



**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/2754**

**z dnia 29 października 2024 r.**

**nakładające ostateczne 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<sup>(1)</sup> („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 15,

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 podstawowego 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*<sup>(2)</sup> („zawiadomienie o wszczęciu”).
- (2) Komisja wszczęła dochodzenie, argumentując, że przywóz BEV pochodzący z ChRL jest subsydiowany i w konsekwencji powoduje szkodę<sup>(3)</sup> 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, wyrządziły przemysłowi Unii poważne finansowe straty, które mogłyby szybko okazać się nadmierne dla tego przemysłu.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 55.

<sup>(2)</sup> 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, C/2023/160,4.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj>).

<sup>(3)</sup> 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) Jak określono w motywie 8 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1866<sup>(4)</sup> („rozporządzenie w sprawie cel tymczasowych”), 7 marca 2024 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/785<sup>(5)</sup> („rozporządzenie w sprawie rejestracji”) Komisja z inicjatywy własnej poddała przywóz nowych BEV przeznaczonych do przewozu osób pochodzący z Chin rejestracji.

### 1.3. Środki tymczasowe

- (9) Zgodnie z art. 29a rozporządzenia podstawowego 12 czerwca 2024 r. Komisja przekazała stronom podsumowanie dotyczące zaproponowanych cel tymczasowych oraz szczegółowe informacje na temat obliczania stóp subsydiowania. Zainteresowane strony poproszono o przedstawienie uwag na temat poprawności obliczeń w ciągu trzech dni roboczych. Otrzymano uwagi od objętych próbą chińskich producentów BYD Group, SAIC Group i Geely Group oraz od producentów eksportujących Great Wall Motor Co. Ltd. („GWM”), Spotlight Automotive Co. Ltd. („Spotlight”) i Volkswagen (Anhui) Automotive Co. Ltd. („Volkswagen (Anhui)”).
- (10) 4 lipca 2024 r. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/1866 Komisja nałożyła tymczasowe środki wyrównawcze na przywóz BEV pochodzący z Chin.

### 1.4. Dalsze postępowanie

- (11) Po ujawnieniu istotnych faktów i ustaleń, na podstawie których wprowadzono tymczasowe środki wyrównawcze („ujawnienie tymczasowych ustaleń”), grupa BYD, grupa SAIC i spółki zależne grupy Geely Group Polestar Performance AB („Polestar”) oraz Volvo Car Cooperation, producenci eksportujący Dongfeng Group, GWM, NIO Holding („NIO”), Spotlight, Tesla (Shanghai) Co. Ltd. („Tesla (Shanghai)”), Volkswagen (Anhui), rząd Chin („rząd ChRL”), Chińska Izba Gospodarcza ds. Przywozu i Wywozu Maszyn i Produktów Elektronicznych („CCME”), Chińskie Stowarzyszenie Producentów Samochodów („CAAM”), producenci unijni - przedsiębiorstwo 18, 22 i 24 oraz niemieckie stowarzyszenie Verband der Automobilindustrie e.V. przedstawiły uwagi.

<sup>(4)</sup> 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 (Dz.U. L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/1866/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj)).

<sup>(5)</sup> 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, 6.3.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/785/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/785/oj)).

- (12) Na wstępie Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL przedstawili szczegółowe uwagi na temat ocen dokonanych przez Komisję w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, dotyczących szkody i związku przyczynowego, często nie uznając ustaleń i ich uzasadnienia przedstawionych przez Komisję w tym rozporządzeniu. CCCME i rząd ChRL również powtórzyli dużą liczbę uwag, które zostały podniesione w pismach złożonych po wszczęciu postępowania, ponownie nie odnosząc się do konkretnych wyjaśnień i odesłań do odpowiednich dowodów przedstawionych przez Komisję w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych. Komisja zauważyła również, że CCCME i rząd ChRL głównie skrytykowali analizę przeprowadzoną przez Komisję, nie przedstawiając nowych dowodów w tym zakresie ani nie popierając przedstawionych stwierdzeń żadnymi dowodami. W poniższych sekcjach Komisja odniosła się szczegółowo do uwag zgłoszonych przez CCCME, nie powtarzając jednak identycznych uwag podniesionych w różnych sekcjach.
- (13) Stronom, które wystąpiły z odpowiednim wnioskiem, umożliwiono przedstawienie swoich argumentów. Posiedzenia wyjaśniające odbyły się z udziałem grupy BYD, CCCME, grupy Geely, rządu ChRL, Polestar, grupy SAIC, Spotlight, Volkswagen (Anhui), przedsiębiorstwa 22, przedsiębiorstwa 24 i przedsiębiorstwa 27.
- (14) Komisja kontynuowała poszukiwanie i weryfikowanie wszelkich informacji, które uznała za konieczne do sformułowania ostatecznych ustaleń. Dokonując ostatecznych ustaleń, Komisja przeanalizowała uwagi przedstawione przez zainteresowane strony i w stosownych przypadkach zmieniła swoje tymczasowe wnioski. Aby dysponować bardziej kompleksowymi danymi na temat cen sprzedaży Unii, kosztów produkcji i rentowności w okresie po zakończeniu okresu objętego dochodzeniem, producentów unijnych objętych próbą poproszono o dostarczenie dodatkowych danych. Wszyscy producenci unijni objęci próbą przedłożyli wymagane informacje.
- (15) 20 sierpnia 2024 r. Komisja poinformowała wszystkie zainteresowane strony o istotnych faktach i ustaleniach, na podstawie których zamierzała nałożyć ostateczne cło wyrównawcze na przywóz BEV pochodzących z ChRL („ostateczne ujawnienie ustaleń”). Wszystkim stronom wyznaczono okres, w którym mogły zgłaszać uwagi na temat ujawnienia ostatecznych ustaleń.
- (16) Stronom, które wystąpiły z odpowiednim wnioskiem, również umożliwiono przedstawienie argumentów na posiedzeniu wyjaśniającym po ujawnieniu ostatecznych ustaleń. Posiedzenie wyjaśniające odbyło się z udziałem grupy SAIC, przedsiębiorstwa 27, grupy BYD, CCCME, rządu ChRL, Tesli (Shanghai), grupy Geely, przedsiębiorstwa 22 i Polestar.
- (17) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń otrzymano uwagi od grupy BYD, przedsiębiorstwa CATL, rządu ChRL, Tesli (Shanghai), GWM, CCCME, CAAM, grupy SAIC, grupy Geely, VDA, Eurofer, przedsiębiorstwa 27, przedsiębiorstwa 18, przedsiębiorstwa 24, przedsiębiorstwa 22 i grupy Polestar.
- (18) Na podstawie tych uwag Komisja skorygowała niektóre ze swoich tymczasowych ustaleń, zmieniła niektóre ustalenia, na podstawie których zamierzała nałożyć ostateczne cło wyrównawcze, i poinformowała o tym wszystkie zainteresowane strony („dodatkowe ostateczne ujawnienie”) 9 września 2024 r.
- (19) Uwagi dotyczące dodatkowego ostatecznego ujawnienia otrzymano od rządu ChRL, CCCME, grupy BYD, spółki Tesla, spółki Smart i przedsiębiorstwa 18 (tylko w wersji poufnej). Ponadto przedsiębiorstwo 18 przedstawiło również uwagi w wersji poufnej po upływie terminu zgłaszania uwag na temat dodatkowego ujawnienia. Większość z tych uwag została już uwzględniona w konkretnym ujawnieniu objętym klauzulą poufności skierowanym do przedsiębiorstwa.

## 1.5. Kontrola wrywkowa

### 1.5.1. Kontrola wrywkowa producentów unijnych

- (20) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili z jednej strony, że próba producentów unijnych nie była znana i reprezentatywna, a z drugiej strony, że zainteresowane strony nie mogły ocenić reprezentatywności próby. CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że nie wiadomo, czy unijni producenci oryginalnego sprzętu zostali uwzględnieni w próbie, czy wszystkie przedsiębiorstwa w próbie to unijni producenci oryginalnego sprzętu/przedsiębiorstwa przechodzące z produkcji pojazdów z silnikiem spalinowym

(„pojazdy ICE”) na BEV, czy też w próbie znaleźli się inni producenci BEV, ponieważ producenci unijni przechodzący z ICE na BEV mogą znajdować się w gorszej sytuacji ekonomicznej niż inni producenci unijni. CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że próba producentów unijnych nie była reprezentatywna, ponieważ Komisja nie zastosowała zasady jednej jednostki gospodarczej w odniesieniu do producentów unijnych objętych próbą, mimo że została ona zastosowana w odniesieniu do objętych próbą producentów eksportujących. CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że zasada jednej jednostki gospodarczej została zastosowana do przemysłu Unii w poprzednim dochodzeniu w sprawie ochrony handlu, takim jak dochodzenie w sprawie krzemu metalicznego z Chin<sup>(6)</sup>, w którym dwa podmioty produkcyjne (FerroPem i FerroAtlantica) należące do unijnej grupy producentów, grupy Ferroglobe, zostały uznane za podmioty powiązane, a produkcja producenta unijnego przez oba podmioty produkcyjne została uwzględniona łącznie. CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że zasada jednej jednostki gospodarczej była istotna dla ustalenia cen sprzedaży przemysłu Unii, które są porównywane z ceną eksportową na potrzeby analizy podjęcia cenowego i tłumienia cen.

- (21) Jak wyjaśniono w motywie 12 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, producentom unijnym zagwarantowano anonimowość ze względu na ryzyko znacznego negatywnego wpływu w postaci działań odwetowych. W związku z tym Komisja nie może ujawnić tożsamości objętych próbą producentów unijnych. Anonimowość zagwarantowana objętym próbą producentom unijnym nie sprawia jednak, że próba nie jest reprezentatywna. Jak wyjaśniono w art. 26 rozporządzenia podstawowego dobór próby opierał się na kryterium największej reprezentatywnej wielkości sprzedaży i produkcji produktu podobnego w Unii w okresie objętym dochodzeniem<sup>(7)</sup>. Komisja wzięła również pod uwagę rozmieszczenie geograficzne producentów unijnych w Unii, a także zapewniła uwzględnienie szerokiej gamy modeli BEV. Producenci unijni objęci próbą odpowiadali za 38 % sprzedaży i 34 % całkowitej wielkości produkcji przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem. Ponadto po wizycie weryfikacyjnej u objętych próbą producentów unijnych 4 czerwca 2024 r. Komisja dodała do akt<sup>(8)</sup> uwagę i potwierdziła, że objęci próbą producenci unijni odpowiadali za 32 % sprzedaży w Unii i 30 % produkcji w Unii w okresie objętym dochodzeniem. Ponadto ujawnienie, czy wszystkie przedsiębiorstwa objęte próbą były producentami oryginalnego sprzętu, którzy produkowali pojazdy ICE i produkują BEV, również nieumyślnie spowodowałoby ujawnienie tożsamości niektórych producentów unijnych, a tym samym Komisja naruszyłaby swój prawny obowiązek zachowania anonimowości zagwarantowanej producentom unijnym. W związku z tym wniosek o ujawnienie tych informacji został odrzucony.
- (22) Ponadto CCCME pomyliła zasadę jednej jednostki gospodarczej z doбором próby na poziomie grupy. Dla jasności zasada jednej jednostki gospodarczej jest stosowana w pewnych warunkach do obliczania ceny eksportowej na poziomie *ex-works* (tj. w fabryce producenta) przy obliczaniu marginesu dumpingu. W obecnym dochodzeniu antysubsydyjnym Komisja nie musiała obliczać ceny eksportowej *ex-works*, a zatem zasada ta nie jest stosowana w obecnym dochodzeniu. Jeżeli chodzi o kontrolę wyrywkową producentów unijnych, na początku dochodzenia Komisja poinformowała zainteresowane strony, że zostanie ona przeprowadzona na poziomie jednostki produkującej, a nie na poziomie grupy<sup>(9)</sup>. Jest to powszechna praktyka Komisji w zakresie kontroli wyrywkowej producentów unijnych i nie było dostępnych informacji, które mogłyby sugerować, że w niniejszym dochodzeniu uzasadnione było zastosowanie innego podejścia. CCCME i rząd ChRL również nie przedstawili żadnych dowodów w tym względzie. Ponadto w dochodzeniu dotyczącym krzemu metalicznego z Chin, wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL, Komisja nie zastosowała zasady jednej jednostki gospodarczej, lecz objęła dochodzeniem dwóch producentów z tej samej grupy. Ponadto w obecnym dochodzeniu obliczono margines podjęcia cenowego na poziomie ceny dla dealera w Unii, jak wyjaśniono w motywie 1023 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, który różni się od poziomu *ex-works*.

