydiowanych pojazdów w niskich cenach przełożyły się na to, że w porównaniu z rokiem 2022 straty zwiększyły się i doszły do poziomu – 10,8 % na koniec okresu badanego.
- (1089) W okresie badanym rynek unijny był w fazie stopniowej transformacji. Niektórzy producenci unijni wytwarzali BEV i pojazdy spalinowe w ramach tych samych linii produkcyjnych, co objaśniono w motywie 1058, więc koszty produkcji BEV obniżyły się w pewnym stopniu, ponieważ koszty stałe rozłożyły się na oba rodzaje pojazdów. Jednak, jak wyjaśniono w motywach 1222 i 1223, przemysł Unii musi zmniejszyć produkcję i sprzedaż pojazdów spalinowych w Unii. W związku z tym, aby przywrócić rentowność i zabezpieczyć swoją przyszłość, unijny przemysł BEV musi zwiększyć produkcję, sprzedaż i udział w rynku BEV, a tym samym osiągnąć korzyści skali i nadal zmniejszać koszty jednostkowe w stosunku do poziomu cen.
- (1090) Przepływy środków pieniężnych netto określają zdolność producentów unijnych objętych próbą do samofinansowania swojej działalności. Przepływy środków pieniężnych netto były ujemne w całym okresie badanym. Przepływy środków pieniężnych netto w tym okresie pogorszyły się z powodu wzrostu obrotów i większych strat w ujęciu bezwzględnym. Opisane powyżej przepływy środków pieniężnych podtrzymywały zyski przemysłu Unii z tytułu spalinowych pojazdów osobowych. Jednak, jak wyjaśniono w motywach 1222 i 1223, producenci unijni muszą zmniejszyć sprzedaż pojazdów spalinowych i w związku z tym zyski uzyskiwane przez przemysł Unii ze sprzedaży takich pojazdów w przyszłości się obniżą.
- (1091) Inwestycje w produkt objęty postępowaniem dotyczyły głównie wydatków na badania i rozwój, nowych inwestycji w linie produkcyjne do produkcji BEV, w tym produkcji i instalacji akumulatorów, a także zakupu specjalnych narzędzi do montażu BEV. Chociaż te inwestycje dotyczyły tylko objętych próbą jednostek produkcyjnych, świadczą o ogromnych nakładach potrzebnych do przejścia z produkcji pojazdów spalinowych na produkcję BEV. Znaczną część nowych inwestycji trzeba poczynić przed rozpoczęciem sprzedaży BEV. Dalsze inwestycje zostały już podjęte i są obecnie realizowane w miarę stopniowej transformacji zakładów produkcyjnych.
- (1092) Wartość inwestycji całego przemysłu Unii na elektryfikację na lata 2022–2030 oszacowano na około 170 mld EUR ⁽⁴³²⁾. To przekłada się na średnią wartość inwestycji na poziomie około 19 mld EUR w każdym roku tego okresu. Te inwestycje planuje się w odniesieniu do wszystkich rodzajów BEV. W szczególności grupa Volkswagen inwestuje około 20 mld EUR, by w nadchodzących latach zbudować w Europie co najmniej sześć fabryk akumulatorów. Grupa BMW planuje zainwestować około 1 mld EUR w stworzenie i produkcję pojazdów BEV w swojej fabryce w Steyr (Austria) począwszy od roku 2025. Przeznacza także około 400 mln EUR na modernizację swojego zakładu w Monachium (Niemcy) i buduje nową fabrykę na Węgrzech na potrzeby produkcji modelu Neue Klasse EV od 2025 r. Grupa Stellantis zainwestowała w spółkę joint venture o nazwie ACC z Mercedes-Benz i TotalEnergies na potrzeby produkcji ogniw baterii. Mercedes-Benz zamierza także stworzyć w niedalekiej przyszłości cztery fabryki akumulatorów w UE. Grupa Renault w 2025 r. zainwestuje w elektryfikację 10 mld EUR.
- (1093) Zwrot z inwestycji jest procentowym stosunkiem zysku do wartości księgowej netto inwestycji. Kształtował się podobnie jak zwrot z obrotu – był ujemny w całym badanym okresie. Straty w ujęciu zwrotu z inwestycji zmniejszały się w okresie badanym z powodów opisanych w pkt 4.5.3.4. Należy pamiętać, że wszyscy producenci unijni objęci próbą nie rozpoczęli inwestycji w BEV (a zatem nie zaczęli uzyskiwać zwrotu z tych inwestycji) w tym samym roku. To wyjaśnienie miało także wpływ na tendencję w zakresie zwrotu z inwestycji opisaną w tabeli 10.

⁽⁴³²⁾ <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpeqgzypr/>

- (1094) Zdolność producentów unijnych objętych próbą do pozyskiwania kapitału należy postrzegać w kontekście tego, że należą oni do dużych grup przemysłowych finansujących przechodzenie z pojazdów spalinowych na BEV. Jednak każdego roku tej nieuniknionej transformacji zwiększa się zakres ponoszonych strat i zmniejsza zdolność branży do pozyskiwania kapitału w przyszłości.

4.5.4. Wnioski dotyczące sytuacji branży

- (1095) Jak wyjaśniono w motywie 996, sytuację przemysłu Unii należy analizować w kontekście przechodzenia rynku unijnego z pojazdów spalinowych na BEV.
- (1096) W tym kontekście widoczna konsumpcja w Unii w okresie badanym zwiększyła się o 200 %, natomiast konsumpcja rzeczywista (oparta wyłącznie na rejestracjach) – o 182 %. Te duże wzrosty odzwierciedlają scenariusz, w którym unijny rynek pojazdów osobowych przechodzi z pojazdów spalinowych na BEV.
- (1097) Jednocześnie wielkość przywozu z Chin zwiększyła się ogromnie: z około 21 000 sztuk do ponad 412 000 (tj. o ponad 1 800 % w okresie badanym), czyli znacznie więcej, niż wzrosła konsumpcja. To znajduje odzwierciedlenie w udziale przywozu z Chin w rynku, który również ogromnie wzrósł: z 3,9 % w 2020 r. do 25 % w okresie objętym dochodzeniem. Podobna skala wzrostów jest widoczna w rejestracjach chińskich BEV w następstwie przywozu z Chin.
- (1098) Jeśli chodzi o przemysł Unii, produkcja i sprzedaż wzrosły o, odpowiednio, 198 % i 150 %. Ponownie ten widoczny wzrost nie odpowiadał wzrostowi konsumpcji, co przełożyło się na spadek udziału przemysłu Unii w rynku z 68,9 % w 2020 r. do 59,9 % w okresie objętym dochodzeniem.
- (1099) Jak już wyjaśniono, z powodu transformacji rynku unijnego kilka wskaźników było pod wpływem tego, że przemysł Unii stopniowo przechodził w swoich zakładach produkcji z pojazdów spalinowych na BEV. To transformacja wymagała dużych i stałych inwestycji w badania i rozwój oraz wiązała się z kosztami przekształcenia fabryk, co pozostało bez zmian w całym okresie badanym. Wykorzystanie mocy produkcyjnych, rentowność, zwrot z inwestycji i produktywność wykazywały lekko rosnące tendencje z powodu przechodzenia z pojazdów spalinowych na BEV, ale w okresie badanym albo pozostawały ujemne, albo były dość stabilne.
- (1100) Rentowność przemysłu Unii i jego zwrot z inwestycji, pomimo widocznych oznak poprawy, pozostały słabe w całym okresie badanym. To oznaczało, że przemysł Unii nie był w stanie przenieść znacznych kosztów związanych z opisaną transformacją w całości na swoich klientów i nie mógł ustalać wobec klientów cen na opłacalnym poziomie. Analiza przedstawiona w pkt 4.5.3.1 pokazuje, że ceny przemysłu Unii były tłumione pod wpływem cen subsydiowanego przywozu. Podcięcie cenowe spowodowane przez subsydiowany przywóz z Chin przy stale rosnących ilościach, nawet na szybko rosnącym rynku, pokazuje, że głównym konkurentem importowym są Chiny.
- (1101) Pomimo wzrostu sprzedaży i produkcji spowodowanego zwiększającym się popytem w warunkach przechodzenia z pojazdów spalinowych na BEV przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem był nadal daleki od rentowności w odniesieniu do BEV. Występowanie w okresie objętym dochodzeniem strat przekraczających 10 % oraz utrzymujące się tłumienie cen zagrażały całemu procesowi przechodzenia przemysłu Unii z pojazdów spalinowych na BEV. Wiązały się z tym inwestycje warte wiele miliardów euro oraz przeniesienie dużej grupy personelu, podczas gdy transformacja rynku unijnego z pojazdów spalinowych na BEV była zrealizowana tylko w 14,5 %, co pokazuje tabela 1.
- (1102) Powyższe wskaźniki pokazują, że przechodzenie z pojazdów spalinowych na BEV zaczęło napotykać przeszkody pod koniec okresu badanego, a zwłaszcza w okresie objętym dochodzeniem, gdy odnotowano największe wielkości przywozu z Chin i największy spadek udziału przemysłu Unii w rynku. Świadczy o tym także fakt, że pomimo poprawiających się tendencji niektórych wskaźników w okresie badanym, większość wskaźników finansowych – w tym rentowność, zwrot z inwestycji i przepływy środków pieniężnych – nadal była ujemna, a nawet zaczęła się pogarszać w okresie objętym dochodzeniem. Jeszcze bardziej wymowne jest to, że w całym okresie badanym udziały w rynku stale się zmniejszały, a pod koniec okresu objętego dochodzeniem doszły do najniższego poziomu.

- (1103) Na podstawie powyższych ustaleń Komisja postanowiła zbadać, czy prawdopodobne przyszłe kształtowanie się subsydiowanego przywozu z Chin może zagrozić skutecznemu przejściu z pojazdów spalinowych na BEV, a tym samym spowodować istotną szkodę dla przemysłu Unii.

5. ZAGROŻENIE WYSTĄPIENIEM SZKODY

5.1. Wprowadzenie

- (1104) Na podstawie art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy jest prawdopodobne, że dalszy wzrost subsydiowanego przywozu z Chin będzie mieć negatywny wpływ na sytuację przemysłu Unii, a tym samym - grozić istotną szkodą dla przemysłu Unii.

- (1105) W analizie zagrożenia wyrządzeniem istotnej szkody dla przemysłu Unii zgodnie z art. 8 ust. 8 akapit drugi rozporządzenia podstawowego Komisja zwróciła uwagę na takie czynniki, jak:

- charakter przedmiotowego subsydium lub subsydiów oraz skutki handlowe, jakie mogą z nich wynikać;
- znaczne tempo wzrostu przywozu towarów po cenach subsydiowanych na rynek Unii, wskazujące na prawdopodobieństwo znacznego wzrostu przywozu;
- swobodne dysponowanie dostatecznymi rezerwami mocy produkcyjnych po stronie eksportera lub znaczny i rychły wzrost tych mocy, wskazujący na prawdopodobieństwo istotnego wzrostu wywozu towarów po cenach subsydiowanych na teren Unii, uwzględniając dostępność do innych rynków eksportowych dla wchłonięcia dodatkowego wywozu;
- fakt, czy ceny przywożonych produktów mogą, w istotnym stopniu, obniżyć ceny bądź uniemożliwić wzrost cen, który miałby miejsce w przeciwnym wypadku i mógłby prawdopodobnie zwiększyć popyt na dalszy przywóz; oraz
- poziom zapasów.

5.2. Charakter przedmiotowego subsydium lub subsydiów oraz skutki handlowe, jakie mogą z nich wynikać

- (1106) W pkt 3.10, zgodnie z przepisami rozporządzenia podstawowego, Komisja tymczasowo stwierdziła istnienie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych.

- (1107) Te stwierdzone subsydia wskazują na to, że przywóz produktu objętego postępowaniem ma wsparcie rządowe.

- (1108) Przewiduje się, że znaczne podcięcie cenowe i tłumienie cen (niepodnoszenie cen, które w innej sytuacji byłyby podniesione) mające miejsce w okresie objętym dochodzeniem będą w najbliższej przyszłości wpływać na sytuację ekonomiczną przemysłu Unii, którą już obserwowano w okresie objętym dochodzeniem, w sposób jeszcze bardziej negatywny. Agresywnej polityce cenowej związanej z chińskim przywozem oraz znacznej penetracji rynku sprzyja fakt, że unijny rynek BEV jest przejrzysty i bardzo wrażliwy na ceny.

- (1109) Ponadto, jak wyjaśniono w pkt 3.2, środki rządu ChRL na rzecz wsparcia krajowego przemysłu BEV powodują, że wywóz pojazdów BEV pozostaje bardzo konkurencyjny przy cenach znacznie niższych od cen oferowanych przez przemysł Unii, z powodu niższych kosztów pozyskiwania finansowania, towarów lub materiałów wsadowych za kwoty niższe od odpowiedniego wynagrodzenia oraz z powodu innych korzyści (w odróżnieniu od producentów unijnych, którzy nie korzystają z tak znacznego wsparcia).

- (1110) Przewiduje się w związku z tym, że ze względu na charakter środków wsparcia ze strony rządu Chin przywóz produktu objętego postępowaniem po cenach subsydiowanych będzie nadal negatywnie wpływać na sytuację gospodarczą przemysłu Unii.

5.3. **Znaczne tempo wzrostu przywozu towarów po cenach subsydiowanych na rynek Unii, wskazujące na prawdopodobieństwo znacznego wzrostu przywozu**

Tempo wzrostu przywozu towarów z Chin i ich udziału w rynku

- (1111) Łączny przywóz pojazdów BEV z państwa, którego dotyczy postępowanie, znacznie się zwiększył: z 21 243 sztuk w 2020 r. do 412 425 sztuk w okresie objętym dochodzeniem, co przedstawiono w tabelach 2a i 2b.
- (1112) Udział towarów importowanych z Chin w rynku również się zwiększył: w ujęciu łącznego przywozu – z 3,9 % w 2020 r. do 25,0 % w okresie objętym dochodzeniem, natomiast w ujęciu liczby rejestracji – z 3,5 % w 2020 r. do 22,8 % w okresie objętym dochodzeniem, co przedstawiono w, odpowiednio, tabeli 2a i tabeli 2b. Chińscy producenci eksportujący zdobyli udział w rynku dzięki przywozowi towarów po niskich cenach, kosztem producentów unijnych i przywozu z państw trzecich.

Środki wskazujące na prawdopodobieństwo dalszego znacznego wzrostu przywozu

- (1113) Jak opisano powyżej w pkt 3.2, dowody świadczą o tym, że polityka rządu ChRL jest ukierunkowana na produkcję i, zwłaszcza, wywóz pojazdów BEV.
- (1114) Kilka elementów wskazuje na to, że wywóz realizowany przez chińskich producentów eksportujących prawdopodobnie utrzyma się na wysokim poziomie. W szczególności rząd ChRL niedawno wprowadził kilka środków odnoszących się do rynków eksportowych i mających na celu dalsze zwiększenie wywozu, również w świetle znacznych nadwyżek mocy produkcyjnych na chińskim rynku krajowym, co objaśniono w motywach 1140–1143.
- (1115) Jak objaśniono w motywie 1149, w okresie objętym dochodzeniem Chiny wyeksportowały na cały świat 1 471 136 pojazdów BEV, o 659 % więcej niż w 2020 r. Pojazdy NEV (BEV i PHEV) mają bardzo duże znaczenie dla chińskiej gospodarki. W związku z tym prezydent Chin w swoim orędziu na nowy rok 2024 stwierdził, że pojazdy NEV są „nowym dowodem na zdolności produkcyjne Chin”⁽⁴³³⁾. Chińscy producenci pojazdów BEV nie ograniczają się jednak tylko do swojego rynku krajowego. W rzeczywistości rząd ChRL zachęca ich do wchodzenia na rynki zagraniczne i na wiele sposobów wspiera ich w zwiększaniu sprzedaży eksportowej, w tym przez tworzenie solidnego doradztwa prawnego, badań oraz systemów certyfikacji. W tym zakresie w planie na lata 2021–2035 określono pięć zadań strategicznych dla chińskiego sektora NEV na najbliższe 15 lat: (1) zwiększenie zdolności w zakresie innowacji technologicznych; (2) budowa nowego ekosystemu sektora NEV; (3) dalsza integracja przemysłu i jego dalszy rozwój; (4) budowa solidnego systemu infrastrukturalnego; oraz (5) zwiększenie otwartości i pogłębienie współpracy międzynarodowej. Jeśli chodzi o współpracę międzynarodową, krajowe przedsiębiorstwa zachęca się do opracowania strategicznych planów rozwoju międzynarodowego, wykorzystania rynków zagranicznych oraz tworzenia magazynów i platform obsługi posprzedazowej za granicą. W planie na lata 2021–2035 podkreślono także, że udoskonalone zostaną usługi wspierające współpracę międzynarodową, takie jak doradztwo w kwestiach prawnych i w zakresie zgodności z przepisami dla przedsiębiorstw oraz usługi związane z badaniami i certyfikacją. Ponadto plan na lata 2021–2035 zawiera także wytyczne dla władz chińskich, aby aktywnie uczestniczyć w tworzeniu odpowiednich przepisów i norm międzynarodowych⁽⁴³⁴⁾.

⁽⁴³³⁾ https://www.mfa.gov.cn/eng/zxxx_662805/202312/t20231231_11215608.html#:~:text=New%20energy%20vehicles%2C%20lithium%20batteries,marched%20forward%20in%20high%20spirits

⁽⁴³⁴⁾ International Council on Clean Transportation (Międzynarodowa Rada ds. Czystego Transportu – ICCT), *China's New Energy Vehicle Industrial Development Plan for 2021 to 2035*, Policy Update, czerwiec 2021 r., dokument dostępny na stronie: <https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/12/China-new-vehicle-industrial-dev-plan-jun2021.pdf>.