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1394 z dnia 11 sierpnia 2022 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz krzemu pochodzącego z Chińskiej Republiki Ludowej, rozszerzone na przywóz krzemu wysyłanego z Republiki Korei i z Tajwanu, zgłoszonego lub niezgłoszonego jako pochodzący z Republiki Korei lub Tajwanu, w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 (Dz.U. L 211 z 12.8.2022, s. 86).

<sup>(7)</sup> Jak wyjaśniono w motywie 9 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, 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”).

<sup>(8)</sup> t24.004547.

<sup>(9)</sup> Informacje te określono w formularzu kontroli wyrywkowej producentów unijnych, który udostępniono na stronie internetowej DG ds. Handlu w momencie wszczęcia dochodzenia.

- (23) Potwierdzono zatem wnioski zawarte w motywach 24–45 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

1.5.2. *Kontrola wyrywkowa importerów*

- (24) Wobec braku uwag w odniesieniu do kontroli wyrywkowej importerów potwierdzono wnioski zawarte w motywach 46–47 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

1.5.3. *Kontrola wyrywkowa producentów eksportujących w ChRL*

- (25) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD stwierdziła, że dobór próby spowodował zniekształcenie wynikających z nich ustaleń, ponieważ Tesla (Shanghai) nie została objęta próbą pomimo dużej wielkości wywozu BEV na rynek unijny oraz że w prawie każdym dochodzeniu w sprawie środków ochrony handlu Komisja wybrała próbę na podstawie wielkości wywozu. Grupa BYD twierdziła również, że Komisja nie przedstawiła jasnego wyjaśnienia, dlaczego nie przeprowadziła kontroli wyrywkowej Tesla (Shanghai) i na jakiej podstawie Komisja przyjęła wniosek Tesla (Shanghai) o indywidualne badanie.
- (26) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i CCCME powtórzyli swój argument, że próba wybranych chińskich producentów eksportujących była zorientowana na wyniki, stronicza i niezgodna z art. 27 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. W szczególności niewłączenie spółki Tesla (Szanghaj) do próby chińskich producentów eksportujących było sprzeczne z samym celem kontroli wyrywkowej, rozporządzeniem podstawowym, i odzwierciedlało dyskryminacyjne podejście Komisji. Według rządu ChRL i CCCME niewłączenie spółki Tesla (Szanghaj) sprawiło, że próba nie była reprezentatywna, a spółka Tesla (Szanghaj) mogła zostać właściwie zbadana w danym terminie. Ponadto Komisja dysponowała czasem i zasobami na zweryfikowanie tej spółki i ustalenie jej stopy subsydiowania, w związku z czym mogła ona zostać włączona do próby na początku. Na skutek niewłączenia spółki Tesla (Szanghaj) do próby Komisja sztucznie zwiększyła średnie ważone cło mające zastosowanie do współpracujących chińskich producentów eksportujących nieobjętych próbą, wykazując ukierunkowane i selektywne podejście.
- (27) Komisja podkreśliła, że podobne zarzuty zostały już uwzględnione w motywach 54 i 55 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Dobór próby był w pełni zgodny z przepisami art. 27 rozporządzenia podstawowego, z uwzględnieniem specyfiki sprawy, i w związku z tym został uznany za reprezentatywny dla chińskiego sektora eksportującego BEV. Przy ustalaniu próby Komisja nie przyjęła ukierunkowanego ani selektywnego podejścia. Powody, dla których Komisja przyjęła wniosek o indywidualne badanie, wyjaśniono w motywie 30 niniejszego rozporządzenia. To, że Komisja mogła określić indywidualną stopę subsydiowania dla spółki Tesla (Szanghaj), nie oznacza, że w czasie doboru próby włączenie tego eksportera było możliwe lub właściwe.
- (28) Potwierdzono zatem wnioski zawarte w motywach 48–76 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

1.6. **Indywidualne badanie**

- (29) Tesla (Shanghai), producent eksportujący w ChRL, złożyła wniosek o indywidualne badanie na podstawie art. 27 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.
- (30) Komisja przyjęła wniosek o indywidualne badanie złożony przez Tesla (Shanghai) ze względu na prostą strukturę korporacyjną przedsiębiorstwa, która dała Komisji wystarczająco dużo czasu i zasobów na zbadanie przedsiębiorstwa. Nie otrzymano żadnych innych wniosków o indywidualne badanie.

1.7. **Argumenty dotyczące kwestii proceduralnych i prawa do obrony**

- (31) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD, CAAM, CCCME, grupa Geely, rząd ChRL, grupa SAIC i NIO przedstawili uwagi dotyczące kwestii proceduralnych.

- (32) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL przedstawili uwagi dotyczące kwestii proceduralnych.
- (33) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CAAM stwierdziło, że Komisja wymagała od przedsiębiorstw dostarczenia informacji, szczegółów i „tajemnic handlowych” wykraczających poza zakres dochodzenia.
- (34) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Komisja uznała, że informacje, o które zwróciła się do objętych próbą producentów eksportujących i ich stron powiązanych, są niezbędne do oceny istnienia subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych w odniesieniu do BEV oraz ich części i komponentów. Ponadto, jak już stwierdzono w motywie 284 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, to do Komisji należy określenie, jakie informacje uznaje się za niezbędne do celów dochodzenia, a nie do jednej ze stron. Komisja przypomina również, że zgodnie z art. 29 ust. 6 rozporządzenia podstawowego informacje otrzymane w ramach niniejszego dochodzenia wykorzystano wyłącznie do celów oceny istnienia subsydiowania stanowiącego podstawę środków wyrównawczych zgodnie z rozporządzeniem podstawowym i porozumieniem SCM. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (35) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD stwierdziła, że wszczęcie dochodzenia z urzędu było nieuzasadnione. Grupa BYD twierdziła, że sformułowanie „szczególne okoliczności” zawarte w art. 10 ust. 8 rozporządzenia podstawowego musi wskazywać na coś więcej niż to, co przewiduje art. 10 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, oraz że wyjaśnienia przedstawione w zawiadomieniu o wszczęciu opisują sytuację, która nie różni się od wszczęcia dochodzenia na podstawie pisemnej skargi.
- (36) Grupa BYD dodała, że dowody, na podstawie których Komisja wszczęła dochodzenie, obejmowały zbiór domniemych subsydiów opartych na doniesieniach medialnych, publicznie dostępne skontrolowane sprawozdania finansowe niektórych spółek holdingowych spółek produkujących nie tylko BEV oraz wykaz polityk i wzmianek z poprzednich dochodzeń w sprawie przywozu z Chin produktów obejmujących różne sektory przemysłu, oraz że wykazu szeregu polityk i subsydiów z poprzednich spraw nie można uznać za zgodny z postanowieniami art. 11 ust. 2 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych oraz za spełniający standard wystarczających dowodów dotyczących sektora BEV.
- (37) Ponadto grupa BYD stwierdziła, że zarzuty dotyczące zagrożenia wystąpieniem istotnej szkody, a w szczególności zmiany struktur produkcji unijnego przemysłu motoryzacyjnego, nie mogą uzasadniać wszczęcia dochodzenia z urzędu, ponieważ ogólne wyniki gospodarcze przemysłu Unii charakteryzowały się dość silną dynamiką.
- (38) Komisja przypomniała, że w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania i memorandum przedstawiono wystarczające dowody wskazujące na istnienie subsydiowania, zagrożenia wystąpieniem szkody i związku przyczynowego wymaganych do wszczęcia dochodzenia antysubsydyjnego, zgodnie z art. 10 ust. 8 rozporządzenia podstawowego, oraz że szczególne okoliczności wszczęcia tego postępowania zostały dokładnie opisane zarówno w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania<sup>(10)</sup>, jak i w samym zawiadomieniu o wszczęciu postępowania<sup>(11)</sup>. Ponadto, jak już wspomniano w motywie 119 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w odniesieniu do wszystkich różnych programów wymienionych w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania 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 WTO w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych („porozumienie SCM”). Komisja zauważyła, że grupa BYD nie kwestionuje istnienia polityki, lecz jedynie zakres, w jakim są one wiążące dla sektora BEV. Komisja zauważyła ponadto, że łatwo dostępne informacje dostarczyły dowodów wskazujących, że sektor BEV jest wymieniony w kilku dokumentach rządowych. Grupa BYD nie przedstawiła żadnych dowodów na to, że dokumenty te nie miałyby zastosowania w przypadku produktu objętego postępowaniem. W związku z tym argumenty uznano za bezprzedmiotowe.

<sup>(10)</sup> Zob. dokument dotyczący wszczęcia postępowania, s. 2–4.

<sup>(11)</sup> Dz.U. C, C/2023/160, 4.10.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/160/oj>, sekcja 1.

- (39) Ponadto w motywie 117 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych wyjaśniono, że w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania 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 szczególnie 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. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (40) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC i NIO twierdziły, że ponieważ zawiadomienie o wszczęciu trwającego dochodzenia opublikowano 4 października 2023 r., zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, Komisja powinna była nałożyć cła tymczasowe do 4 lipca 2024 r., a nie do 5 lipca 2024 r., tj. „nie później niż dziewięć miesięcy od wszczęcia postępowania”.
- (41) Zgodnie jednak z art. 3 ust. 1 rozporządzenia Rady (EWG, Euratom) nr 1182/71 <sup>(12)</sup> określającego zasady mające zastosowanie do okresów, dat i terminów, „[j]eżeli okres wyrażony w dniach, tygodniach, miesiącach lub latach nalicza się od chwili zaistnienia wydarzenia lub wykonania czynności, do okresu nie zalicza się dnia, w którym miało miejsce to wydarzenie lub czynność”. Oznacza to, że datą rozpoczęcia obliczania dziewięćmiesięcznego terminu był dzień następujący po opublikowaniu zawiadomienia o wszczęciu, tj. 5 października 2023 r., który wygasł 5 lipca 2024 r., zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (EWG, Euratom) nr 1182/71. Komisja uznała, że zastosowała się do odpowiednich przepisów rozporządzenia podstawowego i argument ten został odrzucony.
- (42) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła, że ciągły napływ kwestionariuszy i dodatkowych wniosków o wyjaśnienia ze strony Komisji stanowił nieuzasadnione obciążenie dla Grupy, naruszając jej prawa do rzetelnego procesu sądowego, a mianowicie została ona poproszona o dostarczenie dużej ilości informacji zaledwie tydzień po kontroli wrywkowej, przed upływem minimalnego 30-dniowego okresu na udzielenie odpowiedzi na kwestionariusz przez objętych próbą producentów eksportujących, zgodnie z wymogami porozumienia SCM i rozporządzenia podstawowego.
- (43) Komisja uważała, że jej wnioski o udzielenie informacji były rozsądne i współpracowała z grupą Geely z pełnym poszanowaniem jej praw proceduralnych. Komisja uznała starania podjęte przez grupę Geely w celu udzielenia odpowiedzi na kwestionariusze i wnioski Komisji w sprawie uzupełnienia braków, które uznała za proporcjonalne do wielkości i złożoności samej grupy Geely. Komisja zauważyła, że wszystkie odpowiedzi udzielone przez grupę zostały przeanalizowane i, w miarę możliwości, zweryfikowane, zapewniając tym samym, aby informacje dostarczone przez grupę Geely odpowiadały wysiłkom grupy i doprowadziły do ustaleń najbardziej zbliżonych do sytuacji grupy w OD. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (44) Grupa Geely twierdziła ponadto, że po opublikowaniu kwestionariusza i decyzji w sprawie kontroli wrywkowej Komisja rozszerzyła zakres podmiotów udzielających odpowiedzi <sup>(13)</sup>. Grupa Geely zgromadziła i przekazała informacje dotyczące ponad 120 podmiotów, mimo że wiele z tych uwag nie miało bezpośredniego znaczenia dla dochodzenia. To nieuzasadnione obciążenie spowodowało naruszenie praw procesowych strony do rzetelnego procesu.
- (45) Komisja zauważyła, że zakres podmiotów udzielających odpowiedzi nie został rozszerzony w piśmie, o którym mowa w odniesieniu do. Powiązane przedsiębiorstwa w grupie prowadzące działalność określoną w piśmie Komisji miały krytyczne znaczenie dla ustalenia faktów subsydiowania grupy we wszelkich dochodzeniach w sprawie subsydiów, podczas gdy liczba podmiotów udzielających odpowiedzi była proporcjonalna do wielkości i złożoności każdej grupy eksporterów objętej dochodzeniem. W związku z tym informacje dostarczone przez te powiązane przedsiębiorstwa jedynie potwierdziły odpowiednie ustalenia grupy Geely, które były najbliższe sytuacji grupy w okresie objętym dochodzeniem, zapewniając tym samym poszanowanie praw grupy Geely. W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(12)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG, Euratom) nr 1182/71 z dnia 3 czerwca 1971 r. określające zasady mające zastosowanie do okresów, dat i terminów (Dz.U. L 124 z 8.6.1971, s. 1).

<sup>(13)</sup> Pismo Komisji do eksporterów objętych próbą „Komisja – pismo do eksporterów objętych próbą AS689” z 25 października 2024 r. o numerze referencyjnym TRON t23.005030.

- (46) Grupa Geely twierdziła ponadto, że dochodzenie stanowiło dla niej ogromne obciążenie, a mianowicie grupa przedstawiła ponad 280 odpowiedzi, często dotrzymując bardzo krótkich terminów, przeprowadziła 14-tygodniową weryfikację na miejscu w trzech lokalizacjach, przedstawiając ponad 880 dowodów na potrzeby weryfikacji. Pomimo wielokrotnych wniosków<sup>(14)</sup> przedłożonych na podstawie art. 12.11 porozumienia SCM Komisja odrzuciła te wnioski.
- (47) Komisja zauważyła, że wszystkie wnioski złożone przez grupę Geely zostały należycie rozpatrzone w trakcie dochodzenia. Wymagane były jednak brakujące elementy niezbędne do uzupełnienia ustaleń grupy, które wykorzystano zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego, zgodnie ze standardowymi procedurami dochodzeń antysubsydyjnych określonymi w art. 10 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (48) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely argumentowała, że ze względu na anonimowość zagwarantowaną producentom, dostawcom i importerom unijnym (i) Komisja potraktowała jako poufne dane dotyczące przemysłu Unii, tym samym w istotny sposób wpływając na ujawnienie istotnych informacji dotyczących oceny szkody, co naruszyło należyte wykonywanie prawa grupy Geely do obrony, (ii) miała ona niewielki wgląd w informacje zebrane od przemysłu Unii przez Komisję oraz (iii) Komisja zastosowała bardzo szeroki zakres poufności w odniesieniu do wszystkich oświadczeń stron unijnych.
- (49) Komisja nie potraktowała wszystkich informacji związanych z przemysłem Unii jako poufne, a jedynie te informacje, które mogłyby spowodować ujawnienie tożsamości przemysłu Unii. Jak wyjaśniono w motywie 16 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, ze względu na niewielką liczbę grup produkujących BEV na rynku unijnym oraz znaczną liczbę dostępnych publicznie i opartych na subskrypcji informacji na temat tych grup Komisja nie mogła ujawnić niektórych informacji dotyczących objętych próbą producentów unijnych, ponieważ takie informacje mogłyby spowodować ujawnienie tożsamości objętych próbą producentów unijnych. W sekcji 4 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja przeanalizowała wszystkie wskaźniki szkody wymagane w rozporządzeniu podstawowym. Ponadto Komisja dodała do akt dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności nieobjęte klauzulą poufności odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez czterech producentów unijnych objętych próbą, nieobjęte klauzulą poufności pisma poprzedzające weryfikację na potrzeby wizyty weryfikacyjnej na miejscu, a także nieobjęte klauzulą poufności sprawozdania z misji, takie jak w przypadku każdego innego dochodzenia. Wbrew twierdzeniu grupy Geely Komisja nie zastosowała bardzo szerokiego zakresu poufności w odniesieniu do wszystkich oświadczeń stron unijnych. Do akt dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności dodano odpowiednie nieobjęte klauzulą poufności wersje takich oświadczeń, a grupa Geely nie wspomniała, czego dokładnie brakuje w tych oświadczeniach. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (50) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME, rząd ChRL, Grupa Geely i grupa SAIC stwierdzili, że w odniesieniu do obliczeń marginesu podcięcia cenowego Komisja nie przedstawiła wystarczających wyjaśnień ani szczegółowych okoliczności faktycznych dotyczących CCCME i rządu ChRL, a zatem nie byli w stanie zrozumieć obliczeń i przedstawić istotnych uwag. W szczególności CCCME, rząd ChRL i grupa SAIC twierdzili, że Komisja nie przedstawiła żadnych uzasadnionych wyjaśnień co do tego, w jaki sposób opis numerów kontrolnych produktu („PCN”) oraz zagregowanych cen jednostkowych i wielkości przemysłu Unii na poziomie PCN mógłby doprowadzić do ujawnienia tożsamości objętych próbą producentów unijnych, ponieważ dane są agregowane w odniesieniu do czterech producentów objętych próbą. Argument ten został również powtórzony przez CCCME i rząd ChRL po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (51) W związku z tym CCCME, rząd ChRL i grupa SAIC zwrócili się do Komisji o ujawnienie: (i) PCN chińskich producentów eksportujących i producentów unijnych stosowane do celów porównywalności cen; (ii) ilości i wartości siedmiu PCN przemysłu Unii pod względem PCN wykorzystanych do porównania. CCCME i rząd ChRL zwrócili się do Komisji o ujawnienie (i) marginesu podcięcia cenowego pięciu porównywalnych PCN, tj. z wyłączeniem ściśle podobnych PCN, oraz odpowiadającego odsetka sprzedaży chińskich eksporterów objętych próbą i producentów unijnych objętych próbą, jeżeli dwa ściśle podobne PCN miały zostać wyłączone; (ii)

<sup>(14)</sup> Odpowiedź grupy Geely na pismo Komisji w sprawie wykorzystania dostępnych faktów „AS689 – SENSITIVE – Geely Group – odpowiedź na pismo na podstawie art. 28” z 30 kwietnia 2024 r., o numerze referencyjnym TRON t24.003464.



różnicy w elementach PCN oraz tego, czy dokonano korekt w celu uwzględnienia różnic. Podobny wniosek złożyła również grupa SAIC. Grupa SAIC zwróciła się również do Komisji o ujawnienie: (i) ile PCN sprzedali producenci unijni objęci próbą, (ii) PCN sprzedanych przez producentów unijnych objętych próbą w OD ogółem oraz (iii) ilości i wartości siedmiu PCN odpowiadających chińskim PCN wyrażonym jako odsetek łącznej sprzedaży unijnej producentów unijnych objętych próbą. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że wiadomo było, iż sprzedaż unijnych producentów BEV dotyczyła głównie segmentów luksusowych/premiovych, w których sprzedaż chińskich producentów jest znikoma, jeśli w ogóle istnieje, i w związku z tym wielkość sprzedaży unijnej porównywalnej ze sprzedażą chińskich producentów eksportujących objętych próbą była niezbędna do zrozumienia reprezentatywności obliczeń.

- (52) Komisja ujawniła obliczenie średniego ważonego marginesu podcięcia cenowego wyłącznie trzem chińskim producentom eksportującym objętym próbą. Wydaje się jednak, że przedsiębiorstwa te przekazały te dokumenty CCCME i rządowi ChRL, chociaż informacji tych nie ujawniono CCCME i rządowi ChRL. Ponadto CCCME reprezentowała również chińskich producentów eksportujących, którzy nie zostali objęci próbą i w związku z tym nie otrzymali od Komisji obliczenia średniego ważonego marginesu podcięcia cenowego. Ponadto trzech chińskich producentów eksportujących objętych próbą również otrzymali od Komisji szczegółowe obliczenia ceny sprzedaży dla dealera w odniesieniu do każdej transakcji sprzedaży. W związku z tym uzasadnione było stwierdzenie, że objęci próbą chińscy producenci eksportujący przekazali również CCCME i rządowi ChRL te dokumenty, a zatem CCCME i rząd ChRL byli w stanie obliczyć wielkość i ceny sprzedaży według PCN w odniesieniu do trzech chińskich producentów eksportujących objętych próbą. Ponadto, ponieważ Komisja ujawniła również całkowitą wielkość i wartość sprzedaży chińskich producentów eksportujących objętych próbą, CCCME i rząd ChRL mogą odpowiednio zweryfikować te dane. Ponadto Komisja ujawniła wartość procentową dopasowania sprzedaży chińskich producentów eksportujących (tj. wartość procentową sprzedaży objętych próbą chińskich producentów eksportujących, która została dopasowana do sprzedaży objętych próbą producentów unijnych). Ponieważ dopasowanie było bardzo wysokie w ujęciu ogólnym i w odniesieniu do każdego objętego próbą chińskiego producenta eksportującego, a każdy PCN był sprzedawany w różnych ilościach, CCCME i rząd ChRL doskonale rozumieją, które PCN chińskich producentów eksportujących zostały wykorzystane do obliczenia marginesu podcięcia cenowego.
- (53) Ponadto w indywidualnym ujawnieniu przesłanym chińskim producentom eksportującym objętym próbą Komisja wyjaśniła, że nie można ujawnić PCN, ilości i cen stosowanych przez przemysł Unii na poziomie PCN, ponieważ mogłoby to spowodować ujawnienie tożsamości objętych próbą producentów unijnych. Ponadto w motywie 95 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła, że unijny rynek BEV składał się z niewielkiej liczby grup producentów. W odniesieniu do przemysłu BEV w Unii istnieje wiele ogólnodostępnych informacji, a także usługi udostępniające bardzo szczegółowe informacje na jego temat na zasadzie płatnej subskrypcji, do których to informacji CCCME, rząd ChRL, grupa Geely i grupa SAIC mogli uzyskać dostęp. Na przykład opisy techniczne każdego BEV sprzedawanego przez przemysł Unii były publicznie dostępne w katalogu/broszurze producentów unijnych lub sprzedawców, a także w niektórych bazach danych, takich jak baza danych pojazdów elektrycznych<sup>(15)</sup>. W związku z tym każda zainteresowana strona może utworzyć PCN w odniesieniu do wszystkich modeli BEV sprzedawanych przez przemysł Unii i chińskich producentów eksportujących na rynku unijnym. Ponadto na podstawie informacji publicznych opublikowanych przez Europejską Agencję Środowiska („EEA”) lub uzyskanych w ramach opłaconej subskrypcji od S&P Global Mobility CCCME, rząd ChRL, grupa SAIC i grupa Geely są w stanie zrozumieć wielkość sprzedaży każdego modelu BEV na rynku unijnym. Wynika z tego, że ujawnienie PCN przemysłu Unii lub wielkości sprzedaży przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem, jak również ilości i wartości siedmiu PCN przemysłu Unii w podziale na PCN wykorzystanych do porównania, z uwagi na dużą ilość informacji dostępnych publicznie i w ramach płatnej subskrypcji, wiąże się z bardzo wysokim ryzykiem ujawnienia tożsamości producentów unijnych objętych próbą.
- (54) Jeśli chodzi o ujawnienie marginesu podcięcia cenowego dla pięciu porównywalnych PCN, Komisja zauważyła, że ujawniła margines podcięcia cenowego dla każdego PCN, który został dopasowany do chińskich PCN (7 PCN z 17 PCN wywożonych przez chińskich producentów eksportujących w okresie objętym dochodzeniem). Komisja nie widziała jednak sensu ujawniania takich obliczeń, ponieważ chińscy producenci eksportujący wyraźnie nie dokonywali wywozu tylko tych pięciu PCN na rynek unijny w okresie objętym dochodzeniem.

<sup>(15)</sup> <https://ev-database.org>.