- (1116) Dodatkowo w dniu 18 lutego 2024 r. chińskie miasto Shenzhen uruchomiło plan zwiększenia wywozu samochodów ⁽⁴³⁵⁾ ⁽⁴³⁶⁾. Ten plan zawiera 24 środki obejmujące pomoc na budowę fabryk i otwieranie nowych tras morskich. Lokalni urzędnicy oświadczyli, że wprowadzą usługi wsparcia dla eksporterów samochodów, mające m.in.: udoskonalić ubezpieczenia eksportu, przyspieszyć zwroty podatkowe i zachęcić chińskie banki do udzielania finansowania konsumenckiego dla zagranicznych nabywców samochodów. W planie wezwano także eksporterów do zakupu większej ilości statków do przewozu samochodów, aby stworzyć chińską flotę statków typu ro-ro, o czym mowa w motywie 1117.
- (1117) O zainteresowaniu chińskich producentów wywozem pojazdów BEV świadczy także fakt, że chińscy producenci pojazdów BEV zlecają produkcję dużej liczby statków typu ro-ro przeznaczonych specjalnie do przewozu pojazdów za granicę ⁽⁴³⁷⁾ ⁽⁴³⁸⁾. Zgodnie z podanymi informacjami chińskie stocznie w latach 2023–2026 mogą dostarczyć ponad 200 statków typu ro-ro. Jest to dwukrotnie więcej niż liczba takich statków dostarczonych w latach 2015–2022 ⁽⁴³⁹⁾ ⁽⁴⁴⁰⁾. Ponadto grupa BYD zamówiła sześć statków typu ro-ro (z opcją na kolejne dwa). Przewiduje się, że każdy z tych statków będzie miał pojemność równą około 7 700 CEU (jednostka równoważna samochodowi). Grupa BYD odebrała już pierwszy statek o nazwie „BYD Explorer No. 1” ⁽⁴⁴¹⁾ ⁽⁴⁴²⁾ ⁽⁴⁴³⁾, który przewozi już pojazdy BEV do Unii ⁽⁴⁴⁴⁾. Również inni chińscy producenci samochodów, np. SAIC, Cherry Automobile ⁽⁴⁴⁵⁾, zamówili dla siebie kilka statków typu ro-ro ⁽⁴⁴⁶⁾ ⁽⁴⁴⁷⁾. Ponadto państwowy producent samochodów Chery współpracuje z Wuhu Shipyard, aby na wybrzeżu prowincji Shandong przekształcić starą stocznię w bazę budowy statków do przewozu pojazdów na potrzeby wywozu pojazdów BEV ⁽⁴⁴⁸⁾ ⁽⁴⁴⁹⁾.
- (1118) Powyższe środki w połączeniu z planami rozwoju chińskich producentów w najbliższej przyszłości w głównych państwach UE, jak opisano w motywach 1126 i 1127, a także w połączeniu ze znacznymi wolnymi mocami produkcyjnymi w Chinach, jak udokumentowano w motywach 1140–1143, pokazują, że Chiny będą nadal agresywnie ukierunkowywać swoje działania na rynki eksportowe, co wskazuje na prawdopodobieństwo znacznego wzrostu przywozu do Unii w przyszłości.

Atrakcyjność rynku unijnego i ukierunkowanie na rynek unijny

- (1119) Spośród rynków eksportowych, które Chiny wyznaczyły sobie jako docelowe, rynek unijny był głównym rynkiem eksportowym dla chińskich producentów eksportujących i odpowiadał za 33,1 % całkowitego chińskiego wywozu BEV ze względu na fakt, że rynek unijny jest najatrakcyjniejszym regionem dla chińskich producentów eksportujących ze względu na jego wielkość, łatwy dostęp, poziom cen i jasny plan działania w odniesieniu do pojazdów elektrycznych, jak wyjaśniono w motywach 1120–1123 poniżej.
- (1120) Jeżeli chodzi o wielkość rynku unijnego, w 2023 r. na rynku unijnym było zarejestrowanych 1 538 621 BEV, co stanowi 14,6 % wszystkich zarejestrowanych samochodów osobowych ⁽⁴⁵⁰⁾. Z kolei w poniższej tabeli przedstawiono wielkość rynku BEV w innych głównych krajach oraz udział BEV w całkowitej liczbie zarejestrowanych samochodów osobowych.

⁽⁴³⁵⁾ <https://www.ft.com/content/efb4ceb4-6d46-4c2f-abf6-142b3bc5c3b6>

⁽⁴³⁶⁾ <https://finance.sina.com.cn/money/future/indu/2024-02-27/doc-inakmrzp1176024.shtml>

⁽⁴³⁷⁾ <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#:~:text=In%202022%2C%20China%27s%20top%20electric,their%20own%20ships%20as%20well>

⁽⁴³⁸⁾ <http://en.people.cn/n3/2023/0721/c98649-20047617.html>

⁽⁴³⁹⁾ <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460>

⁽⁴⁴⁰⁾ <https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/anji-building-seven-car-carriers-jinling-and-jiangnan-shipyards>

⁽⁴⁴¹⁾ <https://www.marineinsight.com/shipping-news/chinas-byd-launches-first-chartered-car-carrier-to-ramp-up-exports/>

⁽⁴⁴²⁾ <https://www.bnnbloomberg.ca/byd-s-first-chartered-cargo-ship-for-evs-sets-sail-for-europe-1.2020585>

⁽⁴⁴³⁾ <https://www.carscoops.com/2024/01/the-first-chinese-built-ship-designed-to-export-cars-is-europe-bound-with-7000-byd-vehicles-aboard/>

⁽⁴⁴⁴⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/>

⁽⁴⁴⁵⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byds-first-chartered-vessel-sets-sail-with-5000-evs-europe-xinhua-2024-01-16/>

⁽⁴⁴⁶⁾ <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460>

⁽⁴⁴⁷⁾ https://www.saicmotor.com/english/latest_news/saic_motor/58994.shtml

⁽⁴⁴⁸⁾ <https://chinapower.csis.org/analysis/china-construct-ro-ro-vessels-military-implications/#easy-footnote-bottom-2-9460>

⁽⁴⁴⁹⁾ <https://www.seatrade-maritime.com/shipyards/chery-shipyard-venture-build-its-own-car-carriers>

⁽⁴⁵⁰⁾ https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf

Tabela 11 –

Rynek BEV w państwach trzecich

Państwo	Rynek BEV 2023 r.	% wszystkich zarejestrowanych samochodów osobowych
Stany Zjednoczone	1 118 286	7,2 %
Wielka Brytania	314 684	16,5 %
Korea Południowa	156 767	9,0 %
Norwegia	104 589	82,4 %
Australia	87 217	7,25 %
Indie	82 336	1,6 %
Turcja	64 515	6,7 %
Szwajcaria	52 728	20,9 %
Japonia	43 991	1,7 %
Brazylia	19 309	0,9 %
Indonezja	17 062	2,2 %

Źródło: Strategy & PwC, „Sprzedaż pojazdów elektrycznych w IV kw. 2023 r.”⁽⁴⁵¹⁾

- (1121) Jeżeli chodzi o dostęp do rynku unijnego, cło UE (stawka celna stosowana względem kraju najbardziej uprzywilejowanego – stawka KNU) wynosi 10 %. Natomiast wszelkie inne rynki właściwe podlegają wysokim barierom importowym w odniesieniu do przywozu BEV z Chin. W szczególności rynek amerykański – chociaż jest mniejszy niż rynek unijny, ale nadal stanowi istotny rynek, wynoszący ponad 1 mln BEV zarejestrowanych w 2023 r. – jest obecnie chroniony łącznym cłem wynoszącym 27,5 % (stawka KNU w wysokości 2,5 % i 25 % „cło określone w sekcji 301⁽⁴⁵²⁾”) mającym zastosowanie do przywozu BEV z Chin; w maju 2024 r. przedstawiono wnioski dotyczące zwiększenia cła określonego w sekcji 301 do 100 % od sierpnia 2024 r.⁽⁴⁵³⁾. Ponadto Turcja wprowadziła dodatkową stawkę celną na przywóz pojazdów elektrycznych z Chin⁽⁴⁵⁴⁾ w wysokości 40 % oprócz stawki KNU w wysokości 10 %, podczas gdy w Indiach obowiązuje podatek importowy w wysokości 70 % od pojazdów elektrycznych, których cena wynosi 40 000 USD lub mniej⁽⁴⁵⁵⁾, oraz 100 % od tych pojazdów, których cena przekracza 40 000 USD⁽⁴⁵⁶⁾. W styczniu 2024 r. Brazylia ponownie wprowadziła podatek w wysokości 10 % od przywozu BEV, który wzrośnie do 18 % w lipcu 2024 r. i do 35 % do lipca 2026 r.⁽⁴⁵⁷⁾ Tym samym rynek unijny pozostanie jedynym dużym, bogatym i dojrzałym rynkiem motoryzacyjnym otwartym na przywóz z Chin.

⁽⁴⁵¹⁾ <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html#:~:text=In%20Q4%202023%20BEV%20sales,increase%20from%20the%20previous%20year>

⁽⁴⁵²⁾ <https://crsreports.congress.gov/product/pdf/IF/IF11346#:~:text=Section%20301%20divides%20such%20actions,burdens%20or%20restricts%2E2%80%9D%20U.S.%20commerce,https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory>

⁽⁴⁵³⁾ <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/us-trade-representative-katherine-tai-take-further-action-china-tariffs-after-releasing-statutory>, <https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2024/may/ustr-issues-federal-register-notice-section-301-proposed-tariff-modifications-and-machinery>, <https://ustr.gov/sites/default/files/USTR%20FRN%20Four%20Year%20Review%20Proposed%20Modifications%205.22.pdf>

⁽⁴⁵⁴⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/turkey-imposes-40-additional-tariff-electric-vehicles-imports-china-2023-03-03/>

⁽⁴⁵⁵⁾ <https://www.financialexpress.com/business/express-mobility-budget-2023-imported-evs-further-out-of-reach-as-custom-duty-hiked-to-70-2968326/>

⁽⁴⁵⁶⁾ <https://www.businesstoday.in/technology/news/story/tesla-in-india-soon-govt-close-to-finalising-tax-breaks-for-foreign-ev-makers-report-41772-2024-02-16>

⁽⁴⁵⁷⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/brazil-imports-chinese-electric-vehicles-surge-ahead-new-tariff-2024-04-05/>

- (1122) Jeżeli chodzi o ceny tych samych rodzajów produktu, ceny BEV na rynku unijnym są znacznie wyższe niż ceny BEV na rynku chińskim i w związku z tym umożliwiają chińskim producentom eksportującym osiągnięcie wyższych zysków. Na przykład w marcu 2024 r. jeden z najlepiej sprzedających się chińskich samochodów, BYD Atto 3, miał początkową cenę detaliczną w Chinach w wysokości 15 358 EUR (119 800 CNY), natomiast w Niemczech, które są głównym europejskim rynkiem eksportowym, jego początkowa cena detaliczna była ponad dwukrotnie wyższa i wynosiła 31 924 EUR (37 990 EUR z VAT ⁽⁴⁵⁸⁾) ⁽⁴⁵⁹⁾. Podobnie, również w marcu 2024 r., nowy Polestar 4 marki Geely był oferowany w Chinach po cenie wyjściowej wynoszącej 38 331 EUR (299 000 CNY) przed rabatami, podczas gdy w Niemczech jego cena wyjściowa wynosiła 53 109 EUR (63 200 EUR z VAT) ⁽⁴⁶⁰⁾. Ponadto ceny w Chinach spadają, o czym świadczą niedawne przykłady, a mianowicie: od stycznia cena modelu 3 Tesli w Chinach spadła o ponad 4 500 USD, a w czerwcu NIO obniżył swoje ceny o 4 200 USD ⁽⁴⁶¹⁾. W marcu 2024 r. również BYD obniżył cenę swojego najtańszego modelu Seagull o 5 %. W 2023 r. BYD obniżył cenę Yuan Plus (swojego najlepiej sprzedającego się samochodu „Atto 3” w Unii) o 12 % na rynku chińskim ⁽⁴⁶²⁾. Ten spadek cen w Chinach stanowi dodatkową zachętę dla przedsiębiorstw do zwiększenia wywozu i wejścia na nowe rynki o wyższych poziomach cen, takich jak rynek unijny.
- (1123) Jeżeli chodzi o jasny plan działania dotyczący BEV w Unii, w przeciwieństwie do rynków innych państw trzecich UE wyznaczyła bardzo wysoki cel dotyczący liczby zarejestrowanych BEV. W związku z tym do 2035 r. 100 % nowo zarejestrowanych samochodów w Unii (ponad 9 mln samochodów) powinno być pojazdami bezemisyjnymi, w szczególności BEV, podczas gdy w Stanach Zjednoczonych cel ten wynosi jedynie 50 %.
- (1124) Jak wyjaśniono w motywach 1141 i 1142, Chiny mają już nadwyżkę mocy produkcyjnych w odniesieniu do NEV (BEV i PHEV), które będą w dużej mierze wykorzystywane do wywozu na rynek unijny, ze względu na swoją atrakcyjność w porównaniu z rynkami innych państw trzecich.
- (1125) Ponadto w trakcie dochodzenia na rynku unijnym obecnych było co najmniej 14 chińskich producentów eksportujących, takich jak Aiyways, BYD, Chery, Dongfeng (marki Dongfeng i Voyah), Geely ⁽⁴⁶³⁾ (marki Polestar, Zeeker i Lotus), Great Wall Motors (marka Ora), Hongqi, JAC (marki JAC i DR), SAIC (marki MG i Maxus), NIO, Ora, Seres, Skywell i Zhidou ⁽⁴⁶⁴⁾. Udział tych chińskich producentów eksportujących w rynku wzrósł łącznie z 1,9 % w 2020 r. do 7,3 % w okresie objętym dochodzeniem, jak przedstawiono w tabeli 12.
- (1126) Po okresie objętym dochodzeniem duża liczba chińskich producentów eksportujących ogłosiła, że zamierza wprowadzić na rynek unijny kilka nowych modeli BEV, a także zwiększyć swoją obecność na rynku unijnym poprzez wejście na rynki większej liczby państw członkowskich UE w perspektywie krótkoterminowej. Oświadczenia te wyraźnie wskazują na zainteresowanie chińskich producentów eksportujących rynkiem unijnym. Na przykład ⁽⁴⁶⁵⁾ spółka Xpeng Inc, która jest już obecna w Niderlandach, w 2024 r. zamierza wejść na rynek niemiecki i francuski ⁽⁴⁶⁶⁾. Luksusowa marka Voyah należąca do Dongfeng, która jest już obecna w Finlandii, w 2024 r. zamierza wejść na rynek hiszpański i portugalski, a być może także na rynek niemiecki, francuski i włoski ⁽⁴⁶⁷⁾. Great Wall Motor planuje rozszerzyć swoją obecność w Unii na siedem dodatkowych państw poza Niemcami, takich jak Włochy, Hiszpania, Portugalia, Niderlandy, Belgia, Luksemburg i Austria ⁽⁴⁶⁸⁾. Z końcem 2023 r. Zeeker, marka premium Geely, zaczęła również sprzedawać markę Zeeker 001 w Niderlandach ⁽⁴⁶⁹⁾.

⁽⁴⁵⁸⁾ Podatek od wartości dodanej

⁽⁴⁵⁹⁾ <https://carnewschina.com/2024/03/04/2024-byd-yuan-plus-launched-2200-usd-cheaper-than-before/> i <https://bydeurope.com/article/436>.

⁽⁴⁶⁰⁾ <https://cnevpost.com/2024/03/07/polestar-cuts-polestar-4-price-in-china-2/> i <https://media.polestar.com/global/en/media/pressreleases/677832>.

⁽⁴⁶¹⁾ <https://www.cnbc.com/2023/06/12/nio-cuts-prices-for-its-cars-and-delays-business-expansion-plans.html>

⁽⁴⁶²⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-lowers-starting-price-its-lowest-priced-ev-model-seagull-by-54-2024-03-06/>

⁽⁴⁶³⁾ Pojazdy marki Volvo należącej do koncernu Geely nie były przywożone z Chin w okresie badanym.

⁽⁴⁶⁴⁾ Wykaz ten nie jest wyczerpujący.

⁽⁴⁶⁵⁾ Wykaz przykładów nie jest wyczerpujący.

⁽⁴⁶⁶⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/xpeng-says-it-plans-expand-into-more-european-markets-next-year-2023-09-04/>

⁽⁴⁶⁷⁾ <https://www.electrive.com/2024/02/05/voyah-plans-to-enter-core-european-markets-in-2024/>

⁽⁴⁶⁸⁾ <https://cnevpost.com/2023/11/27/great-wall-to-enter-more-european-countries-report/>

⁽⁴⁶⁹⁾ <https://cnevpost.com/2023/12/11/zeeker-begins-deliveries-europe/>

- (1127) Ponadto BYD wprowadził na rynek unijny szósty model BEV – Seal U, oprócz Atto 3, Dolphin, Seal, Han, Tang ⁽⁴⁷⁰⁾. MG również zamierza wprowadzić model IM L6 w Unii w 2025 r. ⁽⁴⁷¹⁾ NIO zamierza wprowadzić swoją tańszą podmarkę o nazwie Firefly w Europie w 2025 r. ⁽⁴⁷²⁾ Marka HiPhi chińskiego producenta pojazdów elektrycznych premium Human Horizons ogłosiła europejskie ceny swoich modeli i w 2023 r. zaczęła przyjmować w Niemczech wstępne zamówienia z cenami przekraczającymi 100 000 EUR ⁽⁴⁷³⁾. Ponadto BYD ogłosił, że zamierza znacznie zwiększyć swój udział w rynku unijnym z 1,1 % do 5 % do 2025 r. ⁽⁴⁷⁴⁾
- (1128) Ponadto Transport & Environment ⁽⁴⁷⁵⁾ szacuje, że udział w rynku chińskich i europejskich marek zakupionych przez chińskie przedsiębiorstwa osiągnie 11 % w 2024 r., 14 % w 2025 r. i 20 % do 2027 r. ⁽⁴⁷⁶⁾
- (1129) Podsumowując, biorąc pod uwagę politykę rządu ChRL polegającą na zachęcaniu chińskich producentów do wywozu BEV, wysoką atrakcyjność rynku unijnego, ogromną nadwyżkę mocy produkcyjnych w Chinach i znacząco wysokie wolne moce produkcyjne, a także fakt, że wielkość przywozu BEV z ChRL znacznie wzrosła od 2020 r., czynniki te wskazują na prawdopodobieństwo, że przywóz ten będzie nadal znacznie rósł, już w perspektywie krótkoterminowej oraz w kolejnych latach. Wzrost ten będzie następował głównie za sprawą chińskich marek rodzimych i europejskich marek kupionych przez chińskie przedsiębiorstwa kosztem przemysłu Unii, który prawdopodobnie będzie nadal tracił swój udział w rynku.