- (55) Jeśli chodzi o różnicę w elementach PCN i o to, czy dokonano korekt w celu uwzględnienia tych różnic, Komisja niniejszym wyjaśnia, że różnica w PCN i ściśle podobnym PCN dotyczyła wyłącznie mocy BEV, tj. chiński BEV o większej mocy został unijnym BEV o większej mocy. Komisja nie dokonała żadnej korekty ze względu na różnicę w mocy, ponieważ BEV o większej mocy był droższy niż BEV o mniejszej mocy, przy czym wszystkie inne cechy PCN były takie same.
- (56) Ponadto liczba PCN sprzedawanych przez przemysł Unii nie ma znaczenia dla obliczenia podcięcia cenowego. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 53 niniejszego rozporządzenia, Komisja nie może ujawnić PCN sprzedanych przez objętych próbą producentów unijnych w okresie objętym dochodzeniem.
- (57) Jeśli chodzi o ilość i wartość siedmiu PCN dopasowanych do chińskich PCN jako odsetek całkowitej sprzedaży unijnej objętych próbą producentów unijnych, w motywie 1044 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że dopasowanie chińskich PCN do unijnych PCN było ogólnie bardzo wysokie i odpowiadało 88 % całkowitej sprzedaży objętych próbą producentów unijnych. Komisja zauważyła, że w motywie 1044 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych popełniono błąd pisarski – dopasowanie odpowiadało 83 % a nie 88 % objętych próbą producentów unijnych. Jeżeli wyłączono ściśle podobne PCN, dopasowanie wynosiło 61 %. Kalkulacja ta została przeprowadzona w odniesieniu do wielkości sprzedaży. Obliczenie oparte na wartości sprzedaży jest w tym względzie nieistotne, ponieważ ceny PCN są różne, a zatem wynik byłby mylący.
- (58) Ponadto, jak podkreślono w motywie 1042 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, nie istniała powszechnie przyjęta segmentacja samochodów osobowych i nie było jasne, co oznaczają marki „wejściowa”, „średnia”, „premium” i „luksusowa”, ponieważ istniał szeroki margines interpretacji. W celu wyjaśnienia, nie jest jednak prawdą, że sprzedaż unijnych producentów BEV dotyczyła głównie segmentów luksusowych/premium, w których sprzedaż chińskich producentów jest znikoma. Na przykład, według LMC Automotive lub S&P Global Mobility, producenci unijni tacy jak e.Go Mobile, Hyundai, Renault, Stellantis i Volkswagen sprzedają marki, które nie są uważane za luksusowe/premium. Ponadto Geely sprzedaje w Unii markę Polestar 2, którą LMC Automotive lub S&P Global Mobility uznają za markę premium.
- (59) Dodatkowo Komisja złagodziła wpływ niepełnego ujawnienia, przedstawiając bardzo szczegółową ocenę zastosowanej metodyki oraz analizę różnych podmiotów, kanałów sprzedaży i modeli sprzedaży wykorzystanych w okresie objętym dochodzeniem. Jak wyjaśniono powyżej, dalszych szczegółowych informacji nie można było ujawnić ze względu na ryzyko ujawnienia tożsamości producentów unijnych. Podejście to jest uzasadnione, ponieważ unijny rynek BEV jest otwarty i przejrzysty, a wszystkie podmioty na rynku dysponują dobrze rozwiniętymi możliwościami marketingowymi umożliwiającymi zbadanie modeli swoich konkurentów. To właśnie z tych powodów nie można ujawnić dalszych szczegółów dotyczących obliczeń podcięcia cenowego, takich jak PCN.
- (60) Wnioski te zostały zatem odrzucone.
- (61) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC stwierdziła, że nie otrzymała obliczenia indywidualnego marginesu podcięcia cenowego.
- (62) Komisja nie ma prawnego obowiązku obliczania marginesu podcięcia cenowego poszczególnych objętych próbą producentów eksportujących. Margines podcięcia cenowego jest wskaźnikiem szkody, a zatem obliczenie średniego ważonego marginesu podcięcia cenowego jest wystarczające do oceny szkody. Margines podcięcia cenowego różni się od marginesu szkody (margines zaniżania cen), który należy obliczyć w odniesieniu do każdego producenta eksportującego, gdy do jest oparte na marginesie zaniżania cen. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (63) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła, że w obliczeniach podcięcia cenowego Komisja wykorzystała inne PCN niż te, które grupa Geely miała wykorzystać zgodnie z poleceniem Komisji, a Komisja nie przedstawiła żadnego wyjaśnienia zakresu nowych PCN.

- (64) Do obliczenia marginesu podcięcia cenowego Komisja nie zastosowała jednak innych PCN niż te, o których zastosowanie zwróciła się do objętych próbą producentów eksportujących i objętych próbą producentów unijnych. Po prostu każdy PCN Komisja zastąpiła PCN 1, PCN 2 itp., aby nie ujawnić dokładnych PCN wykorzystanych do obliczenia podcięcia cenowego, ponieważ mogłoby to spowodować ujawnienie tożsamości objętych próbą producentów unijnych, jak wyjaśniono w motywie 53 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (65) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i CCCME argumentowali, że w ostatecznych ustaleniach nie przedstawiono istotnych faktów leżących u podstaw ustaleń Komisji dotyczących subsydiowania i spowodowanego nim zagrożenia wystąpieniem szkody, w szczególności w odniesieniu do (i) domniemanej preferencyjnej pożyczki, (ii) domniemanego dostarczania materiałów wsadowych oraz (iii) praw użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, (iv) podstawy faktycznej stwierdzenia Komisji w motywie 771 niniejszego rozporządzenia, że wielkość sprzedaży producentów unijnych byłaby w dużym stopniu inna i znaczna w przypadku braku chińskiego przywozu BEV, (v) sposobu, w jaki Komisja przefiltrowała dane EOG i podzieliła je na przywóz BEV chińskiej marki i przywóz własny oraz oceniła pochodzenie BEV; podstawy rozdzielenia danych EOG na produkt objęty postępowaniem i produkt niebędący produktem objętym postępowaniem; podstawy podziału unijnej i pozaunijnej produkcji modelu Y przez Tesla, (vi) podstawy faktycznej stwierdzenia przez Komisję, że „sytuacja przemysłu Unii będzie się pogarszać, ponieważ przywóz towarów po cenach subsydiowanych z Chin po cenach podcinających wzrośnie w dającej się przewidzieć przyszłości”, (vii) podstawy faktycznej, na której Komisja oparła się w analizie nieprzypisania w celu odrzucenia: a) własnego przywozu dokonywanego przez przemysł Unii, b) konkurencji w przemyśle wewnątrzunijnym oraz c) przemysłu Unii przechodzącego z ICE na BEV, a także innych znanych czynników mających negatywny wpływ na sytuację przemysłu Unii oraz (viii) podstawy faktycznej wniosku Komisji, że jakkolwiek wzrost kosztów spowodowany kwestiami regulacyjnymi wpłynąłby na przemysł Unii jedynie w przeszłości.
- (66) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń Komisja poinformowała wszystkie zainteresowane strony o swoich ustaleniach w dokumencie zawierającym ogólne ustalenia i przedstawiła szczegółowe informacje na temat metodyki i obliczeń przeprowadzonych w odniesieniu do stóp subsydiowania przedsiębiorstw objętych próbą i objętych indywidualnym badaniem, w tym szczegółowe informacje na temat wyboru próby, udzielania pożyczek preferencyjnych, zapewniania materiałów wsadowych i praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Szczegółowy przegląd otrzymanych uwag dotyczących tych programów subsydiowania przedstawiono w sekcjach 3.5 i 3.7 poniżej.
- (67) W odniesieniu do pkt (iv) w motywie 771 niniejszego rozporządzenia Komisja wskazała, że nie zgadza się, iż w przypadku braku przywozu z Chin doszłoby do tłumienia cen, oraz że rynek unijny byłby zdecydowanie inny, gdyby na rynku unijnym nie były obecne duże ilości subsydiowanego przywozu z Chin po cenach podcinających ceny unijne. W rzeczywistości przy braku nieuczciwej chińskiej konkurencji przemysł Unii sprzedałby znacznie więcej BEV na rynku unijnym (należy zauważyć, że subsydiowany przywóz nieuczciwie zyskał udział w rynku w okresie badanym kosztem sprzedaży przemysłu Unii), Chińczycy sprzedawali podobne BEV jak przemysł Unii, ponieważ zgodność między chińskimi PCN a unijnymi PCN w okresie objętym dochodzeniem wynosiła ponad 90 % dla każdego z producentów eksportujących, jak wyjaśniono w motywie 1031 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, co pozwoliłoby przemysłowi Unii obniżyć koszty jednostkowe, korzystając ze znacznie lepszej zdolności do rozłożenia kosztów stałych na większą sprzedaż. Umożliwiłoby to producentom unijnym ustalenie cen na bardziej rentownych poziomach w kontekście przejścia rynku z pojazdów ICE na BEV.
- (68) Jeśli chodzi o pkt (v), odniesiono się do niego w motywach 716 i 717 niniejszego rozporządzenia.
- (69) Jeżeli chodzi o pkt (vi), jak wyjaśniono w motywie 1023 niniejszego rozporządzenia, Komisja stwierdziła, że przywóz z Chin wzrośnie po dokonaniu oceny kilku środków wskazujących na prawdopodobieństwo dalszego znacznego wzrostu przywozu w motywach 1113–1118 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, atrakcyjność przemysłu Unii w motywach 1119–1129 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, prawdopodobną zmianę udziału w rynku przywozu z Chin na rynek unijny w motywach 1130–1137 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto w motywie 1138 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła, że prawdopodobne jest, iż w dającej się przewidzieć przyszłości nastąpi

wzrost udziałów w rynku głównie chińskich marek, biorąc pod uwagę dużą liczbę zapowiedzi wprowadzenia nowych modeli BEV na rynek unijny, składanych przez chińskich producentów eksportujących, jak wyjaśniono w motywach 1126 i 1127 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, podczas gdy unijni producenci oryginalnych pojazdów ICE przechodzący na produkcję BEV nie ogłosili żadnych dużych planów przywozu BEV z Chin, przy czym większość z nich dokonywała przywozu z Chin jednego modelu lub marki BEV w znacznie mniejszych ilościach w porównaniu z ich produkcją w Unii. Ponadto zapasy chińskich pojazdów BEV w Unii, jak ustalono w motywach 1157–1159 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, są istotnym wskaźnikiem przyszłej presji wywieranej przez chińskie BEV na przemysł Unii, ponieważ ilości te są wyraźnie przeznaczone głównie do sprzedaży na rynku unijnym.

- (70) Ponadto wzrost udziału w rynku przywozu z Chin spowodował spadek udziału w rynku przemysłu Unii, co przełożyło się na spadek wielkości produkcji przemysłu Unii, a tym samym na wyższe koszty jednostkowe. Z drugiej strony, aby móc konkurować z chińskimi BEV, przemysł Unii musiałby obniżyć ceny, a zatem jego straty finansowe wzrosłyby. Ponadto przemysł, który stale traci udział w rynku i odnotowuje rosnące straty finansowe, nie będzie w stanie kontynuować inwestycji, a także nie będzie w stanie wprowadzić na rynek unijny nowych modeli BEV. W związku z tym sytuacja przemysłu Unii pogorszy się, ponieważ w dającej się przewidzieć przyszłości wzrośnie subsydiowany przywóz z Chin po cenach podcinających.
- (71) Jeżeli chodzi o pkt (vii), przywóz własny przemysłu Unii jako czynnik powodujący zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii został omówiony w motywie 1213 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i w motywie 1218 niniejszego rozporządzenia. W szczególności w motywie 1218 niniejszego rozporządzenia Komisja wskazała, że w motywach 1212–1214 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja przeprowadziła analizę tzw. przywozu własnego i przedstawiła podział udziału w rynku przywozu (i) chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów ICE przechodzącymi na produkcję BEV, (ii) Tesli oraz (iii) całego przywozu z Chin w tabelach 12a i 12b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych odpowiednio w motywach 1132 i 1134. Komisja wyjaśniła ponadto, że analizę tę należy rozpatrywać wraz z danymi zawartymi w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia. Ponadto Komisja stwierdziła, że norma prawna dotycząca związku przyczynowego wymaga, aby cały przywóz pochodzący z państwa, którego dotyczy postępowanie, był oceniany łącznie. W rzeczywistości Komisja uczyniła to w sekcji 6.1 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto Komisja dokonała podziału przywozu z Chin, wykorzystując m.in. tabele 12a i 12b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych oraz tabelę 13 niniejszego rozporządzenia, w celu określenia zmian w strukturze przywozu z Chin. Komisja stwierdziła, że przywóz chińskich marek nabiera coraz większego znaczenia oraz że sprzedaż na rynku unijnym ma wzrosnąć ze względu na dostępność zapasów i zapowiedzi dotyczących wzrostu przywozu na rynek unijny w okresie po OD i później w nadchodzących latach. Wniosek ten potwierdzają również dane z okresu po OD, które wykazały, że przywóz chińskich marek znacznie wzrósł do 14,1 % w drugim kwartale 2024 r., podczas gdy cały pozostały przywóz z Chin zmniejszył się, jak pokazano w tabeli 10 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym Komisja prawidłowo przeprowadziła analizę tzw. przywozu własnego i stwierdziła, że przywóz ten prawdopodobnie nie przyczynił się do zagrożenia wystąpieniem istotnej szkody.
- (72) Ponadto w motywach 1225 i 1227 niniejszego rozporządzenia odniesiono się do konkurencji w przemyśle wewnątrzunijnym jako czynnika powodującego zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii. W szczególności Komisja wyjaśniła, że chociaż CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych dowodów na to, w jaki sposób konkurencja w przemyśle wewnątrzunijnym ma lub mogłaby mieć negatywny wpływ na producentów unijnych, celem dochodzenia była w każdym razie ocena, czy przywóz BEV z Chin był subsydiowany, zagrażał przemysłowi Unii i czy wprowadzenie środków wyrównawczych było w interesie Unii, gdyby spełnione zostały warunki prawne. Komisja wyjaśniła ponadto, że w toku dochodzenia ustalono, iż pogarszająca się sytuacja przemysłu Unii była wynikiem nieuczciwej konkurencji zewnętrznej ze strony subsydiowanego przywozu z Chin, która grozi mu istotną szkodą. W obecnym dochodzeniu nie oceniono konkurencji między producentami unijnymi na rynku unijnym, ponieważ ustalenia dotyczą przemysłu Unii jako całości. Komisja zauważyła również, że CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych dowodów na to, że konkurencja w przemyśle wewnątrzunijnym przyczyniała się do jakichkolwiek szkód dla przemysłu Unii, a w każdym razie osłabiała związek między przywozem towarów po cenach subsydiowanych z Chin a zagrożeniem wystąpieniem szkody.

- (73) Ponadto kwestię przejścia przemysłu Unii z produkcji ICE na produkcję BEV wyjaśniono w motywach 1232–1234 niniejszego rozporządzenia. W szczególności Komisja stwierdziła, że przejście z ICE na BEV stanowi kluczowy kontekst dla całego zagrożenia wystąpieniem szkody, związku przyczynowego i analizy interesu Unii. Transformacja ta jest w toku i ma być kontynuowana do 2035 r. Transformacja była kluczowym elementem Zielonego Ładu Komisji, jeśli chodzi o osiągnięcie celów w zakresie emisji CO<sub>2</sub>. Producenci unijni opracowali szczegółowe strategie obejmujące wdrożenie zakrojonych na szeroką skalę planów inwestycyjnych, aby zapewnić zgodność z odpowiednimi przepisami dotyczącymi osiągnięcia tych celów. Transformacja ma zatem zasadnicze znaczenie dla przyszłości przemysłu Unii. Ponadto przejście rynku unijnego z pojazdów ICE na BEV wpisuje się w ramy regulacyjne przemysłu motoryzacyjnego w Unii. Unijni producenci pojazdów muszą przestrzegać tych ram regulacyjnych, a także innych przepisów. Nie można uznać, że takie ramy regulacyjne powodują zagrożenie wystąpieniem szkody w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. Przeciwnie, są to ramy, na podstawie których przeprowadzana jest ocena zagrożenia wystąpieniem szkody w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. Co więcej, Komisja ustaliła, że bezpośrednim zagrożeniem dla przemysłu Unii nie jest jednak sama transformacja, lecz subsydiowany przywóz z Chin, który zagraża realizacji procesu transformacji.
- (74) W odniesieniu do pkt (viii) w motywie 1229 niniejszego rozporządzenia Komisja wskazała, że uważa, iż jakikolwiek wzrost kosztów spowodowany kwestiami regulacyjnymi miałby wpływ na przemysł Unii. Nie przedstawiono żadnych dowodów na to, że kwestia ta stanowiłaby zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii w latach następujących po okresie objętym dochodzeniem. Ponadto, chociaż niektórzy producenci unijni zaczęli inwestować w produkcję BEV przed okresem badanym, jak wyjaśniono w motywie 996 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, największe inwestycje w produkcję BEV zaczęto realizować po opublikowaniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631<sup>(16)</sup>, które zostało następnie zmienione rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/851<sup>(17)</sup>. Jak wykazano w tabeli 1 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, na początku okresu badanego (tj. w 2020 r.) jedynie 5,4 % unijnego rynku pojazdów osobowych przeszło na BEV. W rozporządzeniu (UE) 2019/631 nałożono na unijnych producentów samochodów osobowych wymóg zwiększenia produkcji BEV i zmniejszenia produkcji pojazdów spalinowych, które mają być sprzedawane na rynku unijnym. Jak wskazano w motywie 1229 niniejszego rozporządzenia, chociaż przejście na elektryfikację jest wymagane prawem, samo w sobie nie stanowi zagrożenia dla przemysłu Unii w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego, ponieważ jak w przypadku każdej branży, producenci BEV muszą dostosować się do istniejących ram regulacyjnych. W rzeczywistości ramy regulacyjne stanowią ramy, na podstawie których dokonywana jest ocena zagrożenia wystąpieniem szkody w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. Ponadto, chociaż zgodność z różnymi przepisami utrzymuje się po OD, CCCME i rząd ChRL nie zidentyfikowali żadnych nowych ważnych przepisów, które mogłyby spowodować szkodę dla przemysłu Unii w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. Komisja ustaliła raczej, że to przywóz subsydiowany zagraża rentowności przemysłu BEV w Unii. Bez uczciwych warunków rynkowych producenci unijni nie będą w stanie osiągnąć niezbędnych korzyści skali.
- (75) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME stwierdziła, że Komisja nie odniosła się do faktów, które wykorzystwała jako podstawę do odrzucenia lub nieuwzględnienia dwóch analiz ekonomicznych przygotowanych przez profesorów Katholieke Universiteit Leuven i Centre of Economic Policy Research, przedłożonych przez CCCME 20 grudnia 2023 r. i 19 lipca 2024 r.
- (76) W motywie 1252 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych Komisja wyjaśniła, że w sprawozdaniu przedłożonym 20 grudnia 2023 r. stwierdzono, że przywóz chińskich BEV jest niezbędny dla 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 osiągnięcia unijnych celów klimatycznych. Ponadto w motywie 1253 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych Komisja wskazała, że niezależnie od wiarygodnej

<sup>(16)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> 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).

<sup>(17)</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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).

i obiektywnej wartości sprawozdania przedłożonego 20 grudnia 2023 r. Komisja zauważyła, że celem celem wyrównawczym nie jest powstrzymanie przywozu BEV z Chin, lecz przywrócenie równych warunków działania na rynku unijnym zniekształconych przez subsydiowany przywóz z Chin po niskich cenach. W związku z tym Komisja odniosła się do głównego celu sprawozdania. Co więcej, pełne sprawozdanie zostało przedłożone w wersji poufnej, a jedynie jego streszczenie zostało przedłożone w wersji nieopatrzonej klauzulą poufności. Ponadto w sprawozdaniu przedstawiono opinię obu profesorów i odniesiono się do kilku artykułów akademickich i książek przygotowanych w latach 1951–2020. Żaden z tych artykułów ani żadna z tych książek nie odnosi się konkretnie do przemysłu BEV w Unii i Chinach w okresie badanym.

- (77) Komisja uznała, że w wystarczającym stopniu zbadała i ustosunkowała się do argumentów zawartych w tych sprawozdaniach, nawet jeśli w wielu przypadkach argumenty te nie były poparte żadnymi dowodami lub nie odnosiły się do żadnego istotnego źródła. Dla jasności, dokładniej rzecz ujmując, w sprawozdaniu stwierdzono, że wzrost przywozu chińskich BEV do Unii nie jest spowodowany domniemanymi subsydiami, ponieważ a) większość przywozu BEV do UE to „przywóz własny” przez przedsiębiorstwa działające w przemyśle UE, b) Chiny mają wieloletnie doświadczenie w produkcji akumulatorów do elektroniki użytkowej, c) przywóz z Chin odzwierciedla stan cyklu technologicznego, d) znaczenie produkcji akumulatorów dla sukcesu w branży BEV ma charakter tymczasowy.
- (78) W sekcji 3 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i sekcji 3 niniejszego rozporządzenia Komisja wykazała, że BEV z Chin są subsydiowane. W odniesieniu do lit. a) Komisja wyjaśniła w motywie 998 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że niektórzy producenci unijni przywożą BEV z Chin. Co więcej, przywóz własny jako czynnik powodujący zagrożenie wyrządzeniem szkody przemysłowi Unii został omówiony w motywie 1213 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i w motywie 1183 niniejszego rozporządzenia. W szczególności w motywie 1183 niniejszego rozporządzenia Komisja wskazała, że w motywach 1212–1214 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja przeprowadziła analizę tzw. przywozu własnego i przedstawiła podział udziału w rynku przywozu (i) chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów ICE przechodzącymi na produkcję BEV, (ii) Tesli oraz (iii) całego przywozu z Chin w tabelach 12a i 12b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych odpowiednio w motywach 1132 i 1134. Komisja wyjaśniła ponadto, że analizę tę należy rozpatrywać wraz z danymi zawartymi w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia. Ponadto Komisja stwierdziła, że norma prawna dotycząca związku przyczynowego wymaga, aby cały przywóz pochodzący z państwa, którego dotyczy postępowanie, był oceniany łącznie. W rzeczywistości Komisja uczyniła to w sekcji 6.1 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto Komisja dokonała podziału przywozu z Chin, wykorzystując m.in. tabele 12a i 12b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych oraz tabelę 13 niniejszego rozporządzenia, w celu określenia zmian w strukturze przywozu z Chin. Komisja stwierdziła, że przywóz chińskich marek nabiera coraz większego znaczenia oraz że sprzedaż na rynku unijnym ma wzrosnąć ze względu na dostępność zapasów i zapowiedzi dotyczących wzrostu przywozu na rynek unijny w okresie po OD i później w nadchodzących latach. Wniosek ten potwierdzają również dane z okresu po OD, które wykazały, że przywóz chińskich marek znacząco wzrósł do 14,1 % w drugim kwartale 2024 r., podczas gdy cały pozostały przywóz z Chin zmniejszył się, jak pokazano w tabeli 10 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym Komisja prawidłowo przeprowadziła analizę tzw. przywozu własnego i stwierdziła, że przywóz ten prawdopodobnie nie przyczynił się do zagrożenia wystąpieniem istotnej szkody.
- (79) Jeżeli chodzi o lit. b), c) i d), nie ma znaczenia, że Chiny mają wieloletnie doświadczenie w produkcji akumulatorów do elektroniki użytkowej. Jak wyjaśniono w sekcji 3 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i niniejszego rozporządzenia, akumulatory do BEV były subsydiowane przez rząd ChRL.
- (80) Ponadto w sprawozdaniu stwierdzono, że nie było zagrożenia wystąpieniem szkody, ponieważ a) tymczasowe przypadki nadwyżki produkcji są zjawiskiem naturalnym, b) ponieważ moce produkcyjne w zakresie BEV są dynamiczne, nie można ich rozpatrywać w oderwaniu od mocy produkcyjnych w zakresie ICE, c) znaczna segmentacja rynku zmniejsza jakikolwiek efekt konkurencyjny, d) różnice cenowe między modelami są wynikiem niezliczonych czynników, ale ceny BEV importowanych z Chin nie są systematycznie niższe od cen BEV produkowanych w UE, ale ceny BEV przywożonych z Chin nie są systematycznie niższe niż ceny BEV produkowanych w UE, e) penetracja rynku BEV przebiega zgodnie z przewidywalnymi wzorcami nowych technologii i ostatecznie prowadzi do chińskiego inwestycji w Europie, f) znaczące efekty sieciowe w infrastrukturze ładowania wymagają szybkiego przyjęcia BEV, g) ze względu na globalne łańcuchy wartości komponentów NEV producenci z UE czerpią korzyści z rozwiniętego rynku chińskiego.