Prawdopodobne zmiany udziału przywozu z Chin w rynku unijnym

- (1130) CCCME stwierdziła, że aby ocenić wielkość przywozu BEV z Chin i prawdopodobieństwo jego wzrostu w przyszłości, należy ocenić cały przywóz BEV z Chin, a w szczególności przywóz własny przez przemysł BEV w Unii.
- (1131) Przedmiotem obecnego dochodzenia jest cały przywóz subsydiowany BEV pochodzących z Chin, niezależnie od własności określonego przedsiębiorstwa. W odpowiedzi na ten argument Komisja rozbiła cały przywóz z Chin na przywóz dokonywany przez chińskich eksporterów powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów z silnikiem ICE (Renault, BMW i Mercedes-Benz), którzy przechodzą na produkcję BEV na rynku unijnym, przywóz od Tesli oraz przywóz od wszystkich innych chińskich marek importowych, takich jak europejskie marki nabyte w przeszłości przez chińskie przedsiębiorstwa (Polestar i MG), chińskich producentów oryginalnych pojazdów z silnikiem ICE (BYD, Chery, Dongfeng itp.) oraz chińskie przedsiębiorstwa typu start-up (NIO, Xpeng itp.).
- (1132) Udział w rynku przywozu chińskich producentów eksportujących powiązanych z przemysłem unijnym oraz całego pozostałego przywozu z Chin, oparty na liczbie zarejestrowanych pojazdów, kształtował się w następujący sposób:

Tabela 12a –

Podział udziału w rynku przywozu z Chin

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Udział w rynku przywozu chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów z silnikiem ICE przechodzącymi na produkcję BEV	0,3 %	4,4 %	5,5 %	[4,7 – 5,7] % ⁽¹⁾
Tesla	1,2 %	8,2 %	11,1 %	[9,8 – 10,8] %

⁽⁴⁷⁰⁾ https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/byd/seal-u/?itm_source=Biblio&itm_campaign=Biblio-related&itm_medium=Biblio-footer-1

⁽⁴⁷¹⁾ <https://www.carmagazine.co.uk/car-news/first-official-pictures/mg/im-concept/>

⁽⁴⁷²⁾ <https://cnevpost.com/2023/12/15/nio-to-launch-firefly-brand-europe-2024/>

⁽⁴⁷³⁾ <https://cnevpost.com/2023/06/20/hiphi-accepting-pre-orders-hiphi-x-z-europe/>

⁽⁴⁷⁴⁾ <https://www.autonews.com/china/how-byd-aims-become-top-ev-player-europe>

⁽⁴⁷⁵⁾ Grupa ekspertów prowadząca kampanię na rzecz czystego i zrównoważonego transportu dla wszystkich.

⁽⁴⁷⁶⁾ <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2024/03/TE-EV-tariffs-paper.pdf>

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Udział w rynku całego pozostałego przywozu z Chin	1,9 %	2,5 %	5,1 %	7,3 %

(¹) Ani EEA, ani S&P Global Mobility nie zgłaszają pochodzenia BEV. W związku z tym, aby odróżnić wielkość BEV należących do modeli grupy Tesla przywożonych z Chin od modeli produkowanych w Unii, Komisja wykorzystwała odpowiedzi eksporterów na pytania zawarte w kwestionariuszu przedstawione przez przedsiębiorstwo Tesla we wniosku o indywidualne badanie, jak wyjaśniono w motywie (183). Ponadto odpowiednie dane za okres objęty dochodzeniem nie są publicznie dostępne, w związku z czym Komisja przedstawiła informacje dotyczące udziału Tesli w rynku w przedziałach. W celu ochrony poufności danych dotyczących pojazdów Tesli Komisja musiała przedstawić odpowiednie dane dotyczące przywozu dokonywanego przez chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów z silnikiem ICE przechodzącymi na produkcję BEV również w przedziałach, ponieważ w przeciwnym razie dane dotyczące pojazdów Tesli można by obliczyć poprzez odliczenie. Komisja przedstawi dokładne dane w rozporządzeniu w sprawie cel ostatecznych, gdy tylko niezbędne dane zostaną udostępnione publicznie.

Źródło: EEA i S&P Global Mobility

(1133) Z powyższej tabeli wynika, że udział w rynku przywozu unijnych producentów oryginalnych pojazdów z silnikiem ICE przechodzących na produkcję BEV w łącznym przywozie z Chin pozostawał stosunkowo stabilny od 2021 r., przy jednoczesnym wzroście w latach 2020–2021 i w okresie objętym dochodzeniem, i wynosił [4,7–5,7] % w okresie objętym dochodzeniem, a zatem jest niższy od udziału w rynku całego pozostałego przywozu z Chin, który wzrósł z 1,9 % w 2020 r. do 7,3 % w okresie objętym dochodzeniem.

(1134) Komisja ustaliła również przywóz z Chin w ujęciu kwartalnym w okresie objętym dochodzeniem, co przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 12b –

Podział udziału w rynku przywozu z Chin

	Okres objęty dochodzeniem			
	październik – grudzień 2022 r.	styczeń–marzec 2023 r.	kwiecień – czerwiec 2023 r.	lipiec – wrzesień 2023 r.
Udział w rynku przywozu chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów z silnikiem ICE przechodzącymi na produkcję BEV	[4,2 – 5,8] %	[4,3 – 5,9] %	[3,8 – 5,3] %	[5,6 – 6,8] %
Tesla	[10,6 – 12,2] %	[12,8 – 14,4] %	[8,9 – 10,4] %	[6,6 – 7,8] %
Udział w rynku całego pozostałego przywozu z Chin	6,8 %	5,6 %	7,8 %	8,8 %

Źródło: S&P Global Mobility

(1135) Z powyższej tabeli wynika, że w ujęciu kwartalnym udział w rynku całego pozostałego przywozu z Chin wzrósł w trzech z czterech kwartałów w okresie objętym dochodzeniem z 6,8 % w pierwszym kwartale do 8,8 % w czwartym kwartale i przekroczył udział w rynku przywozu dokonywanego przez unijnych producentów oryginalnych pojazdów z silnikiem ICE przechodzących na produkcję BEV, który w okresie objętym dochodzeniem wyniósł [5,6–6,8] %.

(1136) W przeciwieństwie do dużej liczby zapowiedzi ze strony chińskich producentów eksportujących, jak wyjaśniono w motywach 1126 i 1127, unijni producenci oryginalnych pojazdów z silnikiem ICE przechodzący na produkcję BEV nie ogłosili żadnych istotnych planów przywozu BEV z Chin. Większość z nich posiada jeden model lub markę BEV, które są przywożone z Chin w znacznie mniejszych ilościach w porównaniu z ich produkcją w Unii. Na przykład BMW ogłosiło, że jego model iX3 BEV, który był przywożony z Chin w okresie badanym, przestanie być przywożony z Chin

od 2025 r. ⁽⁴⁷⁷⁾ Grupa BMW zamierza importować z Chin markę MINI Cooper ⁽⁴⁷⁸⁾, grupa Mercedes-Benz – markę Smart, grupa Volkswagen – markę Cupra, a grupa Renault – model Dacia Spring. Udział tego przywozu w rynku jest stosunkowo stabilny od 2021 r. i nie przewiduje się jego znacznego wzrostu w bardzo krótkim okresie ani w najbliższej przyszłości.

- (1137) Ponadto nie oczekuje się również znacznego wzrostu przywozu pojazdów Tesli z Chin, ponieważ wolne moce produkcyjne Tesli są bardzo niewielkie, o ile w ogóle istnieją. Zgodnie z informacjami podanymi do wiadomości publicznej Tesla zamierza zwiększyć swoje moce produkcyjne w Chinach. Wydaje się jednak, że Tesla nie uzyskała jeszcze niezbędnych pozwoleń od organów regulacyjnych, i nie wiadomo, czy uzyska takie pozwolenia ⁽⁴⁷⁹⁾.
- (1138) Z powyższego wynika zatem, że jest prawdopodobne, iż w dającej się przewidzieć przyszłości nastąpi wzrost udziałów w rynku głównie ze strony marek chińskich. W związku z tym argument ten odrzucono.

5.4. Swobodne dysponowanie dostatecznymi rezerwami mocy produkcyjnych i zdolność absorpcyjna rynków państw trzecich

- (1139) Rząd ChRL nie przedstawił wykazu producentów BEV w Chinach. W związku z tym Komisja musiała skorzystać z publicznie dostępnych informacji w tym zakresie. Jak wynika z tych informacji, według agencji Bloomberg w 2023 r. w Chinach działało około 100 chińskich producentów samochodów elektrycznych, co oznacza spadek z około 500 w 2019 r. ⁽⁴⁸⁰⁾

a) Moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w Chinach

- (1140) Jak wyjaśniono w motywie 49, w trakcie dochodzenia zgłosiło się 21 chińskich grup producentów eksportujących, przedkładając odpowiedzi w ramach kontroli wrywkowej. Na podstawie tych odpowiedzi, jak przedstawiono w tabeli 13, w okresie badanym ci chińscy producenci eksportujący posiadali rosnące moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne. W okresie objętym dochodzeniem ich wolne moce produkcyjne osiągnęły prawie 2,3 mln BEV, co stanowi 1,5-krotność całkowitej rzeczywistej konsumpcji BEV w Unii w tym samym okresie, wynoszącej 1 519 082 sztuk, jak przedstawiono w tabeli 1.

Tabela 13 –

Produkcja i moce produkcyjne chińskich współpracujących producentów eksportujących

Sztuki	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Produkcja	504 068	1 610 665	3 274 332	3 991 030
Indeks	100	320	650	792
Moce produkcyjne	2 179 815	3 153 783	4 945 495	6 278 576
Indeks	100	145	227	288
Wolne moce produkcyjne	1 675 747	1 543 118	1 671 163	2 287 546
Indeks	100	92	100	137
Stopa wykorzystania mocy produkcyjnych	23 %	51 %	66 %	64 %
Indeks	100	221	286	275

Źródło: Odpowiedzi chińskich producentów eksportujących w ramach kontroli wrywkowej

⁽⁴⁷⁷⁾ <https://www.bmwblog.com/2024/03/25/bmw-thinks-impact-chinese-imports-europe-exaggerated/>

⁽⁴⁷⁸⁾ <https://carnewschina.com/2023/10/14/made-in-china-mass-produced-electric-mini-cooper-rolled-off-assembly-line-market-entry-in-2024/>

⁽⁴⁷⁹⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/teslas-china-made-ev-sales-jump-687-yy-december-2024-01-03/#:~:text=Tesla's%20ambitious%20plans%20to%20expand,the%20Reuters%20Auto%20File%20newsletter>

⁽⁴⁸⁰⁾ <https://www.bloomberg.com/features/2023-china-ev-graveyards/#:~:text=There%20are%20now%20around%20100,from%20roughly%20500%20in%202019>

- (1141) Dane dotyczące produkcji, mocy produkcyjnych i wolnych mocy produkcyjnych oparte na współpracujących producentach eksportujących są jednak niekompletne. Z informacji opublikowanych przez Chińskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów („CAAM”) wynika, że łączna produkcja BEV w Chinach wyniosła 5,8 mln, jak wskazano w motywie 1144. W związku z tym, zakładając, że chińscy producenci BEV, którzy nie wzięli udziału w dochodzeniu, mieli taki sam wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych jak chińscy producenci eksportujący, którzy wzięli udział w dochodzeniu, całkowita zdolność produkcyjna BEV w Chinach wynosiła 9,18 mln sztuk, a wolne moce produkcyjne – 3,34 mln BEV, co stanowi 2,2-krotność konsumpcji BEV w Unii w okresie objętym dochodzeniem.
- (1142) Ponadto, ponieważ na tych samych liniach produkcyjnych producent samochodów może produkować zarówno samochody spalinowe, jak i BEV, Komisja przeanalizowała również całkowite moce produkcyjne samochodów osobowych w Chinach na podstawie publicznie dostępnych informacji. Z analizy tej wynika, że w artykule opublikowanym przez China Daily wspomniano, że według Chińskiego Stowarzyszenia Samochodów Osobowych zdolność produkcyjna NEV i samochodów osobowych z silnikiem spalinowym wyniosła w Chinach w 2021 r. 40,89 mln sztuk ⁽⁴⁸¹⁾. Ponadto agencja prasowa Reuters wspomniała w artykule, że według Chińskiego Stowarzyszenia Samochodów Osobowych całkowita zdolność produkcyjna samochodów osobowych (NEV i samochodów osobowych z silnikiem spalinowym) wyniosła na koniec 2022 r. 43 mln, a wskaźnik wykorzystania zakładu produkcyjnego wyniósł 54,5 % ⁽⁴⁸²⁾. W związku z tym wolne moce produkcyjne w odniesieniu do samochodów osobowych w Chinach wynosiły 23,4 mln sztuk. Te wolne moce produkcyjne można wykorzystać do produkcji BEV na rynek unijny.
- (1143) Ponadto zgłoszono również, że rząd ChRL jest świadomy nadwyżki zdolności produkcyjnej samochodów osobowych i wdrożył bardziej rygorystyczny system udzielenia pozwoleń przez organy regulacyjne, który ma wpływ na przedsiębiorstwa w kontekście zakładania nowej produkcji pojazdów elektrycznych w Chinach ⁽⁴⁸³⁾. Nowi producenci BEV nadal rozpoczynają jednak działalność w Chinach, np. chiński producent inteligentnej elektroniki użytkowej Xiaomi ⁽⁴⁸⁴⁾.

b) *Produkcja w Chinach*

- (1144) Według CAAM ⁽⁴⁸⁵⁾ produkcja BEV w Chinach znacznie wzrosła. W związku z tym, jak pokazano w tabeli 14, w okresie objętym dochodzeniem w Chinach wyprodukowano 5 836 000 BEV, co stanowi wzrost o 489 % w porównaniu z 2020 r., kiedy to wyprodukowano 991 000 BEV.

Tabela 14 –

Łączna produkcja BEV w Chinach

szt.	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
BEV wyprodukowane w Chinach	991 000	2 761 000	5 132 000	5 836 000
<i>Indeks</i>	100	279	518	589

Źródło: CAAM

c) *Popyt w Chinach*

- (1145) W 2023 r. łączna sprzedaż samochodów osobowych w Chinach wyniosła 26,06 mln sztuk ⁽⁴⁸⁶⁾. Prognozuje się, że w 2024 r. sprzedaż samochodów osobowych wzrośnie o 3,1 % do 26,8 mln sztuk w porównaniu z 2023 r. ⁽⁴⁸⁷⁾

⁽⁴⁸¹⁾ <http://epaper.chinadaily.com.cn/a/202303/29/WS64238227a310777689887b55.html>

⁽⁴⁸²⁾ <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-auto-workers-bear-brunt-price-war-fallout-widens-2023-09-05/>

⁽⁴⁸³⁾ <https://www.ft.com/content/29d20e6c-29d0-4603-abeb-caf55f5dd9c3>

⁽⁴⁸⁴⁾ <https://edition.cnn.com/2024/03/28/business/chinas-xiaomi-ev-launch-intl-hnk/index.html>

⁽⁴⁸⁵⁾ <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/65/id/2030.html>

⁽⁴⁸⁶⁾ <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/64/id/2015.html>

⁽⁴⁸⁷⁾ https://auto.economicstimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

- (1146) W 2023 r. łączna sprzedaż NEV w Chinach (BEV i PHEV) wyniosła 9,49 mln ⁽⁴⁸⁸⁾. Szacuje się, że w 2024 r. sprzedaż NEV wzrośnie o 20 % w porównaniu z 2023 r. ⁽⁴⁸⁹⁾, osiągając tym samym 11,4 mln sztuk.
- (1147) Sprzedaż BEV (liczba rejestracji) wyniosła w okresie objętym dochodzeniem ponad 5 mln, jak przedstawiono w poniższej tabeli. Ponadto, jak wynika z danych CAAM, w Chinach sprzedano i zarejestrowano około 87 % wyprodukowanych BEV.

Tabela 15 –

Ogólny popyt w Chinach

szt.	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Liczba BEV zarejestrowanych w Chinach	931 000	2 734 000	4 350 000	5 092 500
Indeks	100	294	467	547

Źródło: <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2022/trends-in-electric-light-duty-vehicles> i InsideEVs, „Nowy rekord: w Chinach w 2023 roku sprzedano 8 milionów samochodów typu plug-in” ⁽⁴⁹⁰⁾

- (1148) Wzrost o 20 % rynku BEV w Chinach w 2024 r. przełożył się na 6,1 mln BEV, w porównaniu ze zdolnością produkcyjną wynoszącą ponad 9 mln BEV. W związku z tym Komisja wstępnie stwierdziła, że rynek krajowy w Chinach nie byłby w stanie wchłonąć swoich dużych wolnych mocy produkcyjnych.

d) Wywóz z Chin i dostępność innych rynków eksportowych

- (1149) Z oficjalnych statystyk celnych przedstawionych przez władze chińskie wynika, że w okresie objętym dochodzeniem Chiny dokonały wywozu 1 471 136 BEV (co odpowiada wzrostowi o 659 % w porównaniu z 2020 r.), z czego 486 550 BEV wywieziono do Unii, co stanowi wzrost o 1 343 % w porównaniu z 2020 r.

Tabela 16 –

Wywóz BEV z Chin

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Łączny wywóz z Chin	193 916	499 993	945 337	1 471 136
Indeks	100	258	487	759
Wywóz z Chin do Unii	33 731	171 822	328 391	486 550
Indeks	100	509	974	1 443
% wywozu z Chin do Unii vs. łączny wywóz	17,4 %	34,5 %	34,7 %	33,1 %

Źródło: GTA

- (1150) Z powyższej tabeli wynika, że rynek unijny jest głównym rynkiem eksportowym dla chińskich producentów eksportujących, którzy reprezentują 33,1 % całkowitego wywozu BEV z Chin. Inne rynki docelowe to Zjednoczone Królestwo (10 % całkowitego chińskiego wywozu), Tajlandia (9 % całkowitego chińskiego wywozu), Filipiny (7 % całkowitego chińskiego wywozu) i Australia (6 % całkowitego chińskiego wywozu).

⁽⁴⁸⁸⁾ <http://en.caam.org.cn/Index/show/catid/66/id/2039.html>

⁽⁴⁸⁹⁾ https://auto.economicstimes.indiatimes.com/news/passenger-vehicle/china-car-sales-expected-to-rise-3-in-2024-industry-association/105951270?utm_source=top_news&utm_medium=tagListing

⁽⁴⁹⁰⁾ [https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20registrations%20in%202023%20\(YOY%20change\)%3A,%25\)%20and%2037%25%20market%20share](https://insideevs.com/news/707264/china-plugin-car-sales-2023/#:~:text=Plug%2Din%20car%20registrations%20in%202023%20(YOY%20change)%3A,%25)%20and%2037%25%20market%20share)

(1151) Udział BEV wywożonych do Unii w łącznym wywozie z Chin wzrósł z 17,4 % w 2020 r. do 33,1 % w okresie objętym dochodzeniem. Choć całkowity chiński wywóz BEV wzrósł ponad sześciokrotnie w okresie badanym, wywóz do Unii wzrósł w znacznie szybszym tempie, tj. ponad dziesięciokrotnie w tym samym okresie.

(1152) Ponadto, jak przedstawiono w motywie 1120 i tabeli 11, rynki Stanów Zjednoczonych i Unii są największymi rynkami samochodów osobowych po Chinach, przy czym rynek Stanów Zjednoczonych jest chroniony przed przywozem chińskich BEV wysokimi cłami przywzowowymi, jak wyjaśniono w motywie 1121. Inne rynki, takie jak Zjednoczone Królestwo, Japonia i Korea, są stosunkowo małymi rynkami w porównaniu z rynkiem unijnym, jak pokazano w tabeli 11, w związku z czym zdolność absorpcyjna rynków tych państw trzecich jest ograniczona. Ponadto na innych rynkach państw trzecich, takich jak Stany Zjednoczone i Turcja, również istnieją bariery handlowe ograniczające przywóz chińskich BEV, jak wyjaśniono w motywie 1121.

e) *Wniosek*

(1153) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że w najbliższych miesiącach i latach znaczna nadwyżka mocy produkcyjnych BEV będzie nadal kierowana na rynek unijny. Obecna nadwyżka mocy produkcyjnych i niewystarczająca zdolność absorpcyjna rynków państw trzecich lub rynku krajowego w Chinach wskazują na prawdopodobieństwo dalszego znacznego wzrostu chińskiego wywozu towarów po cenach subsydiowanych do Unii.

5.5. **Poziom cen przywozu towarów po cenach subsydiowanych**

(1154) BEV z Chin, które dotarły na rynek Unii w okresie objętym dochodzeniem, były przywożone po znacznie niższych cenach niż ceny stosowane przez przemysł Unii. Jak wyjaśniono w motywie 1029, Komisja ustaliła średnie ważone stopy podcięć cenowych w okresie objętym dochodzeniem na poziomie 12,7 % na podstawie rodzaju analizy typu na tym samym poziomie handlu. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1033, cena sprzedaży chińskich producentów eksportujących objętych próbą była o 30 % niższa niż średni ważony koszt produkcji ponoszony przez przemysł Unii.

(1155) Mając na uwadze charakter rynku unijnego, który jest bardzo przejrzysty i wrażliwy na ceny, poziom cen rosnącego przywozu towarów objętego subsydiami prawdopodobnie spowoduje jeszcze większą penetrację rynku unijnego i będzie nadal wywierać znaczną presję cenową na producentów unijnych w czasie, gdy przemysł Unii jest szczególnie podatny na zagrożenia, ponieważ rynek przechodzi z produkcji pojazdów z silnikiem ICE na BEV.

(1156) Komisja stwierdziła ponadto istnienie tłumienia cen. W okresie badanym przemysł Unii prowadził sprzedaż poniżej kosztów produkcji. Ze względu na znaczną presję cenową spowodowaną tanim przywozem subsydiowanym z ChRL przemysł Unii nie miał możliwości podniesienia swoich cen sprzedaży w celu osiągnięcia rentowności, co doprowadziło do straty.

5.6. **Stan zapasów**

(1157) Poziom zapasów chińskich producentów eksportujących objętych próbą opisano szczegółowo w motywie 1017, w którym wskazano, że na koniec okresu objętego dochodzeniem chińscy producenci eksportujący posiadali znaczne zapasy BEV w Unii (4,3 % konsumpcji na rynku unijnym (liczba rejestracji) w okresie objętym dochodzeniem lub około 19 % liczby rejestracji po przywozie z Chin. Tak duże ilości łatwo dostępnych BEV są wyraźnie przeznaczone głównie do sprzedaży na rynku unijnym.

(1158) Ponadto w prasie informowano o zatłoczeniu BEV przywożonych z Chin i składowanych w portach Unii ze względu na trudności logistyczne związane z dalszym transportem ⁽⁴⁹¹⁾. Oprócz tego w maju 2024 r. w belgijskich portach odnotowano znaczne zapasy chińskich BEV od SAIC, BYD, Nio, Xpeng, Lynk & Co, Omoda i Hongqi (1 30 000 BEV) ⁽⁴⁹²⁾.

⁽⁴⁹¹⁾ Alim, A. N., Wright, R., Campbell, P. i Li, G., „Wraz ze wzrostem przywozu pojazdów europejskie porty zmieniły się w parkingi samochodowe”, *Financial Times*, 9 kwietnia 2024 r., <https://on.ft.com/43OrRc7>

⁽⁴⁹²⁾ <https://www.euronews.com/business/2024/05/15/european-ports-turned-into-car-parks-as-ev-makers-hunt-buyers>

- (1159) Dostępność tych zapasów wskazuje na nieuchronny charakter zagrożenia wystąpieniem szkody dla producentów unijnych.

5.7. Przewidywalność i nieuchronność zmiany okoliczności

- (1160) Art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego stanowi, że „zmiana okoliczności które stworzą sytuację, w której subsydlum wyrządzi szkodę, musi być dokładnie przewidziana i stanowić bezpośrednie zagrożenie”.
- (1161) Wszystkie wyżej wymienione czynniki zostały przeanalizowane i zweryfikowane w odniesieniu do okresu objętego dochodzeniem.
- (1162) W okresie badanym wielkość przywozu z Chin wzrosła gwałtownie – ponad pięciokrotnie w porównaniu z początkiem okresu badanego. Przywóz ten wywarł znaczną presję na ceny, jak wskazuje stwierdzone podcięcie cenowe i tłumienie cen. W kontekście zwiększającej się konsumpcji przemysł Unii konsekwentnie tracił udziały w rynku w całym okresie badanym kosztem przywozu towarów po cenach subsydiowanych z Chin, osiągając najniższy punkt w okresie objętym dochodzeniem. W rezultacie zwłaszcza w okresie objętym dochodzeniem zaczęły występować utrudnienia hamujące postępujące przechodzenie z pojazdów z silnikiem spalinowym na BEV. W okresie objętym dochodzeniem pogorszyły się również rentowność wzrost w inwestycji i przepływy pieniężne.
- (1163) Jeżeli tendencja ta utrzyma się, przemysł Unii nie będzie w stanie zwiększyć swojej produkcji BEV, a jest to konieczne w związku z przechodzeniem rynku unijnego z pojazdów z silnikiem ICE na BEV, i jego sytuacja natychmiast przekształci się w istotną szkodę. Ponadto, jak wyjaśniono w motywach 1126 i 1127, chińskie wolne moce produkcyjne w zakresie BEV są co najmniej 2,2 razy większe niż konsumpcja w Unii, która nie może zostać wchłonięta przez chiński popyt krajowy, jak wyjaśniono w motywie 1148, ani przez inne główne chińskie rynki eksportowe ze względu na wysokie bariery wejścia i wielkość tych rynków, jak wyjaśniono w motywach 1120 i 1121. Ponadto dowody wskazują, że chińscy producenci eksportujący zamierzają jeszcze bardziej zwiększyć swoją obecność na rynku w kluczowych państwach UE w najbliższej przyszłości, w tym poprzez wprowadzanie do obrotu nowych modeli. Wreszcie polityka rządu ChRL zachęca do dalszego nieuchronnego wzrostu wywozu.
- (1164) Powyższe fakty i elementy wskazują, że przywóz subsydiowany będzie dalej rósł, w związku z czym istnieje duże prawdopodobieństwo, że wkrótce przemysł Unii dozna szkody.

5.8. Argumenty stron

- (1165) Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło, że oczekuje się, iż kilku producentów unijnych wprowadzi bardziej przystępne cenowo modele BEV w kolejnych latach, w związku z czym większa obecność producentów unijnych w segmentach niższych cen będzie wywierać presję na zmniejszenie wszelkiego potencjalnego wzrostu udziału w rynku producentów chińskich. Ponadto przedsiębiorstwo 24 stwierdziło, że producenci unijni otrzymają w tym procesie pomoc ze względu na tradycyjną przewagę konkurencyjną, jaką przemysł zbudował przez kilkadziesiąt lat udanej konkurencji na rynku unijnym i światowym rynku samochodów osobowych. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło również, że na przemysł samochodów osobowych duży wpływ miały takie czynniki, jak marka i lojalność, a także wartość odsprzedaży, oraz że czynniki te od dawna stanowią istotne bariery dla chińskich podmiotów wchodzących na rynek unijny i będą tak nadal występować w przyszłości. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło również, że w przeciwieństwie do chińskich producentów eksportujących przemysł Unii miał silną pozycję na rynku unijnym w odniesieniu do sieci dystrybucji i usług posprzedażnych, co ułatwia sprzedaż na rynku unijnym.
- (1166) Chociaż przemysł Unii zamierza wprowadzić na rynek unijny więcej modeli BEV w różnych cenach, oczekuje się, że chińscy producenci eksportujący dostosują się do tych nowych modeli BEV i zaoferują podobne BEV po jeszcze niższych cenach, podobnie jak miało to miejsce w okresie objętym dochodzeniem, jak wyjaśniono w motywie 1029. Jak wyjaśniono w motywie 1037, przemysł Unii miał tradycyjną przewagę konkurencyjną na rynku pojazdów z silnikiem ICE. W przeszłości chińscy producenci pojazdów z silnikiem ICE nie odnieśli sukcesu na rynku unijnym, ponieważ pojazdy z silnikiem ICE produkowane przez producentów unijnych były technologicznie bardziej zaawansowane i miały wyższy standard niż chińskie pojazdy z silnikiem ICE, zwłaszcza w odniesieniu do bezpieczeństwa. Sytuacja dotycząca przemysłu BEV jest jednak inna, ponieważ producenci unijni są nadal na wczesnym etapie rozwoju technologii BEV, podczas gdy w Chinach rozwój takiej technologii rozpoczął się kilka lat temu i jest już zaawansowany. Jeżeli chodzi o lojalność klientów i markę, jak wyjaśniono w motywie 1037, szybki wzrost Tesli jest wyraźnym przykładem, że wartość marki zbudowana na samochodach z silnikiem ICE lub jej brak ma marginalne znaczenie dla sukcesu i możliwości kształtowania cen na rynku BEV. W szczególności, biorąc pod uwagę unijny cel polegający na zastąpieniu pojaz-

dów z silnikiem ICE pojazdami BEV do 2035 r., jak wyjaśniono w motywie 1222, bardzo prawdopodobne jest, że konsumenci obecni w środkowym i niższym segmencie przestawią się na tańsze chińskie BEV. Jeżeli chodzi o dystrybucję, Chińczycy są w trakcie budowy sieci dystrybucji, a także korzystają ze sprzedaży przez internet, która już okazała się udaną strategią dla Tesli. W związku z tym argument ten odrzucono.

5.9. Wniosek

- (1167) W świetle analizy wszystkich wyżej wymienionych faktów i dowodów Komisja stwierdziła, że istnieje zagrożenie wystąpieniem istotnej szkody dla przemysłu Unii, która jest jednoznacznie przewidywalna i nieuchronna.
- (1168) Obecna sytuacja przemysłu Unii, w której nie może być realizowana sprzedaż niezbędna do odzyskania wysokich inwestycji potrzebnych na rynku przejściowym, prawdopodobnie jeszcze bardziej pogorszy dalszy przywóz BEV z ChRL po cenach subsydiowanych, które stale rosły w znaczącym tempie oraz podcinały i tłumiły ceny, a także szczególnie ukierunkowanie rynku unijnego przez rząd ChRL, biorąc pod uwagę, że rynek unijny jest jedynym dużym otwartym rynkiem światowym. To zbliżające się urzeczywistnienie się istotnej szkody jeszcze bardziej zagrozi wzrostowi produkcji i sprzedaży BEV przemysłu Unii zgodnie z przejściem rynku unijnego z pojazdów z silnikiem ICE na BEV.
- (1169) Ponadto zmiana okoliczności, która w przeciwnym razie doprowadziłaby do takiego nieuchronnego urzeczywistnienia się szkody dla przemysłu Unii, jest jasna. Jak wykazano w motywach 1157 i 1158, chińscy producenci eksportujący posiadają duże ilości zapasów łatwo dostępnych BEV w Unii, które są wyraźnie przeznaczone do sprzedaży na rynku unijnym. Ponadto, jak wyjaśniono w motywach 1126 i 1127, duża liczba chińskich producentów eksportujących ogłosiła, że zamierza wprowadzić na rynek unijny kilka nowych modeli BEV, a także zwiększyć swoją obecność na rynku unijnym poprzez wejście na rynki większej liczby państw członkowskich UE w perspektywie krótkoterminowej. Oświadczenia te wyraźnie wskazują na zainteresowanie chińskich producentów eksportujących rynkiem unijnym. Jeżeli nie zostaną przedsięwzięte środki wyrównawcze, istnieje duże prawdopodobieństwo, że okoliczności te spowodują znaczne straty dla przemysłu Unii. Na nieuchronne wystąpienie takich okoliczności faktycznych prowadzących do istotnej szkody wyraźnie wskazują odwracająca się tendencja poziomu rentowności, która zaczęła się pogarszać w przypadku przemysłu Unii pod koniec okresu badanego, oraz stale malejący udział w rynku w okresie badanym. Wszystkie te okoliczności potwierdzają tymczasowe ustalenie dotyczące zagrożenia wystąpieniem szkody zgodnie z art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego

6. ZWIĄZEK PRZYCZYNOWY

6.1. Wpływ przywozu towarów po cenach subsydiowanych

- (1170) Jak przedstawiono w tabelach 2a i 2b, przywóz chińskich BEV i rejestracja BEV po przywozie spowodowały znaczny wzrost udziału w rynku unijnym w okresie badanym. W tym okresie udział przywozu w rynku wzrósł z 3,9 % w 2020 r. do 25,0 % w okresie objętym dochodzeniem, a odsetek zarejestrowanych pojazdów chińskich wzrósł z 3,5 % do 22,8 %.
- (1171) W motywach 1023–1032 Komisja wykazała, że przywóz z Chin podcinał ceny przemysłu Unii o co najmniej 12,7 % w okresie objętym dochodzeniem. Komisja ustaliła również, że przywóz z Chin tłumił ceny przemysłu Unii w okresie badanym.
- (1172) Ze względu na znaczny wzrost subsydiowanego przywozu chińskich BEV po cenach niższych od cen przemysłu unijnego przemysł Unii stracił udział w rynku w okresie objętym dochodzeniem i nie mógł nawet sprzedawać po cenach, które umożliwiłyby mu pokrycie jego kosztów. Dlatego też Komisja stwierdziła, że wspomniany przywóz towarów po cenach subsydiowanych wpłynął negatywnie na sytuację przemysłu Unii.

- (1173) Ponadto, jak opisano w sekcji 5, istnieje wiele czynników, które wskazują, że chińscy producenci BEV stanowią rosące zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii. Chińscy producenci BEV posiadają znaczne zapasy BEV w Unii, które są gotowe do sprzedaży na rynku unijnym. Ponadto w Chinach istnieją znaczne i rosące wolne moce produkcyjne, które są dostępne do celów wywozu. Jak wskazano w motywie 1121, Stany Zjednoczone, jedyne inny duży rynek eksportowy dla Chin, nałożyły środki, które wyraźnie powstrzymują wzrost przywozu. W związku z tym Unia stała się najatrakcyjniejszym rynkiem docelowym dla wywozu chińskiego.
- (1174) Ponadto oczywiste jest, że wzrost wywozu do Unii będzie kontynuowany i będzie dalej rósł w przewidywalnej przyszłości, jak wyjaśniono w motywach 1111–1138. Ten nieuchronny wzrost wywozu do Unii jeszcze bardziej zaszkodzi zdolności przemysłu Unii do zwiększenia poziomu sprzedaży, utrzymania swojego udziału w rynku i zabezpieczenia inwestycji poprzez umożliwienie godziwego zwrotu z inwestycji.
- (1175) Komisja uznała zatem wstępnie, że przywóz towarów po cenach subsydiowanych z Chin stanowi zagrożenie wystąpieniem istotnej szkody dla przemysłu Unii.