- (81) W sekcji 5 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i sekcji 5 niniejszego rozporządzenia Komisja wykazała, że faktycznie istnieje zagrożenie wystąpieniem szkody. Wniosek ten został wyciągnięty na podstawie oceny czynników określonych w art. 8 ust. 8 akapit drugi rozporządzenia podstawowego, jak wyjaśniono w motywie 1105 rozporządzenia podstawowego.
- (82) Ponadto Komisja zajęła się kwestią mocy produkcyjnych, segmentacji, różnicy cen (tj. marginesu podjęcia cenowego) w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych i w niniejszym rozporządzeniu. Co więcej, Komisja nie uważa, że wysokie wolne moce produkcyjne w Chinach mają charakter tymczasowy, a CCCME nie przedstawiła żadnych dowodów w tym zakresie. Ponadto Komisja nie rozpatrywała mocy produkcyjnych w zakresie BEV w oderwaniu od mocy produkcyjnych w zakresie ICE, jak wyjaśniono w motywie 1142 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Poza tym przyszłe inwestycje chińskich producentów eksportujących w Unii nie są aspektem objętym niniejszym dochodzeniem, ponieważ jego celem jest wyrównanie warunków konkurencji na rynku unijnym. Komisja odniosła się również do kwestii infrastruktury lądowania w sekcji 7 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto wprowadzenie środków nie powstrzyma przywozu z Chin ani BEV, ani części potrzebnych przemysłowi Unii.
- (83) Ponadto w sprawozdaniu stwierdzono, że środki mające na celu ograniczenie przywozu chińskich BEV nie leżałyby w interesie Unii, ponieważ ograniczenie przywozu BEV a) powoduje utratę istotnych korzyści dla środowiska, b) oznacza ograniczenie statycznej konkurencji cenowej, c) oznacza ograniczenie dynamicznej konkurencji oraz d) ogranicza zachęty przedsiębiorstw do wprowadzania innowacji.
- (84) Jak wyjaśniono w motywie 81 niniejszego rozporządzenia, wprowadzenie środków wyrównawczych nie powstrzyma przywozu z Chin. Zapewnią one jedynie równe warunki działania na rynku unijnym.
- (85) W sprawozdaniu z 19 lipca 2024 r. przedstawiono uwagi na temat ustaleń zawartych w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych. W sprawozdaniu tym przytoczono trzy odniesienia, tj. sprawozdanie z 20 grudnia 2023 r. i dwa artykuły akademickie przygotowane odpowiednio w 2016 i 2023 r.
- (86) W sprawozdaniu stwierdzono, że luka cenowa została zawyżona i nie oznacza podjęcia cenowego z powodu a) różnic w obserwowalnych cechach, b) różnych segmentów rynku, c) wartości marek przedsiębiorstw unijnych, d) wartości istniejących dealerów dla przedsiębiorstw unijnych, e) wstępnych cen stosowanych przez nowe podmioty wchodzące na rynek, f) różnic w kosztach produkcji, g) selektywnego doboru próby.
- (87) Do lit. a), b), c) i d) odniesiono się w motywach 1022–1049 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych oraz w motywach 748–831 niniejszego rozporządzenia. Ponadto jeżeli chodzi o lit. e), fakt, że nowi uczestnicy zazwyczaj wchodzi na rynek, oferując niższe ceny niż dotychczasowi operatorzy, nie ma znaczenia. Faktem jest, że BEV z Chin są subsydiowane i zagrażają rynkowi unijnemu. Co więcej, fakt, że Chiny mają niższe koszty produkcji jest również nieistotny, ponieważ niższe koszty wynikają, jak się wydaje, z otrzymywanych subsydiów. Ponadto w odniesieniu do chińskich producentów eksportujących nie stosowano selektywnej kontroli wyrywkowej, a kwestia ta była już wielokrotnie poruszana w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych i w niniejszym rozporządzeniu.
- (88) W sprawozdaniu stwierdzono również, że wzrost przywozu z Chin jest zawyżony i nie będzie nadal rósł. Komisja zakwestionowała to twierdzenie. Jak wyjaśniono w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia, w drugim kwartale 2024 r. przywóz BEV chińskiej marki osiągnął już 14,1 % udziału w rynku.
- (89) Ponadto w sprawozdaniu stwierdzono, że argument dotyczący nadwyżki mocy produkcyjnych jest nieistotny, ponieważ a) zarówno producenci unijni, jak i Chińczycy mają wolne moce produkcyjne, ale nie ma to wpływu na decyzje dotyczące cen i wywozu, b) zarówno dla producentów unijnych, jak i chińskich średnioterminowe moce produkcyjne, które obejmują ICE i BEV, są praktycznie nieograniczone w stosunku do wielkości rynku BEV.
- (90) Komisja zdecydowanie nie zgodziła się z twierdzeniem, że nadwyżka mocy produkcyjnych chińskich producentów eksportujących jest nieistotna. Ponadto fakt, że przemysł Unii ma rzekomą nadwyżkę mocy produkcyjnych (twierdzenie, które zostało odrzucone przez Komisję w motywie 845 niniejszego rozporządzenia) jest nieistotny, ponieważ przemysł Unii nie zagraża wyrządzeniem szkody chińskiemu przemysłowi krajowemu. Wywóz BEV przez przemysł unijny do Chin jest bardzo niski. Ponadto, ponieważ dochodzenie obejmuje tylko BEV, Komisja jest prawnie zobowiązana do zbadania BEV, a nie pojazdów spalinowych. Komisja odniosła się do mocy produkcyjnych pojazdów spalinowych w Chinach jako alternatywnego sposobu obliczania wolnych mocy produkcyjnych BEV (zob. motyw 1142 w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych).

- (91) Ponadto w raporcie stwierdzono również, że a) chiński wywóz BEV nie jest szczególnie wysoki, b) producenci unijni odnotowują silny wzrost wywozu, c) chińscy producenci nie są ukierunkowani na rynki eksportowe.
- (92) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. Bez wątplenia udział w rynku przywozu z Chin w okresie objętym dochodzeniem wynoszący 25,0 %, jak wskazano w tabeli 2a rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, jest znaczący. Kwestię wywozu przemysłu Unii omówiono w sekcji 6.2.2 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto w motywach 1114–1118 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w motywach 1031–1043 niniejszego rozporządzenia odniesiono się do faktu, że Chiny są ukierunkowane na rynek eksportowy.
- (93) W sprawozdaniu stwierdzono również, że a) ewentualne subsydia dla chińskich przedsiębiorstw należy porównać z ewentualnymi subsydiami dla przedsiębiorstw unijnych oraz b) subsydia dla chińskich producentów BEV są prawdopodobnie zawyżone.
- (94) Do lit. a) odniesiono się w motywie 1262 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Jeżeli chodzi o lit. b), Komisja wyjaśniła szczegółowo w sekcji 3 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i sekcji 3 niniejszego rozporządzenia, w jaki sposób obliczono subsydia, a szczegółowe obliczenia zostały ujawnione objętym próbą chińskim producentom eksportującym, którzy mieli możliwość przedstawienia uwag.
- (95) Ponadto w sprawozdaniu powtórzono argumenty dotyczące interesu Unii przedstawione w motywie 83 niniejszego rozporządzenia.
- (96) CCCME nie wskazała, które konkretne punkty przedstawione w tych sprawozdaniach nie zostały bezpośrednio lub pośrednio uwzględnione przez Komisję w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych ani w niniejszym rozporządzeniu. W związku z tym, w świetle wyjaśnień przedstawionych w motywach 76–95 niniejszego rozporządzenia, Komisja uznała, że kluczowe punkty obu sprawozdań zostały bezpośrednio lub pośrednio uwzględnione w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych lub w niniejszym rozporządzeniu.
- (97) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że nie jest jasne, w jaki sposób Komisja obliczyła wielkość produkcji w okresie objętym dochodzeniem, ponieważ dane w Prodcum nie były przekazywane co miesiąc. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że nie podano żadnych szczegółów dotyczących publicznie dostępnych źródeł, na które powołuje się Komisja.
- (98) Do tego twierdzenia odniesiono się w motywie 689 niniejszego rozporządzenia. Ponadto Komisja nie mogła ujawnić, z której strony internetowej producenta unijnego korzystała w tym celu, ponieważ ujawniłaby, który producent unijny współpracował w dochodzeniu. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (99) Po ostatecznym ujawnieniu CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że w trakcie dochodzenia Komisja nie udostępniła niezwłocznie i na czas informacji dostarczonych przez zainteresowane strony innym zainteresowanym stronom.
- (100) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Ze względu na anonimowość przyznaną niektórym stronom Komisja musiała dokładnie sprawdzić informacje przedstawione przez strony, aby upewnić się, że tożsamość producentów unijnych nie została przypadkowo ujawniona. Proces ten był bardzo czasochłonny. Ponadto zanim Komisja ujawniła swoje ustalenia, niepoufne akta dochodzenia zostały w pełni zaktualizowane, a CCCME i rząd ChRL mieli dużo czasu na przedstawienie uwag. Wynika to również ze znacznej liczby uwag zgłoszonych przez CCCME i rząd ChRL po ujawnieniu zarówno tymczasowych, jak i ostatecznych ustaleń.
- (101) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL powtórzyli argument, że Komisja przyznała producentom unijnym nadmierną poufność. Twierdzili ponadto, że (i) niepoufne streszczenia danych z okresu po OD przedłożone przez objętych próbą producentów unijnych nie są dostępne w aktach jawnych oraz (ii) zamiast tego Komisja przygotowała skonsolidowane jawne streszczenie odpowiedzi na kwestionariusze dotyczące okresu po OD.