6.2. Pozostałe znane czynniki

- (1176) Zgodnie z art. 8 ust. 6 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała również, czy pozostałe znane czynniki pojedynczo lub łącznie są w stanie osłabić związek przyczynowy ustalony między przywozem towarów po cenach subsydiowanych a stwierdzonym zagrożeniem wystąpieniem szkody w taki sposób, aby taki związek nie był rzeczywisty i istotny.

6.2.1. Przywóz z państw trzecich

- (1177) Poza przywozem z Chin udział w rynku przywozu z Korei Południowej, Zjednoczonego Królestwa, Meksyku, Japonii i Stanów Zjednoczonych Ameryki wynosił ponad 1 % w okresie objętym dochodzeniem. Wielkość przywozu i udział w rynku, jak również średnie ceny importowe z tych państw trzecich kształtowały się w okresie badanym następująco:

Tabela 17 –

Przywóz z państw trzecich

Państwo		2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Korea Południowa	Liczba (w szt.)	56 330	71 252	62 765	90 011
	Indeks	100	126	111	160
	Udział w rynku	10,2 %	7,9 %	5,5 %	5,5 %
	Indeks	100	78	53	53
	Średnia cena (w EUR/szt.)	28 135	30 398	32 976	36 037
	Indeks	100	108	117	128
Zjednoczone Królestwo	Liczba (w szt.)	19 555	38 442	47 686	77 325
	Indeks	100	197	244	395
	Udział w rynku	3,6 %	4,3 %	4,2 %	4,7 %
	Indeks	100	121	117	132
	Średnia cena (w EUR/szt.)	27 307	26 417	26 423	26 275
	Indeks	100	97	97	96

Państwo		2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Meksyk	Liczba (w szt.)	291	29 090	25 484	31 310
	Indeks	100	9 997	8 757	10 759
	Udział w rynku	0,1 %	3,2 %	2,2 %	1,9 %
	Indeks	100	6 132	4 196	3 591
	Średnia cena (w EUR/szt.)	44 111	40 212	40 685	44 259
	Indeks	100	91	92	100
Japonia	Liczba (w szt.)	5 255	4 240	9 864	25 361
	Indeks	100	81	188	483
	Udział w rynku	1,0 %	0,5 %	0,9 %	1,5 %
	Indeks	100	49	90	161
	Średnia cena (w EUR/szt.)	20 176	23 937	31 643	31 385
	Indeks	100	119	157	156
Stany Zjednoczone	Liczba (w szt.)	67 799	34 084	5 031	23 904
	Indeks	100	50	7	35
	Udział w rynku	12,3 %	3,8 %	0,4 %	1,4 %
	Indeks	100	31	4	12
	Średnia cena (w EUR/szt.)	31 130	28 915	68 114	59 791
	Indeks	100	93	219	192
Pozostałe państwa	Liczba (w szt.)	849	1 332	2 307	1 564
	Indeks	100	157	272	184
	Udział w rynku	0,2 %	0,1 %	0,2 %	0,1 %
	Indeks	100	96	130	61
	Średnia cena (w EUR/szt.)	30 417	20 678	26 537	39 820
	Indeks	100	68	87	131
Ogółem wszystkie państwa z wyjątkiem ChRL	Liczba (w szt.)	150 079	178 440	153 137	249 475
	Indeks	100	119	102	166
	Udział w rynku	27,3 %	19,9 %	13,3 %	15,1 %
	Indeks	100	73	49	55
	Średnia cena (w EUR/szt.)	29 146	30 631	33 190	35 870
	Indeks	100	105	114	123

Źródło: dane organów celnych państw członkowskich.

- (1178) Przywóz z Korei Południowej wzrósł w okresie badanym z około 56 000 do około 90 000, ale jej udział w rynku spadł z 10,2 % w 2020 r. do 5,5 % w okresie objętym dochodzeniem. Ponadto średnie ceny importowe wzrosły i były średnio wyższe od chińskich cen importowych.
- (1179) Przywóz ze Zjednoczonego Królestwa wzrósł w okresie badanym z około 20 000 do około 77 000. Chociaż średnie ceny tego przywozu nieznacznie spadły w tym okresie, udział tego przywozu w rynku pozostał stosunkowo stabilny i nie wzrósł powyżej 5 % w okresie badanym. Chociaż średnie ceny importowe ze Zjednoczonego Królestwa były nieco niższe od cen importowych z Chin w 2020 r. i 2022 r. (odpowiednio 3,0 % i 0,1 %), w 2021 r. i w okresie objętym dochodzeniem były wyższe od chińskich cen importowych (odpowiednio 7,8 % i 4,0 %).
- (1180) Przywóz z Meksyku, Japonii i Stanów Zjednoczonych wynosił w okresie objętym dochodzeniem mniej niż 2 % udziału w rynku. Ponadto, z wyjątkiem Japonii w latach 2020 i 2021, średnie ceny importowe były znacznie wyższe od średnich cen importowych przywozu z Chin w całym okresie badanym.
- (1181) Przywóz ze wszystkich pozostałych państw był nieznaczny.
- (1182) Na podstawie powyższej analizy Komisja wstępnie stwierdziła, że przywóz z innych państw trzecich nie osłabiał związku przyczynowego między przywozem subsydiowanym a zagrożeniem wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem.

6.2.2. Wyniki wywozu przemysłu Unii

- (1183) Wyniki wywozu przemysłu Unii kształtowały się następująco:

Tabela 18 –

Wyniki wywozu przemysłu Unii

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość wywozu (w szt.)	190 101	291 766	454 555	632 256
Indeks	100	153	239	333
Ceny wywozu	42 374	40 082	47 723	47 482
Indeks	100	95	113	112

Źródło: Eurostat (kod CN 8703 80 10)

- (1184) Poziom wywozu BEV dokonywanego przez przemysł Unii wzrósł w okresie badanym o 233 %. Wzrost ten był wyższy w porównaniu ze sprzedażą przemysłu Unii na rynku unijnym, jak przedstawiono w tabeli 5.
- (1185) Średnia cen eksportowych przemysłu Unii przewyższała koszt produkcji, jak przedstawiono w tabeli 7.
- (1186) Wstępnie stwierdzono zatem, że wyniki wywozu przemysłu Unii nie osłabiły związku przyczynowego między przywozem subsydiowanym a stwierdzonym zagrożeniem wystąpieniem szkody.

6.2.3. Czynniki związane z popytem

- (1187) Kluczowe czynniki wpływające na popyt na BEV obejmują czas ładowania, dostępność infrastruktury ładowania, niepokój związany z zasięgiem oraz przepisy dotyczące emisji dwutlenku węgla z pojazdów, o których to czynnikach jest mowa w motywie 1223.
- (1188) Sprzedaż BEV i pojemność ładowania BEV są ze sobą pozytywnie skorelowane, przy czym pojemność ładowania BEV stanowi zasadniczy element wsparcia zwiększenia sprzedaży BEV na rynku unijnym.

- (1189) Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło, że brak dostatecznej publicznej infrastruktury ładowania stanowi kluczową przeszkodę w upowszechnianiu wśród konsumentów BEV w Unii oraz w istotny sposób ogranicza popyt konsumpcyjny, co ma niekorzystny wpływ na przemysł Unii. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło również, że w nadchodzących latach spodziewany jest znaczący rozwój unijnego rynku BEV.
- (1190) Komisja odnotowała, że przedsiębiorstwo 24 przedstawiło sprzeczne argumenty – z jednej strony stwierdziło, że istnieją czynniki stanowiące istotne ograniczenie popytu na BEV w Unii, takie jak infrastruktura ładowania, a z drugiej strony stwierdziło, że popyt szybko rośnie oraz że spodziewany jest znaczący rozwój unijnego rynku BEV. Komisja zgodziła się, że biorąc pod uwagę ambitne cele określone przez Unię i przewidziane w odpowiednich przepisach UE, można przewidzieć, że w kolejnych latach unijny rynek BEV będzie szybko się rozwijał. Uwzględniając brak innych dojrzałych technologii w zakresie bezemisyjnego napędu, można oczekiwać, że do 2035 r. rynek BEV osiągnie poziomy obecnego całego rynku samochodów osobowych.
- (1191) Ponadto Komisja odnotowała szybkie postępy na rzecz wyeliminowania wszelkich problemów związanych z ładowaniem – w domu, na prywatnym obszarze ładowania (na przykład na parkingu firmowy lub innym parkingu) lub poprzez dostęp do publicznego punktu ładowania. W Unii przepustowość infrastruktury ładowania dostępnej zarówno publicznie, jak i prywatnie, zwiększa się, biorąc pod uwagę zarówno analizę zainstalowanej mocy wytwórczej, jak i liczbę punktów ładowania. Do końca 2022 r. istniało 475 000 punktów ładowania o zainstalowanej mocy wytwórczej wynoszącej 5,1 kW na każdy BEV w Unii. Zainstalowana moc wytwórcza prywatnej infrastruktury ładowania wynosiła 8,0 kW na każdy BEV w Unii. Do 2030 r. całkowita ilość infrastruktury ładowania w Unii wzrośnie do 35 mln punktów ładowania ⁽⁴⁹³⁾.
- (1192) Ponadto UE przyjęła rozporządzenie w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych ⁽⁴⁹⁴⁾, które będzie wymagało umieszczenia na wszystkich drogach krajowych i autostradach w całej Unii ładowarek publicznych do 2025 r. zgodnie z liczbą samochodów elektrycznych poruszających się po drogach do tego czasu. Zgodnie z tym rozporządzeniem punkty ładowania powinny być dostępne co 60 km wzdłuż głównych autostrad w UE: (i) do dnia 31 grudnia 2025 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 400 kW, w tym co najmniej jeden punkt ładowania o mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW; (ii) do dnia 31 grudnia 2027 r. każda strefa ładowania zapewnia moc wyjściową na poziomie co najmniej 600 kW, w tym co najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy wyjściowej na poziomie co najmniej 150 kW. W rozporządzeniu tym przewidziano również obowiązkowe krajowe wartości docelowe w zakresie liczby pojazdów, takie jak zapewnienie za pomocą ogólnodostępnych stacji ładowania całkowitej mocy wyjściowej o wartości co najmniej 1 kW w odniesieniu do każdego lekkiego pojazdu elektrycznego o napędzie bateryjnym.
- (1193) W okresie badanym popyt na BEV na rynku unijnym wzrósł gwałtownie. W tabeli 1 przedstawiono, że zarówno widoczne, jak i rzeczywiste zużycie wzrosło w tym okresie o ponad 180 %. Oczekuje się, że postępy w zakresie technologii akumulatorów spowodują dalszą poprawę zasięgu i skrócenie czasu ładowania oraz że dostępność publicznej i prywatnej infrastruktury ładowania będzie dalej rosła, co stopniowo przyczyni się do wyeliminowania wszelkich powiązanych ograniczeń popytu. Mając na uwadze obowiązkowe cele w zakresie emisji z nowej sprzedaży na rynku unijnym (oraz poważne kary za brak zgodności) określone w rozporządzeniach UE, jak wyjaśniono w motywach 1222 i 1223, należy się spodziewać, że popyt będzie nadal rósł w przyszłości.
- (1194) W trwającym przejściu od pojazdów z silnikiem spalinowym do pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym (BEV) istotne jest to, aby przemysł Unii był w stanie utrzymać swoją ekonomię skali poprzez utrzymanie wystarczającej wielkości sprzedaży i wystarczających udziałów w rynku. W ten sposób przemysł Unii będzie mógł odzyskać swoje koszty i wygenerować wystarczające zyski, aby dokonać niezbędnych inwestycji. Jest to szczególnie ważne w obecnej fazie, gdy unijny rynek BEV cały czas się rozwija i wciąż jest niedojrzały.
- (1195) Jak przedstawiono w tabelach 2a i 2b, przemysł BEV w Unii traci jednak udziały w rynku w niezrównoważonym tempie. Jak wynika również z oceny przeprowadzonej w sekcji 5, unijny przemysł BEV będzie tracił udziały w rynku w okresie do końca 2026 r. W związku z tym, chociaż czynniki ograniczające popyt mogły mieć wpływ w przeszłości, to ostatnia i nadchodząca penetracja rynku przywozu towarów po cenach subsydiowanych z Chin, jak przedstawiono w sekcji 6.1, stanowi największe zagrożenie dla przemysłu Unii w bliskiej przyszłości w kontekście pomyślnego przejścia rynku unijnego na BEV.

⁽⁴⁹³⁾ <https://www.chargeurope.eu/>

⁽⁴⁹⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE, Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1.

- (1196) Biorąc pod uwagę powyższe, Komisja wstępnie uznała, że wszelkie ograniczenia popytu, związane w szczególności z dostępnością infrastruktury ładowania, nie osłabiają związku przyczynowego między przywozem subsydiowanym a wstępnie stwierdzonym zagrożeniem wystąpieniem szkody. W związku z tym argument ten odrzucono.

6.2.4. Konkurencyjność przemysłu BEV w Unii

- (1197) CCCME stwierdziła, że poleganie przez unijnych producentów BEV na państwach trzecich w kwestii akumulatorów i innych komponentów wpłynęło na ich konkurencyjność ogółem. CCCME i przedsiębiorstwo 24 stwierdziły, że brak integracji pionowej producentów unijnych oraz poleganie przez nich na dostawach akumulatorów z państw trzecich doprowadziło do zwiększenia kosztów akumulatorów oraz innych kosztów produkcji. Ponadto CCCME i przedsiębiorstwo 24 stwierdzili, że negatywne skutki wynikające z braku integracji pionowej zostały spotęgowane przez inne czynniki, które nie są związane z przywozem BEV z Chin, takie jak (i) zakłócenia w łańcuchu dostaw z powodu pandemii COVID-19 i wojny rosyjsko-ukraińskiej, (ii) wzrost cen surowców, (iii) niedobory krytycznych podzespołów, np. półprzewodników, oraz (iv) wysokie ceny energii. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło również, że przemysł Unii nie zainwestował w porę w łańcuch dostaw akumulatorów elektrycznych oraz skoncentrował się na pojazdach wyposażonych w silniki spalinowe, kiedy miały one przewagę konkurencyjną, i dopiero niedawno zaczął inwestować w rynek BEV.
- (1198) Komisja zauważyła, że korzyści płynące z integracji pionowej czerpała głównie Grupa BYD, a nie wszyscy chińscy producenci eksportujący. Przemysł Unii składa się z przedsiębiorstw, które kupują akumulatory na rynku światowym, oraz z innych przedsiębiorstw, które inwestują w produkcję akumulatorów. W rzeczywistości przemysł Unii nieustannie zwiększa swoje zdolności produkcyjne akumulatorów.
- (1199) Ponadto, chociaż chińscy producenci eksportujący osiągnęli korzyści w zakresie dostaw akumulatorów i kluczowych surowców służących do produkcji akumulatorów, korzyści te uzyskano w dużej mierze poprzez subsydiowanie, jak wykazano w sekcji 3.7.2. W związku z tym domniemana przewaga konkurencyjna nie osłabia związku przyczynowego między przywozem towarów po cenach subsydiowanych a zagrożeniem wystąpieniem szkody.
- (1200) Zakłócenia w łańcuchach dostaw i inne czynniki powodujące wzrost cen surowców i energii dotyczyły całego świata i nie występowały wyłącznie w przemyśle Unii, i w związku z tym nie można stwierdzić szczególnej niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej dla całego przemysłu Unii. Ponadto kwestie te dotyczyły głównie okresu badanego i CCCME oraz przedsiębiorstwo 24 nie stwierdzili ani nie uzasadnili, w jakim stopniu takie czynniki mogłyby mieć wpływ na sytuację przemysłu Unii w nadchodzących latach.
- (1201) W związku z tym, zważywszy na ustalenia Komisji w poprzednich motywach, argumenty te zostały odrzucone.

6.2.5. Konkurencja między pojazdami z silnikiem ICE a pojazdami elektrycznymi o napędzie akumulatorowym (BEV)

- (1202) Przedsiębiorstwo 24 i CCCME stwierdzili, że konkurencję między pojazdami z silnikiem ICE a BEV należy zbadać jako związek przyczynowy. Ani CCCME, ani przedsiębiorstwo 24 nie wyjaśnili jednak ani nie doprecyzowali tego stwierdzenia.
- (1203) Unijne cele w zakresie emisji zapewnią szybkie przejście przemysłu Unii na BEV, jak wyjaśniono w motywie 1223. W związku z tym, chociaż obecnie istnieje konkurencja między pojazdami z silnikiem ICE a BEV na rynku unijnym, produkcja i sprzedaż pojazdów z silnikiem ICE będą stopniowo zmniejszać się, równoległe ze wzrostem produkcji i sprzedaży BEV zgodnie z celami UE w zakresie emisji. W związku z tym konkurencja między pojazdami z silnikiem ICE a BEV będzie się stopniowo zmniejszać na korzyść sprzedaży BEV.
- (1204) W związku z powyższym Komisja wstępnie uznała, że wpływ konkurencji na sprzedaż pojazdów z silnikiem ICE nie osłabi związku przyczynowego między przywozem towarów po cenach subsydiowanych a wstępnie stwierdzonym zagrożeniem wystąpieniem szkody. W związku z tym argument ten odrzucono.

6.2.6. *Brak ekonomii skali i przedsiębiorstw typu start-up*

- (1205) CCCME stwierdziła, że brak korzyści skali unijnych producentów BEV może powodować wyższe koszty. Stwierdzono ponadto, że niektórzy producenci unijni, np. e.Go, opierają się na koncepcji mikrofabryki i nie mogą osiągnąć korzyści skali, jak ma to miejsce w przypadku gigafabryk i dużych zespołów produkcyjnych. Ponadto CCCME argumentowała, że niektórzy producenci unijni, np. Fisker i e.Go, właśnie rozpoczęli produkcję BEV, w związku z czym Komisja powinna uwzględnić w swojej analizie także sytuację fazy rozruchu u niektórych producentów unijnych.
- (1206) Komisja zastosowała metodykę uwzględniania czynników związku przyczynowego w odniesieniu do ich wpływu na cały przemysł Unii. Samo istnienie czynników odnoszących się do niewielkiej części przemysłu Unii nie zostało uznane za reprezentatywne dla całego przemysłu Unii i w związku z tym wstępnie stwierdzono, że nie osłabiło to związku przyczynowego między przywozem towarów po cenach subsydiowanych a wstępnie stwierdzonym zagrożeniem wystąpieniem szkody. Jeżeli chodzi o przemysł Unii w szerszym ujęciu, Komisja stwierdziła, że to właśnie przywóz z Chin zagraża perspektywom osiągnięcia przez przemysł Unii niezbędnej skali i osiągnięcia rentowności w najbliższej przyszłości. Wspomniany przywóz towarów po cenach subsydiowanych uniemożliwia przemysłowi Unii osiągnięcie celów sprzedaży niezbędnych do odpowiedniego zwiększenia produkcji i osiągnięcia korzyści skali. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.

6.2.7. *Kwestie związane z dostawami*

- (1207) Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło również, że przemysł Unii nie dysponuje mocami produkcyjnymi umożliwiającymi zaspokojenie szybko rosnącego popytu, związanego z zieloną transformacją.
- (1208) Wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo 24, dochodzenie wykazało, że przemysł Unii dysponuje wystarczającymi mocami produkcyjnymi, aby produkować BEV i zaspokoić popyt na rynku unijnym. Jak wyjaśniono w motywie 1060, ponieważ wykorzystanie mocy produkcyjnych wynosiło poniżej 40 % w okresie objętym dochodzeniem, wstępnie stwierdzono, że przemysł Unii dysponuje wystarczającymi mocami produkcyjnymi, aby zaspokoić przyszły wzrost popytu na BEV, a ponadto można przydzielić więcej mocy produkcyjnych z produkcji pojazdów z silnikiem ICE do produkcji BEV. W związku z tym argument ten odrzucono.

6.2.8. *Polityka UE w zakresie biopaliw*

- (1209) CCCME stwierdziła, że UE w przeszłości faworyzowała produkcję biodiesla w stosunku do produkcji BEV, co doprowadziło do nadania produkcji BEV niskiego priorytetu.
- (1210) Twierdzenie to było bardzo nieprecyzyjne i nie zawierało żadnych szczegółów, które wyjaśniałyby znaczenie tej kwestii. Przypomina się, że jak wyjaśniono w motywie 1223, Komisja wprowadziła docelowe indywidualne poziomy emisji dla wszystkich nowych samochodów osobowych i parków lekkich pojazdów użytkowych w odniesieniu do marek i grup na 2020 r. i kolejne lata. W związku z tym Komisja nie zgodziła się ze stwierdzeniem, że nadawała produkcji BEV niski priorytet.
- (1211) Ponadto w sekcji 5 powyżej Komisja stwierdziła, że przemysł Unii jest bezpośrednio zagrożony wystąpieniem istotnej szkody wynikającej z przywozu towarów po cenach subsydiowanych pochodzących z Chin. CCCME nie uzasadniła, w jaki sposób polityka UE w zakresie biopaliw miałaby negatywny wpływ na sytuację unijnego producenta BEV w nadchodzących latach. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.

6.2.9. *Przywóz z Chin dokonywany przez przemysł Unii*

- (1212) CCCME stwierdziła, że przywóz przemysłu Unii z Chin może być czynnikiem powodującym zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu BEV w Unii.
- (1213) W motywie 998 Komisja przedstawiła uwagi na temat przywozu z Chin dokonywanego przez przedsiębiorstwa przemysłu Unii. Nie było jasne, do jakich przedsiębiorstw przemysłu Unii CCCME odnosiła się w swojej ocenie, ani w jaki sposób taki przywóz spowodowałby zagrożenie wystąpieniem szkody w najbliższej przyszłości. W motywach 1130–1138 wyraźnie wyjaśniono przewidywaną wielkość przywozu i zmiany cen w Chinach w ujęciu ogólnym oraz przywóz z grup będących własnością chińskich właścicieli, takich jak BYD, Geely i SAIC. Jak wyjaśniono w tabeli 12a, przywóz chińskich marek zwiększył swój udział w rynku z 1,9 % w 2020 r. do 7,3 % w okresie objętym dochodzeniem. Komisja stwierdziła, że główne zagrożenie wystąpieniem szkody stanowią w nadchodzących latach grupy będące chińską własnością.

- (1214) Mając na uwadze powyższą ocenę i brak jasności co do znaczenia tego twierdzenia, uznano, że twierdzenie to nie zostało poparte dowodami i w związku z tym zostało odrzucone.

6.3. Wniosek

- (1215) Komisja stwierdziła związek między rosnącym przywozem towarów po cenach subsydiowanych z ChRL a zagrożeniem wystąpieniem istotnej szkody.
- (1216) Komisja odróżniła i oddzieliła wpływ wszystkich innych znanych czynników na sytuację przemysłu Unii od szkodliwych skutków przywozu towarów po cenach subsydiowanych z ChRL.
- (1217) Komisja stwierdziła, że pozostałe zidentyfikowane czynniki, takie jak przywóz z państw trzecich, wyniki wywozu przemysłu Unii, czynniki związane z popytem, konkurencyjność przemysłu Unii, konkurencja między pojazdami z silnikiem ICE a BEV, brak korzyści skali i przedsiębiorstw typu start-up, kwestie dotyczące dostaw, polityka UE w zakresie biopaliw oraz przywóz z Chin przemysłu Unii, nie osłabiły związku przyczynowego ani pojedynczo, ani łącznie. Chińscy producenci eksportujący odnieśli w okresie badanym pewne korzyści, takie jak bezpieczne dostawy akumulatorów i surowców. Komisja nie stwierdziła jednak, że w tym okresie poniesiona została istotna szkoda. W przypadku żadnego z pozostałych czynników tak naprawdę nie przedstawiono przekonującego argumentu, który wykazałby, w jaki sposób czynniki te stanowią bezpośrednie zagrożenie dla przemysłu Unii lub że osłabiają one wyraźne zagrożenie przywozu subsydiowanego z Chin w nadchodzących latach.
- (1218) W związku z tym Komisja wstępnie stwierdziła, że rosnący przywóz towarów po cenach subsydiowanych z ChRL stanowił zagrożenie wystąpieniem istotnej szkody dla przemysłu BEV w Unii w przypadku braku środków.

7. INTERES UNII

- (1219) Zgodnie z art. 31 rozporządzenia podstawowego Komisja zbadała, czy można jednoznacznie stwierdzić, że wprowadzenie środków wyrównawczych odpowiadających łącznej kwocie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych w tym przypadku nie leży w interesie Unii, mimo stwierdzenia istnienia szkodliwego subsydiowania. Komisja określiła interes Unii na podstawie analizy wszystkich różnorodnych, wchodzących w grę interesów, w tym interesu przemysłu Unii, importerów, użytkowników, dostawców oraz konsumentów.
- (1220) Uwagi dotyczące interesu Unii otrzymano od rządu ChRL, CCCME, Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Części Samochodowych („CLEPA”), Niemieckiego Stowarzyszenia Przemysłu Motoryzacyjnego („VDA”), Europejskiego Stowarzyszenia Hutnictwa Stali („EUROFER”), przedsiębiorstwa 31 i przedsiębiorstwa 29.

7.1. Interes przemysłu Unii

- (1221) Przemysł motoryzacyjny odgrywa ważną rolę w gospodarce Unii, zapewniając bezpośrednie i pośrednie miejsca pracy 12,9 mln osób, co stanowi 7 % całkowitego zatrudnienia w UE. Z tego około 24 %, czyli 3,1 mln miejsc pracy stanowi zatrudnienie w produkcji ⁽⁴⁹⁵⁾. Przemysł motoryzacyjny jest siłą napędową tworzenia wartości ekonomicznej w Europie, konkurencyjnej suwerenności i dobrobytu społecznego.
- (1222) W Europejskim Zielonym Ładzie ⁽⁴⁹⁶⁾ Komisja określiła cel, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Cel ten został wprowadzony do prawa w 2021 r. wraz z publikacją rozporządzenia 2021/1119 (Europejskie prawo o klimacie) ⁽⁴⁹⁷⁾. Oczekuje się, że wszystkie sektory gospodarki przyczynią się do osiągnięcia tych redukcji emisji, w tym sektor transportu drogowego, w którym od 1990 r. emisje rosły. W związku z tym pojazdy typu BEV są dla Unii ważnym produktem umożliwiającym osiągnięcie jej celów klimatycznych.

⁽⁴⁹⁵⁾ <https://www.acea.auto/files/ACEA-Pocket-Guide-2023-2024.pdf>

⁽⁴⁹⁶⁾ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl

⁽⁴⁹⁷⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1119 z dnia 30 czerwca 2021 r. w sprawie ustanowienia ram na potrzeby osiągnięcia neutralności klimatycznej i zmiany rozporządzeń (WE) nr 401/2009 i (UE) 2018/1999, Dz.U. L 243 z 9.7.2021, s. 1

- (1223) W rozporządzeniu (UE) 2019/631, które później zostało zmienione rozporządzeniem (UE) 2023/851 ⁽⁴⁹⁸⁾, UE wprowadziła również wobec producentów docelowe indywidualne poziomy emisji dla wszystkich nowych samochodów osobowych i parków lekkich pojazdów użytkowych na 2020 r. i kolejne lata. Wspomniane rozporządzenie jest kluczowym elementem europejskiej polityki ochrony klimatu. W rozporządzeniu tym określono, że od 2021 r. średni poziom emisji z nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii nie może przekraczać 95 g CO₂/km w unijnym parku pojazdów. Począwszy od 2025 r. cele te zostaną zastrzeżone: w przypadku nowych parków samochodów osobowych zarejestrowanych w Unii wymagane będzie zmniejszenie emisji CO₂ o 15 % od 2025 r. i o 55 % od 2030 r. Od 2035 r. do parków samochodów osobowych i lekkich pojazdów użytkowych zastosowanie będzie miał docelowy poziom redukcji emisji CO₂ o 100 %. Jeżeli odpowiedni docelowy poziom emisji dla parku pojazdów nie zostanie osiągnięty, Komisja nałoży opłatę z tytułu przekroczenia poziomu emisji w wysokości 95 EUR za jeden gram nadwyżki CO₂ w odniesieniu do każdego nowo zarejestrowanego pojazdu.
- (1224) Cele te można osiągnąć w szczególności poprzez zwiększenie udziału pojazdów elektrycznych w parku pojazdów. Ukierunkowane ograniczenie emisji CO₂ w Unii stanowi jednak poważne wyzwanie dla całego sektora transportu, ponieważ elektryfikacja znacznie wykracza poza zwykłe przejście na elektryczne mechanizmy napędowe i obejmuje cały łańcuch wartości pojazdów elektrycznych. Jest to złożona transformacja, która obejmuje cały łańcuch przemysłu motoryzacyjnego, począwszy od działalności związanej z wydobyciem i chemikaliów po elektryczne mechanizmy napędowe i produkcję zestawów akumulatorów, energetykę, zbiórkę zużytych akumulatorów i recykling. Wynika z tego, że przemysł motoryzacyjny przechodzi fundamentalny proces transformacji.
- (1225) Ponadto akumulatory elektryczne mają strategiczne znaczenie dla rozwoju BEV. Lokalizacja produkcji akumulatorów elektrycznych jest bardzo ważna dla producentów BEV. Chociaż ogniwa elektryczne można stosunkowo łatwo transportować i wysyłać, po zainstalowaniu ich w modułach, a następnie w zestawach akumulatorów, operacje te stają się znacznie trudniejsze i bardziej kosztowne. Na tym etapie procesu produkcji producenci BEV wybierają zatem lokalizację w pobliżu dostawców akumulatorów lub nawet realizują ten etap procesu wewnątrz. Bliskość i ścisły kontakt z dostawcami akumulatorów są również ważne, biorąc pod uwagę to, że akumulatory nie są produktami gotowymi, lecz są budowane zgodnie ze specyfikacjami producentów pojazdów. Na przykład wielkość i funkcje BEV dyktują rodzaj akumulatorów potrzebnych do danego pojazdu, co z kolei wpływa na skład koszyka surowców na początku procesu (co ponownie generuje potencjalne korzyści dla pionowo zintegrowanych uczestników rynku). Chociaż w okresie badanym unijni producenci BEV byli uzależnieni od przywozu akumulatorów, głównie z Chin, producenci samochodów zobowiązali się do znacznych inwestycji we własne moce produkcyjne akumulatorów, większość z nich za pośrednictwem partnerstw z wyspecjalizowanymi podmiotami. Inwestycje te opiewają na kilka miliardów euro i zostaną zrealizowane do 2030 r. ⁽⁴⁹⁹⁾
- (1226) W procesie przechodzenia na elektryfikację istnieje duże ryzyko, że unijni producenci samochodów utracą rentowność i udział w rynku na rzecz przywozu subsydiowanego z Chin, gdyż skutkowałoby to tym, że nie byłoby oni w stanie przeprowadzić niezbędnych inwestycji w nowe technologie akumulatorów, które zwiększą zasięg jazdy, skrócą czas ładowania, obniżą koszty i poprawią bezpieczeństwo, a tym samym przyczynią się do udanej transformacji. Z drugiej strony chińskie przedsiębiorstwa były w stanie osiągnąć korzyści skali ze względu na duże kwoty subsydium przyznawanych przez rząd ChRL i wywożą BEV po nieuczciwych cenach do Unii, przejmując udział w rynku przemysłu Unii, który ponosi znaczne straty i w rezultacie staje się niezdolny do przeprowadzenia wymaganych inwestycji. Jeżeli przemysł Unii poniesie nieodwracalną szkodę w wyniku przywozu towarów po cenach subsydiowanych z Chin, cel elektryfikacji nie zostanie osiągnięty, a cele klimatyczne Unii Europejskiej mogą zostać zagrożone.
- (1227) Nałożenie środków wyrównawczych umożliwiłoby przemysłowi Unii uczciwe konkurowanie na rynku oraz produkcję i sprzedaż na rynku unijnym wystarczającej ilości BEV, co pozwoliłoby mu osiągnąć rentowność w przyszłości. Jak wyjaśniono w motywie 1078, przemysł BEV w Unii jest przemysłem kapitałochłonnym, w związku z czym potrzebuje czasu na osiągnięcie korzyści skali, aby pokryć swoje koszty stałe i osiągnąć zyski. W związku z tym nałożenie takiego środka ochroniłoby przemysł Unii przed intensywną i nieuczciwą presją cenową, którą w przeciwnym razie wywierałby przywóz chiński.

⁽⁴⁹⁸⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851 z dnia 19 kwietnia 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) 2019/631 w odniesieniu do wzmocnienia norm emisji CO₂ dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych zgodnie z ambitniejszymi celami klimatycznymi Unii, Dz.U. L 110 z 25.4.2023, s. 5

⁽⁴⁹⁹⁾ <https://www.reuters.com/graphics/AUTOS-INVESTMENT/ELECTRIC/akpegzqypr/>

- (1228) Jeżeli środki wyrównawcze nie zostaną nałożone, inwestycje dokonywane przez przemysł BEV w Unii w celu przejścia na elektryfikację i tworzenia miejsc pracy w sektorze motoryzacyjnym, o których mowa w motywie 1221, byłyby zagrożone ze względu na nieuczciwy handel. Przemysł Unii nie byłby w stanie podążać za przechodzeniem rynku unijnego z produkcji samochodów z silnikiem ICE na BEV ze względu na subsydiowane chińskie ceny importowe podcinające ceny unijnych producentów BEV. Ponadto Unia może stracić jeden z najważniejszych sektorów produkcyjnych, a Unia jako region może pozostać w tyle pod względem technologii i innowacji w porównaniu z Chinami i Stanami Zjednoczonymi oraz może nie osiągnąć swoich celów klimatycznych.
- (1229) VDA zauważyło, że działalność gospodarcza chińskich przedsiębiorstw w Chinach i za granicą przyczynia się do osiągnięcia korzyści skali, a także do rentowności w takich obszarach, jak produkcja, logistyka oraz badania i rozwój na całym świecie. Według VDA w istniejącym światowym porządku i modelu biznesowym skutki te wspierają również rozwój europejskiego przemysłu motoryzacyjnego.
- (1230) Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło, że chociaż w przeszłości istniały obawy dotyczące wejścia na rynek Unii japońskich i koreańskich producentów samochodów i ich rosnącego udziału w rynku począwszy od lat 80. XX wieku, wprowadzenie produktów japońskich i koreańskich zintensyfikowało działania na rzecz dostosowania, innowacji i efektywności ze strony producentów unijnych. Ponadto producenci japońscy i koreańscy rozpoczęli produkcję w Unii, stali się częścią przemysłu Unii i w ten sposób bezpośrednio przyczynili się do jego zmian i rozwoju. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło ponadto, że tego samego można oczekiwać od chińskich producentów BEV.
- (1231) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem, ponieważ istnieją zasadnicze różnice między wzrostem liczby koreańskich i japońskich producentów samochodów w ostatnich latach a obecnymi chińskimi producentami oryginalnego sprzętu. W szczególności koreańscy i japońscy producenci oryginalnego sprzętu konkurowali pojazdami z silnikiem ICE z unijnymi producentami oryginalnego sprzętu, którzy mają wieloletnie doświadczenie i ugruntowane łańcuchy dostaw. Natomiast dominacja Chin w produkcji akumulatorów elektrycznych jest kluczowym czynnikiem konkurencji między chińskimi i unijnymi producentami BEV. Producenci unijni budują obecnie klastry akumulatorów na potrzeby rynku unijnego, dokonując znacznych inwestycji i ponosząc znaczne koszty, a zatem znajdują się w zupełnie odmiennej sytuacji w porównaniu z okresem zwiększonego przywozu samochodów z Japonii i Korei. Ponadto w przeszłości koreańscy i japońscy producenci musieli uzyskać dostęp do rynku unijnego głównie poprzez obecność dealerów, co wiązało się z wysokimi kosztami i wymagało czasu. Obecnie chińskim producentom eksportującym łatwiej jest jednak nawiązać bezpośredni kontakt z konsumentem bez pośrednictwa dealera poprzez zakupy samochodów online i za pośrednictwem sprzedaży bezpośredniej, których jest coraz więcej. Ponadto w przeszłości producenci unijni musieli konkurować z niewielką liczbą koreańskich i japońskich producentów, podczas gdy w okresie objętym dochodzeniem, jak wyjaśniono w motywie 1125, na rynku unijnym obecnych było ponad 14 chińskich producentów BEV. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1232) Rząd ChRL stwierdził, że nałożenie środków wyrównawczych nie leży w interesie Unii, ponieważ przemysł BEV w Unii nie posiada wystarczających mocy produkcyjnych, aby produkować taką liczbę BEV, która zaspokoi cały popyt na BEV w Unii.
- (1233) Dochodzenie wykazało, że przemysł Unii dysponuje wystarczającymi mocami produkcyjnymi, aby produkować BEV i zaspokoić popyt w Unii, jak wyjaśniono w motywie 1060. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1234) Komisja stwierdziła, że przejście z produkcji pojazdów z silnikiem ICE na BEV byłoby zagrożone przez gwałtowny wzrost przywozu subsydiowanego, powodując tym samym zagrożenie wystąpieniem istotnej szkody dla przemysłu Unii. Narażenie przemysłu Unii na masowy wzrost przywozu z Chin po nieuczciwych cenach, podcinającego ceny sprzedaży przemysłu Unii oraz jego szybko rosnące udziały w rynku, będzie miało znaczący negatywny wpływ na sytuację przemysłu Unii pod względem spadku wielkości sprzedaży i udziału w rynku, a także szybkiego spadku rentowności, co doprowadzi do znacznych strat, a tym samym również utraty inwestycji. Doprowadzi to nieuchronnie do zamknięcia zakładów produkcyjnych w Unii i masowej utraty miejsc pracy. W związku z powyższym Komisja wstępnie ustaliła, że wprowadzenie środków leżałoby w interesie przemysłu Unii.