- (102) Kwestionariusz dotyczący okresu po OD nie zawierał kwestionariusza opisowego, tak jak w przypadku kwestionariusza pierwotnego. Ponadto zachowując zgodność z tabelami w formacie Excel zawierającymi odpowiedzi na pytania zawarte w pierwotnym kwestionariuszu, które nie były opatrzone klauzulą poufności, w celu ochrony anonimowości tożsamości objętych próbą producentów unijnych Komisja postanowiła włączyć do nieopatrzonej klauzulą poufności akt dochodzenia nieopatrzoną klauzulą poufności wersję głównych informacji wymaganych w tabelach w formacie Excel zawartych w kwestionariuszu na zasadzie skonsolidowanej (tj. dane wszystkich objętych próbą producentów unijnych zostały zagregowane) przy użyciu indeksów.
- (103) CCCME i rząd ChRL argumentowały ponadto, że Komisja nie przedstawiła wystarczających szczegółowych informacji ani dostatecznie szczegółowych wyjaśnień na temat kluczowych istotnych kwestii faktycznych i prawnych dotyczących ustaleń w sprawie subsydiowania wyrządzającego szkodę i nie odpowiedziała na uwagi CCCME ani nie przedstawiła powodów odrzucenia podniesionych argumentów. Według CCCME nie uwzględniono lub nie przedstawiono wystarczających dowodów lub wyjaśnień w odniesieniu do następujących kwestii: (i) powody decyzji o niewłączeniu spółki Tesla (Szanghaj) do próby chińskich producentów eksportujących i o przyjęciu jej wniosku o objęcie badaniem indywidualnym na późnym etapie postępowania, (ii) skład przemysłu Unii produkującego BEV, poziom współpracy przemysłu Unii i znaczenie producentów oryginalnego sprzętu w kontekście przemysłu Unii, a także stopień przechodzenia różnych producentów unijnych z ICE na BEV, (iii) rola i znaczenie analizy podcięcia cenowego oraz ocena chińskich cen BEV na poziomie 30 % poniżej kosztów produkcji przemysłu Unii przy określaniu tłumienia cen.
- (104) Powody nieuwzględnienia spółki Tesla (Shanghai) w próbie i objęcia jej badaniem indywidualnym przedstawiono w sekcjach 1.5.3 i 1.6 powyżej.
- (105) Do pkt (ii) i (iii) odniesiono się w motywach 682 i 793 niniejszego rozporządzenia.
- (106) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że naruszono prawo zainteresowanych stron do obrony. W szczególności rząd ChRL twierdził, że Komisja nie uwzględniła argumentów i dowodów przedstawionych przez rząd ChRL i inne strony.
- (107) Komisja uznała, że zarzut ten nie był uzasadniony i stanowił ogólną uwagę nieopartą żadnymi konkretnymi dowodami. Komisja powtórzyła, że odniosła się do wszystkich uwag przedstawionych przez strony. Całe dochodzenie zostało przeprowadzone z zachowaniem pełnej przejrzystości, przy czym wszystkie strony miały kilka możliwości przedstawienia danych, argumentów i dowodów w trakcie całego postępowania. Komisja zwróciła się o przekazanie niezbędnych danych, wystosowała pisma w sprawie uchybień, przeprowadziła kontrole na miejscu w ponad stu przedsiębiorstwach i ujawniła wszystkie istotne obliczenia. Komisja uwzględniła uwagi stron i dostosowała swoje ustalenia tam, gdzie było to należycie uzasadnione. W związku z tym argument ten, który był nieuzasadniony, ogólny i niezgodny z rzeczywistością postępowania, został odrzucony.
- (108) Po dodatkowym ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że w aktach jawnych nie ma dowodów na jakąkolwiek komunikację między Komisją a przemysłem Unii, jeżeli chodzi o wielokrotne zwracanie się przez Komisję o dane za I kwartał 2024 r. i ich otrzymanie. Rząd ChRL argumentował ponadto, że był zaskoczony, iż przemysł Unii miał możliwość dostarczania informacji do ostatniej chwili i że jego dane zostały zaakceptowane na tak późnym etapie dochodzenia, co stanowiło wyraźny kontrast w stosunku do bezceremonialnego i niewyjaśnionego odrzucenia przez Komisję dobrze uzasadnionego wniosku rządu ChRL o wyznaczenie terminu przesłuchania po przedłożeniu pisemnych uwag oraz nałożenia na rząd ChRL rygorystycznego 10-dniowego terminu na przedstawienie uwag do 177-stronicowego dokumentu zawierającego ogólne ustalenia, przedłożenie prezentacji na potrzeby posiedzenia wyjaśniającego i jego przeprowadzenie. Powyższe fakty dodatkowo potwierdzają, że zainteresowanym stronom po stronie chińskiej bezprawnie i w sposób dyskryminujący odmówiono pełnej i właściwej możliwości skorzystania z prawa do obrony z naruszeniem art. 12.1, 12.1.2, 12.3 i 12.4.1 Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych.

- (109) Odpowiednie informacje przekazano 29 sierpnia 2024 r.<sup>(18)</sup>, mianowicie gdy tylko wszystkie wymagane dane były dostępne dla Komisji. Ponadto 9 września 2024 r. w aktach dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności Komisja zaktualizowała notę do akt o dane kwartalne za okres po OD<sup>(19)</sup>.
- (110) Ponadto Komisja była w stanie zaakceptować brakujące dane od odpowiedniego producenta unijnego, ponieważ informacje te nie utrudniły zakończenia dochodzenia w przewidzianych prawem terminach. Było to znacznie inne rozwiązanie niż zgoda na przedłużenie okresu przeznaczzonego na przeprowadzenie posiedzeń wyjaśniających. Ponadto chociaż rząd ChRL skarżył się, że 10-dniowy termin na przedstawienie uwag do dokumentu zawierającego ogólne ustalenia nie był wystarczający, Komisja zwróciła uwagę, że rząd ChRL zdołał przedstawić dość obszerne uwagi (uwagi rządu ChRL liczyły 151 stron). Rząd ChRL nie wykazał, w jaki sposób przedstawienie uwag w wymaganym terminie uniemożliwiłoby mu skorzystanie z prawa do obrony. W związku z tym Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem, że zainteresowanym stronom chińskim bezprawnie odmówiono pełnej i właściwej możliwości skorzystania z przysługującego im prawa do obrony.

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

### 2.1. Produkt objęty dochodzeniem

- (111) Po tymczasowym ujawnieniu CCCME, rząd ChRL i grupa Geely stwierdzili, że zakres produktu objętego dochodzeniem został bezprawnie i z opóźnieniem rozszerzony o pojazdy elektryczne z systemem zwiększania zasięgu napędzanym silnikiem spalinowym wewnętrznego spalania bez powiadomienia zainteresowanych stron ani umożliwienia im przedstawienia uwag na temat zamierzonej zmiany, co naruszyło prawa zainteresowanych stron do rzetelnego procesu. CCCME i rząd ChRL stwierdzili ponadto, że (i) w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania ani w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania nie było odniesienia do systemu zwiększania zasięgu, chociaż w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania było wyraźne odniesienie do ładowania pojazdów, (ii) BEV z systemem zwiększania zasięgu mają zasięg porównywalny z zasięgiem pojazdu z silnikiem spalinowym („pojazdy ICE”), podczas gdy BEV bez systemu zwiększania zasięgu mają znacznie mniejszy zasięg niż pojazdy ICE, (iii) numer kontrolny produktu („PCN”) i charakterystyka produktu podane w kwestionariuszu dla chińskich eksporterów i przemysłu Unii nie zawierały odniesienia do systemu zwiększania zasięgu i nie uwzględniały szczególnych cech tych pojazdów, (iv) nie ma informacji, w jaki sposób Komisja uzyskała lub oszacowała dane dotyczące tych BEV, ponieważ żaden z chińskich producentów eksportujących objętych próbą nie produkował i nie wywoził tego typu BEV, ponieważ ani Prodcem, ani S&P Mobility Data nie dostarczają takich informacji w odniesieniu do tego typu BEV. W związku z tym CCCME i rząd ChRL argumentowali, że BEV z systemem zwiększania zasięgu powinny zostać wyłączone z zakresu niniejszego dochodzenia, ponieważ oprócz bardzo ograniczonego wywozu takich pojazdów z Chin do UE różnią się one całkowicie od standardowych pojazdów BEV pod względem właściwości fizycznych i technicznych, kosztów produkcji i cen oraz postrzegania przez konsumentów i nie stanowią bezpośredniej konkurencji dla standardowych BEV.
- (112) Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL po prostu wyjaśnili te argumenty, nie przedstawili jednak żadnych dowodów w tym zakresie.
- (113) W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania produkt objęty tym dochodzeniem został zdefiniowany jako nowe pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, zaprojektowane głównie do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, napędzane wyłącznie jednym silnikiem elektrycznym lub większą ich liczbą. W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania określono również kod CN produktu objętego dochodzeniem, tj. 8703 80 10. Opis produktu objętego dochodzeniem nie musi zawierać wszystkich cech produktu objętego dochodzeniem. Ponadto w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania nie doprecyzowano, że BEV z systemem zwiększania zasięgu zostały wyłączone z zakresu dochodzenia.

<sup>(18)</sup> t24.007656 (akta objęte klauzulą poufności, które były widoczne dla zainteresowanych stron w wykazie dokumentów objętych klauzulą poufności). Komisja opracowała nieopatrzoną klauzulą poufności wersję wiadomości e-mail informującą o otrzymaniu dokumentu t24.007777.

<sup>(19)</sup> t24.007652.

- (114) Jeżeli chodzi o sposób, w jaki Komisja uzyskała te dane, ponieważ takie BEV są również przywożone w ramach kodu CN objętego dochodzeniem, przywóz takich BEV z Chin lub innych państw trzecich w okresie badanym został ujęty w danych objętych kodem CN 8703 80 10. S&P Mobility Data i EEA zgłosiły takie BEV, a w OD żadne takie BEV z Chin nie były zarejestrowane na rynku unijnym. Jedyne dowody w dokumentacji wskazują, że po okresie objętym dochodzeniem chiński producent eksportujący Seres ogłosił wprowadzenie takich BEV na rynek unijny (Seres 7 z systemem zwiększania zasięgu <sup>(20)</sup>), a po okresie objętym dochodzeniem zarejestrowano niewielką liczbę takich BEV.
- (115) Ponadto, jeżeli chodzi o przemysł Unii, dowody zawarte w aktach sprawy wskazują, że sprzedaż tego produktu w okresie badanym była niewielka.
- (116) Należy zauważyć, że BEV z systemem zwiększania zasięgu różnią się od pojazdów hybrydowych typu plug-in („pojazdy PHEV”). W przypadku BEV z systemem zwiększania zasięgu silnik spalinowy wewnętrznego spalania ładuje wyłącznie akumulator, podczas gdy w PHEV silnik spalinowy napędza koła samodzielnie. Pojazdy PHEV są również przywożone w ramach innego kodu CN niż kod CN objęty obecnym dochodzeniem. W związku z tym, w przeciwieństwie do BEV z systemem zwiększania zasięgu, pojazdy PHEV faktycznie nie były objęte zakresem dochodzenia.
- (117) Jeżeli chodzi o PCN, chociaż faktycznie system zwiększania zasięgu nie został określony w PCN jako takim, w ramach PCN określono zasięg pojazdu, a celem systemu zwiększania zasięgu jest zwiększenie zasięgu samochodu.
- (118) Ponadto, chociaż w okresie badanym praktycznie nie odnotowano przywozu BEV z systemem zwiększania zasięgu z Chin i nie odnotowano niemal żadnej sprzedaży przez producentów unijnych na rynku unijnym, nie można wykluczyć, że w przyszłości ten rodzaj BEV będzie wywożony w znacznych ilościach i produkowany przez producentów unijnych na rynku unijnym, biorąc pod uwagę fakt, że BEV opierają się na technologii, która stale się rozwija. W tym względzie Komisja uznała, że BEV bez systemu zwiększania zasięgu i BEV z systemem zwiększania zasięgu są bardzo podobnymi BEV, a główną niewielką różnicą techniczną jest system zwiększania zasięgu i powiązane komponenty, a zatem są one wyraźnie częścią tego samego produktu objętego zakresem dochodzenia.
- (119) W związku z tym BEV z systemem zwiększania zasięgu są objęte zakresem dochodzenia.
- (120) Ponadto w rozporządzeniu w sprawie celów tymczasowych Komisja wyłączyła z zakresu dochodzenia pojazdy kategorii L6 i L7 zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 <sup>(21)</sup>. Komisja wyjaśnia niniejszym, że wszystkie kategorie pojazdów kategorii L1–L7 zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 168/2013 zostały wyłączone z zakresu dochodzenia.
- (121) Wobec braku innych uwag dotyczących produktu objętego dochodzeniem, produktu objętego postępowaniem i produktu podobnego ustalenia przedstawione w motywach 184–195 zostają potwierdzone.

### 3. SUBSYDIOWANIE

- (122) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD, CAAM, grupa Geely, grupa Dongfeng, rząd ChRL, NIO, grupa SAIC i Tesla (Szanghaj) skomentowali tymczasowe ustalenia dotyczące subsydiów. Niektóre uwagi zgłoszone przez przedsiębiorstwo Tesla (Shanghai) zostały omówione w osobnym piśmie ze względu na ich poufny charakter.

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

- (123) Wobec braku uwag na temat istnienia tych planów, projektów i dokumentów potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 196–206 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

<sup>(20)</sup> <https://www.electrive.com/2023/09/08/seres-arrives-at-the-iaa-with-two-new-electric-suvs/>.

<sup>(21)</sup> 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).