7.2. Interes importerów niepowiązanych

- (1235) Jak określono w motywie 47, żaden importer niepowiązany nie podjął współpracy w toku dochodzenia. W związku z tym Komisja wstępnie stwierdziła, że ze względu na brak współpracy ze strony importerów niepowiązanych nałożenie środków wyrównawczych nie miałyby nieproporcjonalnego wpływu na importerów niepowiązanych.

7.3. Interes użytkowników

- (1236) Produkt objęty dochodzeniem jest wykorzystywany przez wiele rodzajów użytkowników, a mianowicie przez przedsiębiorstwa leasingu samochodów, przedsiębiorstwa wynajmu samochodów, przedsiębiorstwa oferujące wspólne użytkowanie samochodów, przedsiębiorstwa taksówkowe i użytkowników końcowych.
- (1237) Siedmiu użytkowników należących do dwóch grup przedsiębiorstw zgłosiło się i dostarczyło odpowiedzi na kwestionariusz dla użytkowników, a mianowicie Firma 32 i sześć przedsiębiorstw należących do Leasys Group. Przedsiębiorstwa te wykorzystywały produkt objęty dochodzeniem do celów oddawania go w leasing swoim klientom.
- (1238) Przedsiębiorstwo 32 przesłało niekompletną odpowiedź na pytania zawarte w kwestionariuszu. Komisja przesłała pismo w sprawie uzupełnienia braków, w którym wezwała do przekazania dodatkowych informacji. Przedsiębiorstwo nie odpowiedziało na pismo w sprawie uzupełnienia braków, twierdząc, że stanowi to zbyt duże obciążenie. W związku z tym Komisja nie zweryfikowała odpowiedzi Przedsiębiorstwa 32 na pytania w kwestionariuszu. Jednak w wypełnionej części odpowiedzi na pytania w kwestionariuszu Przedsiębiorstwo 32 stwierdziło, że jeśli zostanie udowodnione, że chińskie subsydia spowodowały sztucznie zaniżone ceny BEV w Unii, może to być szkodliwe dla całego europejskiego łańcucha dostaw. Uznało ono, że jeśli nieuczciwe praktyki cenowe poprzez wsparcie rządowe dla samochodów produkowanych w Chinach zaszkodziły rentowności unijnych dostawców BEV, wzajemne środki mające na celu ochronę europejskiej produkcji byłyby sprawiedliwe i wymagane w celu zagwarantowania dostaw.
- (1239) Spółki należące do grupy Leasys przedłożyły kompletne odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, a Komisja zweryfikowała dwie z nich, jak wyjaśniono w motywie 80, które również zakupiły BEV z Chin.
- (1240) Komisja ustaliła, że współpracujący użytkownicy zakupili łącznie mniej niż 0,1 % łącznego przywozu z Chin, a także przywozu z innych krajów i 1 % całkowitej sprzedaży przemysłu Unii (na podstawie rejestracji). W okresie objętym dochodzeniem kupili oni mniej niż 5 % produktu objętego dochodzeniem z Chin, ponad 95 % od producentów unijnych, a resztę z innych państw.
- (1241) Obroty i koszty dwóch zweryfikowanych użytkowników wygenerowane przez BEV pochodzące z Chin stanowiły mniej niż 2 % ich całkowitych obrotów i całkowitych kosztów w okresie objętym dochodzeniem. Marże rentowności zweryfikowanych użytkowników w okresie objętym dochodzeniem wahały się od wartości jednocyfrowych do niskich dwucyfrowych.
- (1242) Komisja stwierdziła, że nałożenie środków wyrównawczych miałyby pewien wpływ na niektóre pozycje kosztów związane z BEV pochodzącymi z Chin, w szczególności amortyzację, koszty odsetek i ubezpieczenia. Biorąc jednak pod uwagę ograniczony udział tych pozycji kosztowych w całkowitych kosztach zweryfikowanych użytkowników (mniej niż 2 %) i bardzo mały udział BEV z Chin w ich całkowitych flotach, wpływ cel wyrównawczych na ich całkowite koszty uznano za nieistotny. Analiza przeprowadzona przez Komisję w oparciu o dane dostarczone przez dwóch zweryfikowanych użytkowników za okres objęty dochodzeniem wykazała, że ewentualny wzrost kosztów spowodowany nałożeniem środków wyrównawczych doprowadziłby jedynie do marginalnego spadku ich marż zysku, a obie spółki pozostałyby rentowne. Ten niewielki wpływ na rentowność zostałby dodatkowo złagodzony dzięki możliwości przeniesienia przez użytkowników przynajmniej części wzrostu kosztów na klientów lub przejścia na alternatywne źródła dostaw. Dwóch zweryfikowanych użytkowników uznało również, że nałożenie środków wyrównawczych nie miałyby znaczącego wpływu na ich wyniki finansowe.
- (1243) W związku z tym, w oparciu o informacje zawarte w dokumentacji i biorąc pod uwagę opinie zainteresowanych stron, Komisja wstępnie stwierdziła, że wprowadzenie środków nie będzie miało nieproporcjonalnego wpływu na użytkowników.

7.4. Interes dostawców

- (1244) VDA i CLEPA zauważyły, że rynek chiński, jako największy rynek motoryzacyjny na świecie, ma kluczowe znaczenie dla dostawców i producentów motoryzacyjnych w zakresie konkurencyjności i wzmacniania zdolności innowacyjnych. Wysunęły one twierdzenie, że wszelkie kroki, które mogłyby skutkować mniejszym dostępem do rynku dla unijnych dostawców i producentów motoryzacyjnych w Chinach, mogłyby w dłuższej perspektywie zaszkodzić zdolnościom innowacyjnym i konkurencyjności odpowiednich gałęzi przemysłu.
- (1245) Jak wyjaśniono w motywie 1253, celem dochodzenia jest przywrócenie równych warunków działania na rynku unijnym. Dochodzenie nie obejmuje dostępu przedsiębiorstw unijnych do rynku chińskiego i samo w sobie nie może prowadzić do mniej korzystnego dostępu do rynku dla unijnych dostawców i producentów w Chinach. W związku z tym argument ten odrzucono. Możliwość, że poprzez to twierdzenie VDA i CLEPA odniosły się do możliwości, że Chiny zaangażują się w działania odwetowe w postaci ograniczonego dostępu do swojego rynku dla przedsiębiorstw unijnych, została omówiona w sekcji 7.6 poniżej.
- (1246) EUROFER poparło dochodzenie. Wskazało, że sektor motoryzacyjny jest głównym sektorem zużywającym stal, a zatem przysłała kondycja unijnych producentów BEV jest również kluczowa dla unijnego sektora produkcji stali. EUROFER argumentowało, że szkodliwy przywóz subsydiowanych BEV z Chin będzie miał negatywny wpływ na unijny przemysł stalowy. Według EUROFER istniał strategiczny interes w utrzymaniu zdrowego unijnego sektora motoryzacyjnego, aby zachować unijny sektor produkcji stali i miliony związanych z nim miejsc pracy. EUROFER twierdziło, że Komisja powinna podjąć szybkie środki w celu zachowania dobrej kondycji unijnego sektora motoryzacyjnego i zapobieżenia urzeczywistnieniu się groźby szkody.
- (1247) Przedsiębiorstwo 29 również wyraziło swoje poparcie dla dochodzenia, twierdząc, że środki wyrównawcze pomogłyby przywrócić równe szanse i uczciwą konkurencję między producentami samochodów i innymi zainteresowanymi stronami. Argumentowało ono, że ze względu na subsydiowany przywóz z Chin spodziewany jest spadek udziału w rynku przemysłu BEV w Unii, co negatywnie wpłynie na sprzedaż i zyski przedsiębiorstw produkujących komponenty oraz ich zdolność do inwestowania w Unii.
- (1248) Przedsiębiorstwo 31 także poparło dochodzenie, mając nadzieję, że doprowadzi ono do wyrównania szans przemysłu motoryzacyjnego w Unii. Według Przedsiębiorstwa 31 działania Unii na rzecz ekologicznej transformacji oraz związane z nimi inwestycje i innowacje podejmowane przez przemysł motoryzacyjny zostałyby osłabione, a przedsiębiorstwa unijne znalazłyby się w niesprawiedliwie niekorzystnej sytuacji.
- (1249) Na podstawie powyższego Komisja wstępnie stwierdziła, że nałożenie środków wyrównawczych leży w interesie dostawców w Unii.

7.5. Wpływ na konsumentów i skutki dla celów klimatycznych

- (1250) VDA argumentowało, że aby osiągnąć unijny cel mobilności wolnej od emisji CO₂ do 2035 r., na rynku unijnym musi istnieć wystarczająca podaż samochodów elektrycznych. Jego zdaniem wzrost cen BEV z Chin może utrudnić osiągnięcie tego celu. VDA, podobnie jak rząd ChRL, stwierdziło, że Komisja powinna rozważyć znaczenie Chin dla transformacji całego przemysłu europejskiego, a w szczególności przemysłu motoryzacyjnego, w kierunku neutralności węglowej. Przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że moce produkcyjne przemysłu Unii, ograniczone w dużej mierze z powodu wąskich gardeł w krajowej i zagranicznej podaży akumulatorów, są niewystarczające, aby UE mogła osiągnąć swoje cele klimatyczne w sektorze transportu drogowego, a zatem UE jest uzależniona od przywozu BEV, aby zrealizować swoje założenia, podczas gdy Chiny pozostaną ważnym partnerem UE w tym zakresie. Ponadto Przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że cła wyrównawcze zagroziłyby podaży BEV przystępnych cenowo dla unijnych konsumentów o niskich i średnich dochodach na rynku unijnym, ostatecznie zagrażając realizacji działań UE mających na celu stawienie czoła egzystencjalnemu zagrożeniu związanemu ze zmianą klimatu.
- (1251) Obecne dochodzenie ma na celu zapewnienie, że unijni i chińscy producenci BEV konkurują na równych warunkach i pozwala zapobiec szkodom dla producentów unijnych, które może spowodować subsydiowany przywóz. Cła wyrównawcze będą zatem jedynie rekompensować zakłócenia spowodowane subsydiowaniem; handel nadal będzie jednak prowadzony. Potencjalny wzrost cen dla konsumentów w Unii musi zostać zrównoważony katastrofalnym wpływem taniego przywozu na przemysł Unii, który zapewni miliony miejsc pracy w UE, gdy rynek w pełni przestawi się z pojazdów ICE na BEV. Zniknięcie unijnego przemysłu samochodowego miałyby ogromny niekorzystny wpływ na rynek unijny, powodując skutki uboczne dla branży dostawców i potencjalną utratę milionów miejsc pracy w Unii. Dochodze-

nie wykazało, że biorąc pod uwagę ograniczony wzrost cen, tj. odzwierciedlający jedynie nieuczciwe subsydiowanie ustalone w toku niniejszego dochodzenia, nie jest on na tyle duży, aby spowodować nieproporcjonalny wzrost cen dla konsumentów, nawet jeśli zostanie w pełni przeniesiony na klienta końcowego. Oczekuje się jednak, że przynajmniej część wzrostu cen zostanie zaabsorbowana przez importerów. Ponadto Komisja zwróciła uwagę, że dwustronne działania na rzecz walki ze zmianami klimatycznymi nie mogą bazować na nieuczciwej konkurencji ze strony tanich subsydiowanych BEV, ale powinny opierać się na równych warunkach, w których uczciwa konkurencja i innowacje będą motorem zielonej transformacji. Przemysł BEV w Unii jest niezbędny do osiągnięcia ambitnych celów UE w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych netto, na potrzeby której należy zabezpieczyć unijny łańcuch dostaw samochodów zeroemisyjnych, aby zapewnić do 2035 r. zeroemisyjność wszystkich nowych samochodów rejestrowanych w Europie.

- (1252) CCCME przedstawiła analizę ekonomiczną przeprowadzoną przez dwóch profesorów z Katholieke Universiteit Leuven i Centre of Economic Policy Research (CEPR). W sprawozdaniu stwierdzono, że przywóz chińskich BEV jest niezbędny do unijnego rynku BEV, unijnych producentów i konsumentów BEV oraz Unii jako całości, ponieważ import ten jest konieczny do utrzymania konkurencji i innowacji w Unii oraz przyspieszenia dostępności przystępnych cenowo BEV dla przeciętnych konsumentów, a także do zapewnienia realizacji unijnych celów klimatycznych.
- (1253) Niezależnie od miarodajnej i obiektywnej wartości niniejszego sprawozdania Komisja zauważyła, że celem celów wyrównawczych nie jest powstrzymanie przywozu BEV z Chin, lecz przywrócenie równych warunków działania na rynku unijnym zniekształconych przez subsydiowany przywóz z Chin po niskich cenach. Konkurencja na rynku unijnym musi być uczciwa. Działania na rzecz przeciwdziałania zmianom klimatycznym nie mogą bazować na nieuczciwej konkurencji ze strony tanich, subsydiowanych BEV, ale powinny opierać się na równych warunkach, w których uczciwa konkurencja i innowacje będą motorem zielonej transformacji.
- (1254) W związku z tym tymczasowo stwierdza się, że nałożenie środków wyrównawczych nie zagraża celom klimatycznym, a wręcz przeciwnie, przyczyni się do osiągnięcia tych celów.

7.6. Ryzyko działań odwetowych

- (1255) CLEPA, VDA i przedsiębiorstwo 24 twierdziły, że nałożenie celów wyrównawczych może prowadzić do działań odwetowych ze strony Chin. CLEPA i VDA argumentowały, że Komisja powinna rozważyć ryzyko działań odwetowych i wpływ, jaki potencjalny odwet ze strony Chin może mieć na obecny handel z Chinami oraz inwestycje w tym kraju.
- (1256) Obecne dochodzenie antysubsydjne jest dochodzeniem opartym na faktach, w pełni zgodnym z obowiązującymi zasadami WTO i UE. Opiera się ono na dowodach na istnienie szerokiego zakresu chińskich subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych, a także na zagrożeniu wyrządzenia szkody przemysłowi Unii z powodu ogromnego wzrostu nadwyżki mocy produkcyjnych w Chinach oraz szybko rosnącego przywozu tanich i subsydiowanych BEV do Unii, jak wyjaśniono w niniejszym rozporządzeniu. Dochodzenie nie ma na celu i nie może zrekomensować jakiegokolwiek przewagi konkurencyjnej, z której korzystałby chiński przemysł. Ma ono raczej na celu zapewnienie, aby Unia i chińscy producenci eksportujący konkurowali na rynku unijnym na równych warunkach.
- (1257) Chinom i chińskim producentom eksportującym przysługiwało szerokie prawo do obrony i do udziału w dochodzeniu oraz do bezstronnego przeglądu sądowego ostatecznej decyzji, bez konieczności uciekania się do działań odwetowych.
- (1258) W związku z tym Komisja wstępnie stwierdziła, że rzekome ryzyko działań odwetowych nie stanowi elementu, który przemawiałby przeciwko wprowadzeniu środków wyrównawczych.

7.7. Współzależność

- (1259) Rząd ChRL argumentował, że ponieważ unijne i chińskie łańcuchy dostaw BEV są współzależne i głęboko zintegrowane w całym łańcuchu wartości, wszelkie środki podważyłyby ich stabilność i ciągłość, a także rozwój przemysłu BEV w Unii, w Chinach i na całym świecie.

- (1260) Jak wyjaśniono w motywie 1253, celem dochodzenia jest przywrócenie równych warunków działania na rynku unijnym. Rząd ChRL nie wyjaśnił dokładniej, w jakim stopniu środki wyrównawcze miałyby wpływ na łańcuchy dostaw ani w jaki sposób takie środki mogłyby zagrozić stabilności i ciągłości. W związku z tym argument ten odrzucono.

7.8. Zachęty rządowe w Unii

- (1261) Rząd ChRL stwierdził, że Unia sama przyznaje subsydia producentom unijnym i przedstawił kilka przykładów takich subsydiów. Rząd ChRL sugerował zatem, że wszelkie subsydia przyznane chińskim producentom BEV nie powinny podlegać środkom wyrównawczym.
- (1262) Komisja zwróciła uwagę, że rząd ChRL nie uzasadnił, dlaczego fakt, że Unia rzekomo zapewnia subsydia producentom unijnym, miałyby mieć wpływ na obecne dochodzenie. Rzeczywiście, zgodnie z podstawowym rozporządzeniem antysubsydyjnym, cła wyrównawcze powinny być nakładane w przypadku, gdy subsydiowany przywóz z państw niebędących członkami Unii Europejskiej wyrządza istotną szkodę lub w obecnym dochodzeniu grozi wyrządzeniem istotnej szkody producentom unijnym. W tym kontekście nie ma znaczenia, czy producenci unijni otrzymują wsparcie finansowe od państw członkowskich lub władz UE na wytwarzanie lub sprzedaż produktu, który w żadnym wypadku nie jest przedmiotem niniejszego dochodzenia. Dochodzenie koncentruje się na zagrożeniu związanym ze szkodą spowodowaną subsydiowanym przywozem z Chin do Unii. Rząd ChRL nie uzasadnił również, dlaczego takie subsydia podlegałyby zaskarżeniu ani dlaczego miałyby niekorzystny wpływ na interesy Chin, które w żadnym wypadku nie są przedmiotem niniejszego dochodzenia. Ponadto fakt, że UE sama udzielała subsydiów przemysłowi BEV w Unii, nie wpływa na tymczasowe ustalenia Komisji, zgodnie z którymi rząd ChRL udzielał subsydiów producentom eksportującym BEV, które podlegają środkom wyrównawczym zgodnie z Porozumieniem w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych WTO i rozporządzeniem podstawowym oraz stwarzają zagrożenie wyrządzenia szkody przemysłowi Unii. W przeciwieństwie do tego, co twierdzi rząd ChRL, chińskie subsydia stanowiące podstawę środków wyrównawczych tworzą nieuczciwą konkurencję na rynku unijnym, która jedynie zahamowałaby rozwój przemysłu BEV w Unii. W związku z tym argument ten odrzucono.

7.9. Skutki subsydiów zakłócające handel

- (1263) Zgodnie z art. 31 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, szczególną uwagę zwrócono na wyeliminowanie szkodliwego subsydiowania zakłócającego handel oraz przywrócenie efektywnej konkurencji.
- (1264) W ramach dochodzenia ustalono, że chińscy producenci eksportujący sprzedają na rynku unijnym znaczące ilości subsydiowanych BEV po sztucznie zaniżonych cenach. Jeżeli sytuacja nie ulegnie zmianie, chińscy producenci eksportujący utrzymają swoją nieuczciwą przewagę konkurencyjną, jeszcze bardziej osłabiając sytuację przemysłu Unii, która już jest niestabilna.
- (1265) W rezultacie Komisja wstępnie stwierdziła, że subsydiowany przywóz z Chin zwiększyłby z czasem swoje skutki zakłócające handel i nadal pozbawiałby przemysł Unii równych szans.

7.10. Pozostałe argumenty

- (1266) Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło, że wprowadzenie środków wyrównawczych nie leżało w interesie Unii, ponieważ (i) zastosowanie środka ochrony handlu nie było właściwą reakcją na systemowy problem podaży, z którym boryka się przemysł Unii, wynikający z niewystarczających mocy produkcyjnych do produkcji akumulatorów w Unii, ograniczonej dostępności półprzewodników i braku dostępu do surowców, czyli czynników, które ograniczają rozwój przemysłu Unii i które nie są związane z przywozem z Chin; (ii) interes Unii w tym kontekście wymaga prowadzenia wiodącej na świecie polityki przemysłowej opartej na zapewnieniu dostępu do rynku, który ma zasadnicze znaczenie dla wspierania rozwoju przemysłu Unii, podczas gdy wprowadzenie środków wyrównawczych służyłoby jedynie ograniczeniu tego rozwoju; (iii) chińscy producenci ostatecznie przeniosą swoją produkcję pojazdów BEV na rynek unijny w Unii; (iv) nałożenie ceł wyrównawczych może wywołać reakcję łańcuchową, która ostatecznie zaszkodzi przemysłowi Unii, ponieważ rządy państw trzecich zareagują na zwiększone (przekierowane) przepływy BEV, nakładając własne środki ograniczające handel ukierunkowane na BEV, w których niekoniecznie będzie się rozróżniać przywóz BEV z Unii i Chin.

- (1267) Należy przypomnieć, że celem obecnego dochodzenia jest jedynie przywrócenie równych warunków działania na rynku unijnym. Środki wyrównawcze są uzasadnione, jeżeli spełnione są warunki nałożenia środków wyrównawczych określone w rozporządzeniu podstawowym. Wprowadzenie środków wyrównawczych nie wyklucza możliwości podjęcia przez Unię innych inicjatyw politycznych w celu rozwiązania różnych problemów, z którymi boryka się przemysł Unii. W związku z tym twierdzenie to samo w sobie nie oznacza, że środki wyrównawcze dotyczące BEV nie leżą w interesie Unii. W odniesieniu do dostępu do rynku unijnego niniejsze dochodzenie nie ma na celu powstrzymania przywozu BEV z Chin. Ponadto, czy chińscy producenci eksportujący rozpoczną produkcję BEV w Unii, nie ma znaczenia dla obecnego dochodzenia, które dotyczy jedynie szkody lub groźby szkody dla unijnego przemysłu BEV spowodowanej subsydiowanym przywozem z Chin. Ponadto twierdzenie dotyczące możliwego wszczęcia dochodzenia w sprawie ochrony handlu skutkującego wprowadzeniem środków ograniczających handel w odniesieniu do przywozu chińskich pojazdów BEV przez inne państwa trzecie jest czysto spekulacyjne. Ponadto Komisja podkreśliła, że takie ewentualne dochodzenia należy wszczynać na podstawie indywidualnej oceny merytorycznej i dowodów *prima facie* niezbędnych do ich wszczęcia. W związku z tym twierdzenie Przedsiębiorstwa 24, że takie dochodzenia nie wprowadziłyby rozróżnienia między przywozem z Chin i z Unii, jest bezpodstawne. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

7.11. Wnioski dotyczące interesu Unii

- (1268) Na podstawie powyższego Komisja wstępnie ustaliła, że nie ma przekonujących powodów, aby stwierdzić, że wprowadzenie środków wyrównawczych odpowiadających łącznej kwocie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych w odniesieniu do przywozu BEV pochodzących z ChRL nie leży w interesie Unii.

8. REJESTRACJA

- (1269) Jak wspomniano w motywie 8, Komisja z własnej inicjatywy poddała przywóz BEV rejestracji na mocy rozporządzenia w sprawie rejestracji. Uczyniła to z myślą o ewentualnym zastosowaniu środków wyrównawczych z mocą wsteczną zgodnie z art. 16 ust. 4 rozporządzenia podstawowego. Należy zaprzestać rejestracji przywozu. Na obecnym etapie postępowania nie można podjąć decyzji o ewentualnym stosowaniu z mocą wsteczną jakichkolwiek środków wyrównawczych.

8.1. Uwagi dotyczące rejestracji

- (1270) Po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie rejestracji otrzymano uwagi dotyczące rejestracji od przedsiębiorstwa 22, przedsiębiorstwa 24 oraz od spółek CCCME, Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited („Asia Euro Taizhou”) i Tesla. Na obecnym etapie Komisja nie uważa ustosunkowania się do tych uwag za konieczne. Zgodnie z art. 14 ust. 5 rozporządzenia podstawowego rejestracja stanowi dostępne Komisji narzędzie, poprzez które może ona polecić organom celnym podjęcie odpowiednich kroków w celu rejestrowania przywożonych produktów, tak by można było następnie zastosować środki wobec tego przywozu od daty takiej rejestracji. Art. 14 ust. 5 daje również Komisji swobodę uznania co do tego, kiedy taka rejestracja powinna mieć miejsce, umożliwiając Komisji rejestrację z własnej inicjatywy. Komisja skorzystała z tej swobody w rozporządzeniu w sprawie rejestracji.

9. TYMCZASOWE ŚRODKI WYRÓWNAWCZE

- (1271) W oparciu o wnioski Komisji dotyczące subsydiowania, szkody, związku przyczynowego i interesu Unii oraz zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia podstawowego należy nałożyć tymczasowe cło wyrównawcze na przywóz pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej.

9.1. Środki tymczasowe

- (1272) Tymczasowe środki wyrównawcze powinny być nałożone na przywóz pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej, zgodnie z zasadami z art. 12 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, który stanowi, że cło tymczasowe odpowiada wstępnie ustalonej łącznej kwocie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych.

(1273) W związku z powyższym stawki tymczasowego cła wyrównawczego, wyrażone w cenach CIF na granicy Unii przed ocleniem, powinny być następujące:

Przedsiębiorstwo	Tymczasowe cło wyrównawcze
Grupa BYD:	17,4 %
— BYD Auto Company Limited	
— BYD Auto Industry Company Limited	
— Changsha BYD Auto Company Limited	
— Changsha Xingchao Auto Company Limited	
— Changzhou BYD Auto Company Limited	
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited	
— Hefei BYD Auto Company Limited	
— Jinan BYD Auto Company Limited	
Grupa Geely:	19,9 %
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd.	
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited	
— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	
Grupa SAIC:	37,6 %
— SAIC MAXUS Automotive Company Limited	
— SAIC Motor Corporation Limited	
— Nanjing Automobile (Group) Corporation	
— SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.	
— SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.	
— SAIC General Motors Co., Ltd.	
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące (załącznik)	20,8 %
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	37,6 %

(1274) Stawki cła wyrównawczego określone w niniejszym rozporządzeniu ustalono dla poszczególnych przedsiębiorstw na podstawie ustaleń niniejszego dochodzenia. Odzwierciedlają one zatem sytuację ustaloną w toku dochodzenia, dotyczącą tych przedsiębiorstw. Te stawki celne mają zastosowanie wyłącznie do przywozu produktu objętego postępowaniem pochodzącego z państwa, którego dotyczy postępowanie, oraz produkowanego przez wymienione podmioty prawne. Przywóz produktu objętego postępowaniem, wyprodukowanego przez dowolne inne przedsiębiorstwo, które nie zostało konkretnie wymienione w części normatywnej niniejszego rozporządzenia, w tym podmioty powiązane z przedsiębiorstwami konkretnie wymienionymi, powinien podlegać stawce cła mającej zastosowanie do „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”. Produkty takie nie powinny być objęte żadną z indywidualnych stawek cła wyrównawczego.

10. INFORMACJE NA ETAPIE TYMCZASOWYM

- (1275) Zgodnie z art. 29a rozporządzenia podstawowego Komisja poinformowała zainteresowane strony o planowanym nałożeniu ceł tymczasowych. Informacje te zostały również udostępnione ogółowi społeczeństwa za pośrednictwem strony internetowej DG ds. Handlu. Zainteresowane strony miały trzy dni robocze na przedstawienie uwag dotyczących dokładności obliczeń, które zostały im ujawnione.
- (1276) Trzy objęte próbą grupy producentów eksportujących przedstawiły uwagi na temat dokładności obliczeń marginesów subsydiowania. W uzasadnionych przypadkach Komisja skorygowała obliczenia i odpowiednie marginesy subsydiowania.
- (1277) Ponadto producent eksportujący Great Wall Motor przedstawił uwagi na temat włączenia jego nazwy i nazw jego powiązanych stron do wykazu nieobjętych próbą stron współpracujących podanego w załączniku. Zostało to skorygowane.
- (1278) Kilka stron powiązanych z objętymi próbą grupami lub producentami, których nazwy są wskazane w załączniku wymieniającym nieobjęte próbą przedsiębiorstwa współpracujące, złożyło wnioski do Komisji o włączenie ich nazw do załącznika, ponieważ były one powiązane z tymi przedsiębiorstwami i rozpoczęły produkcję lub wywóz BEV do UE. Ponieważ te przedsiębiorstwa powiązane nie produkowały ani nie dokonywały wywozu produktu objętego dochodzeniem w okresie objętym dochodzeniem, wnioski te zostały odrzucone.
- (1279) Wszystkie inne uwagi otrzymane po okresie wcześniejszego informowania zostaną rozpatrzone na etapie ostatecznym.

11. PRZEPISY KOŃCOWE

- (1280) W interesie dobrej administracji Komisja zwróci się do zainteresowanych stron z prośbą o przedłożenie pisemnych uwag lub o złożenie wniosku o posiedzenie wyjaśniające przed Komisją w postępowaniach w sprawie handlu w określonym terminie.
- (1281) Ustalenia dotyczące nałożenia ceł tymczasowych obowiązują tymczasowo i mogą ulec zmianie na ostatecznym etapie dochodzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Niniejszym nakłada się tymczasowe cło wyrównawcze na przywóz nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, zaprojektowanych głównie do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, z wyłączeniem pojazdów kategorii L6 i L7 zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 168/2013⁽⁵⁰⁰⁾ oraz motocykli, napędzanych (niezależnie od liczby kół w ruchu) wyłącznie jednym silnikiem elektrycznym lub większą ich liczbą, włącznie z pojazdami z systemem zwiększania zasięgu napędzanym silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania (pomocnicza jednostka mocy), obecnie objęty kodem CN ex 8703 80 10 (kod TARIC 8703 80 10 10) i pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej.

2. Stawki tymczasowego cła wyrównawczego mające zastosowanie do ceny netto na granicy Unii, przed ocleniem, są następujące dla produktu opisanego w ust. 1 i wyprodukowanego przez poniższe przedsiębiorstwa:

Przedsiębiorstwo	Tymczasowe cło wyrównawcze	Dodatkowy kod TARIC
Grupa BYD:	17,4 %	89BL
— BYD Auto Company Limited		
— BYD Auto Industry Company Limited		

⁽⁵⁰⁰⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowych (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52).

Przedsiębiorstwo	Tymczasowe cło wyrównawcze	Dodatkowy kod TARIC
— Changsha BYD Auto Company Limited		
— Changsha Xingchao Auto Company Limited		
— Changzhou BYD Auto Company Limited		
— Fuzhou BYD Industrial Company Limited		
— Hefei BYD Auto Company Limited		
— Jinan BYD Auto Company Limited		
Grupa Geely:	19,9 %	89BM
— Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited		
— Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd.		
— Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.		
— Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.		
— Zhejiang Geely Automobile Company Limited		
— Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited		
Grupa SAIC:	37,6 %	89BN
— SAIC MAXUS Automotive Company Limited		
— SAIC Motor Corporation Limited		
— Nanjing Automobile (Group) Corporation		
— SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.		
— SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.		
— SAIC General Motors Co., Ltd.		
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące (załącznik)	20,8 %	
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	37,6 %	8999

3. Stosowanie indywidualnych stawek celnych ustalonych dla przedsiębiorstw wymienionych w ust. 2 uwarunkowane jest przedstawieniem organom celnym państw członkowskich ważnej faktury handlowej, która musi zawierać oświadczenie następującej treści, opatrzone datą i podpisem pracownika podmiotu wystawiającego fakturę, ze wskazaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska: *Ja, niżej podpisany, poświadczam, że [liczba] nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym sprzedana na wywóz do Unii Europejskiej objęta niniejszą fakturą została wytworzona przez [nazwa i adres przedsiębiorstwa] [dodatkowy kod TARIC] w Chińskiej Republice Ludowej. Oświadczam, że informacje zawarte w niniejszej fakturze są pełne i zgodne z prawdą.* W przypadku nieprzedstawienia takiej faktury obowiązuje cło mające zastosowanie do wszystkich pozostałych przedsiębiorstw.

4. Dopuszczenie do swobodnego obrotu na terenie Unii produktu, o którym mowa w ust. 1, uwarunkowane jest wpłaceniem zabezpieczenia w wysokości kwoty cła tymczasowego.

5. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 2

1. Zainteresowane strony przedkładają Komisji uwagi na piśmie dotyczące niniejszego rozporządzenia w ciągu 15 dni kalendarzowych od daty jego wejścia w życie.
2. Zainteresowane strony pragnące złożyć wniosek o posiedzenie wyjaśniające przed Komisją występują z takim wnioskiem w ciągu 5 dni kalendarzowych od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
3. Zainteresowane strony pragnące wystąpić z wnioskiem o posiedzenie wyjaśniające przed rzecznikiem praw stron w postępowaniach w sprawie handlu powinny to uczynić w ciągu 5 dni kalendarzowych od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. Rzecznik praw stron rozpatruje wnioski złożone poza tym terminem i, w stosownych przypadkach, może podjąć decyzję w sprawie przyjęcia takich wniosków.

Artykuł 3

1. Niniejszym poleca się organom celnym zaprzestać rejestracji przywozu ustanowionej zgodnie z art. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/785.
2. Dane zebrane na temat produktów, które dopuszczono do konsumpcji w Unii nie później niż 90 dni przed datą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, są przechowywane do wejścia w życie ewentualnych środków ostatecznych lub zakończenia niniejszego postępowania.

Artykuł 4

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Art. 1 obowiązuje przez okres czterech miesięcy.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 lipca 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

Chińscy współpracujący producenci eksportujący nieobjęci próbą:

Współpracujący producent eksportujący	Producenci powiązani	Dodatkowy kod TARIC
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89BO
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89BP
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89BQ
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89BR
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd.	
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89BS
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	
	China FAW Corporation Limited	
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.	
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89BT
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Dfsk Motor Co., Ltd.	89BU
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	
	Dongfeng Motor Company Ltd.	
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	
	Seres Auto Co., Ltd.	
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited, Taizhou Branch	89BV
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	

Współpracujący producent eksportujący	Producenci powiązani	Dodatkowy kod TARIC
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BO
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89BP
	NIO Co., Ltd.	
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	Tesla (Shanghai) Co., Ltd	89BQ
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89BR
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	