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

- (124) Wobec braku uwag na temat istniejących rządowych planów i polityk wspierających przemysł BEV potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 207–253 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

### 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*

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

- (125) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL zakwestionował zastosowanie przez Komisję dostępnych faktów w odniesieniu do materiałów dotyczących finansowania preferencyjnego, argumentując, że obowiązkiem Komisji, jako organu prowadzącego dochodzenie, jest przeprowadzenie dochodzenia i przekazanie kwestionariusza instytucjom finansowym wnioskującym o współpracę. Rząd ChRL dodał, że dostępne fakty można zastosować wyłącznie w przypadku braku pewnych „niezbędnych” informacji; tj. informacje „wymagane” przez organ w celu rozstrzygnięcia sprawy <sup>(22)</sup>. W szczególności rząd ChRL dodał, że informacje dotyczące udziałów w instytucjach finansowych są publicznie dostępne i że Komisja nie miała podstaw do wykorzystania dostępnych faktów.
- (126) Ponadto rząd ChRL dodał, że Komisja bezprawnie odwróciła ciężar dochodzenia i odniósł się do art. 12 porozumienia SCM i związanego z nim orzecznictwa, zgodnie z którym na organie prowadzącym dochodzenie rzekomo spoczywają pewne obowiązki i nie mogą one zostać przeniesione na „zainteresowanego członka” (rząd ChRL) <sup>(23)</sup>. W związku z tym rząd ChRL uznał, że odwołanie się do dostępnych faktów było niezgodne z prawem, ponieważ Komisja nie powiadomiła odpowiednio pozwanego o wymaganych od niego informacjach. Rząd ChRL stwierdził również, że organ nie może zmusić rządu państwa wywozu (zainteresowanego członka) do „wykonania pracy za organ prowadzący dochodzenie”.
- (127) Rząd ChRL zauważył, że na organ prowadzący dochodzenie i zainteresowanego członka nakłada się odrębne i niezamienne obowiązki. Ponadto, jak zauważył również trafnie zespół orzekający w sprawie Meksyk – środki antidumpingowe dotyczące ryżu: „organ prowadzący dochodzenie nie może polegać na inicjatywie zainteresowanych stron w celu wypełnienia obowiązków, które w rzeczywistości należą do niego”.
- (128) Jak opisano w motywach 266–268 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja zauważyła, że wymagane informacje były dostępne dla rządu ChRL w odniesieniu do wszystkich podmiotów, w których rząd ChRL jest głównym udziałowcem. Podobnie w przypadku instytucji finansowych niebędących własnością państwa rząd ChRL, jako organ regulacyjny, ma prawo wymagać od wszystkich instytucji finansowych mających siedzibę w Chińskiej Republice Ludowej przedstawienia informacji, a także do nakazania instytucjom finansowym podawania informacji do wiadomości publicznej. Następnie Komisja podkreśliła, że rząd ChRL nie może uchylać się od swoich obowiązków, zatajając informacje, które ze względu na jego uprawnienia i rolę regulacyjną faktycznie znajdują się w jego posiadaniu.
- (129) Ze względu na wygodę administracyjną, w celu pozyskania informacji w bardziej efektywny sposób, Komisja zwróciła się do rządu ChRL o przekazanie specjalnych kwestionariuszy wszystkim odpowiednim instytucjom finansowym, czego rząd ChRL nie uczynił, a rząd ChRL jest organem właściwym do żądania odpowiedzi na konkretne pytania od instytucji finansowych, które zapewniły finansowanie producentom eksportującym objętym próbą. Ponadto uznano za nieuzasadnione twierdzenie, że to Komisja powinna skontaktować się z odpowiednimi instytucjami finansowymi, zwłaszcza że wykaz odpowiednich instytucji finansowych jest znany Komisji dopiero po otrzymaniu odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od producentów eksportujących objętych próbą. Ponadto fakt, że bank EXIM poinformował Komisję z własnej inicjatywy oraz

<sup>(22)</sup> Rozporządzenie podstawowe, art. 28 ust. 1; porozumienie SCM, art. 12.7; sprawozdanie Organu Apelacyjnego, Meksyk – Środki antidumpingowe dotyczące ryżu, pkt 291; sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – stal węglowa (Indie), pkt 4.416.

<sup>(23)</sup> Sprawozdanie zespołu orzekającego, USA – Cła antidumpingowe i wyrównawcze (Chiny), pkt 15.23.

fakt, że w poprzednim dochodzeniu antysubsydyjnym otrzymano odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od różnych instytucji finansowych, świadczą o tym, że rząd ChRL był w stanie przekazać kwestionariusz. Wskazana przez rząd ChRL strona internetowa zawierająca wykaz udziałów instytucji finansowych nie zawierała wszystkich niezbędnych informacji, o które zwróciła się Komisja w pytaniach zawartych w kwestionariuszu w odniesieniu do kredytów preferencyjnych. W związku z tym Komisja odrzuciła ten argument.

- (130) Wobec braku innych uwag potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 255–273 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

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

- (131) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL powtórzył swój argument dotyczący zastosowania przez Komisję dostępnych faktów w odniesieniu do materiałów wsadowych, argumentując, że jako organ prowadzący dochodzenie obowiązkiem Komisji jest zbadanie i przekazanie kwestionariusza dostawcom materiałów wsadowych i zwrócenie się do nich o współpracę. Rząd ChRL dodał, że uznał, iż wymagane informacje i informacje, których nie dostarczyła grupa SAIC, nie są niezbędne do celów dochodzenia i nie były wymagane w ramach zwykłego dochodzenia antysubsydyjnego oraz że informacje na temat dostawców i warunków rynkowych można było uzyskać od przedsiębiorstw objętych próbą.
- (132) Komisja zauważyła, że argumenty te omówiono w sekcji 3.3.1.2 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Po pierwsze, Komisja powtórzyła swoje stanowisko, że to do Komisji należy określenie, jakie informacje uznaje się za niezbędne do celów dochodzenia, a nie do jednej ze stron. Ponadto Komisja podkreśliła, że w przeciwieństwie do niektórych wcześniejszych dochodzeń<sup>(24)</sup> rząd ChRL nie przekazał kwestionariusza osobom trzecim. Przedsiębiorstwo CATL zostało również poproszone, za pośrednictwem przedsiębiorstw objętych próbą, z którymi było powiązane, o przedłożenie kwestionariusza i nie uczyniło tego. Ponadto rząd ChRL posiada również niezbędne uprawnienia do interakcji z producentami materiałów wsadowych, niezależnie od tego, czy ich przedsiębiorstwa są własnością państwa, czy nie. Ponadto rząd ChRL nie przedstawił istotnych informacji dotyczących niektórych rynków, takich jak rynki baterii i litu. W związku z tym Komisja musiała odwołać się do dostępnych faktów. W odniesieniu do wymaganych informacji należy zauważyć, że Komisja zwróciła się jedynie o informacje niezbędne do oceny istnienia i poziomu subsydiowania dostępnego dla produktu objętego postępowaniem. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (133) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń przedsiębiorstwo CATL stwierdziło, że Komisja mogła uzyskać wszelkie potrzebne informacje na temat zakupu akumulatorów od grup przedsiębiorstw objętych próbą, a brak współpracy ze strony CATL nie mógł w żadnym wypadku stanowić podstawy do „nieograniczonych wniosków i przypuszczeń opartych na zniekształconych faktach”.
- (134) Argumenty podniesione przez przedsiębiorstwo CATL były ogólne i nieuzasadnione. Komisja podkreśliła, że, jak wcześniej wspomniano w motywie 810 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, przedsiębiorstwo CATL odmówiło udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, mimo że skontaktowały się z nim dwie grupy objęte próbą, z którymi realizowało wspólne przedsięwzięcia, w związku z czym Komisja nie dysponowała kluczowymi informacjami umożliwiającymi ocenę sytuacji CATL na podstawie własnych danych. Ponadto dostępne fakty dotyczące dostarczania akumulatorów zastosowano również do grupy SAIC (motywy 338 i 860 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych), która jest jednym z przedsiębiorstw, z którymi przedsiębiorstwo CATL realizuje wspólne przedsięwzięcie. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (135) Wobec braku innych uwag potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 274–286 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

<sup>(24)</sup> 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, motywy 46–48; 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 i zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/492 nakładające ostateczne cła antydumpingowe 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. 1), motywy 110 i 112.

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

(136) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL powtórzył swoje twierdzenie dotyczące braku informacji na temat przygotowania, monitorowania i wdrażania programu, a także statystyk dotyczących przedmiotowych pojazdów. W związku z tym rząd ChRL nie mógł przedstawić informacji, których nie posiada, a wykorzystanie dostępnych faktów byłoby nieuzasadnione i niezgodne z prawem.

(137) Jak opisano w motywach 297 i 298 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, Komisja zauważyła, że informacje dotyczące przygotowania, monitorowania i wdrażania programu, a także dane statystyczne dotyczące pojazdów, których dotyczy program realizowany od kilku lat, obejmujący znaczne zasoby finansowe z budżetu centralnego zarządzanego przez rząd ChRL, były istotne i niezbędne do wyciągnięcia przez Komisję wniosków. Wobec braku tych informacji, których rząd ChRL nie przedstawił, Komisja była uprawniona, w stosownych przypadkach, do wykorzystania dostępnych faktów. W związku z tym argument ten odrzucono.

(138) Wobec braku dalszych uwag potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 287–299 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

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

(139) Wobec braku uwag motywy 300–305 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych zostają potwierdzone.

3.3.1.5. Stosowanie przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do systemu zwolnienia z podatku

(140) Wobec braku uwag potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 306–317 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

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

3.3.2.1. Zarzut grupy SAIC, że normy prawne dotyczące stosowania art. 28 rozporządzenia podstawowego nie zostały spełnione

(141) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC stwierdziła, że, ogólnie rzecz biorąc, Komisja zignorowała informacje przekazane przez podmioty należące do grupy SAIC, a które Komisja uznała za niewystarczające pod pewnymi względami i zamiast tego wykorzystwała alternatywne źródła informacji. Grupa SAIC uznała, że Komisja powinna była przeprowadzić konkretne badanie niedociągnięć w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa, oceniając zakres tych niedociągnięć, i wykorzystać informacje, które posiadała w odniesieniu do każdego przedsiębiorstwa należącego do grupy. Ponadto grupa SAIC argumentowała, że zgodnie z zasadami WTO termin „dostępne fakty” należy w tym kontekście interpretować jako „najlepsze dostępne fakty”, jak stwierdził Organ Apelacyjny w sprawie „USA – Stal walcowana na gorąco”, organ prowadzący dochodzenie jest „uprawniony do odrzucenia informacji przedłożonych przez zainteresowane strony” wyłącznie w przypadku, gdy informacje (i) nie są możliwe do zweryfikowania, (ii) nie zostały odpowiednio przedłożone, tak aby mogły zostać wykorzystane w dochodzeniu bez zbędnych trudności, (iii) nie zostały dostarczone w odpowiednim czasie oraz (iv) nie zostały dostarczone na nośniku lub w języku komputerowym wymaganym przez władze. Organy prowadzące dochodzenie nie mogą odrzucać informacji, które „nie są idealne pod każdym względem”, jeżeli „zainteresowana strona działała jak najlepiej mogła”. Przeciwnie – Organ Apelacyjny WTO orzekł, że w przypadku, gdy organ prowadzący dochodzenie nie jest zadowolony z informacji przedstawionych przez zainteresowaną stronę, musi on zbadać te elementy informacji, z których nie jest zadowolony.

- (142) Jeżeli chodzi o rzekomą „dobrą wiarę” wykazaną przez grupę SAIC w odniesieniu do jej współpracy w ramach niniejszego dochodzenia, Komisja zauważyła, że w kilku przypadkach, z których wszystkie zostały należycie odnotowane pod koniec każdej wizyty weryfikacyjnej zarówno przez zespół prowadzący dochodzenie, jak i przedstawiciele przedsiębiorstwa, przedsiębiorstwa należące do grupy SAIC odmówiły przedłożenia lub udzielenia dostępu do kluczowych informacji zespołowi prowadzącemu dochodzenie, mimo że były one łatwo dostępne i mogły zostać dostarczone, gdyby grupa SAIC działała jak najlepiej, jak mogła. W związku z tym Komisja postanowiła odrzucić częściowe informacje, które uznano za niewystarczające lub niekompletne i które nie mogły zostać w pełni zweryfikowane. Zgodnie z warunkami określonymi w art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego te częściowe informacje zostały pominięte ze względu na to, że grupa SAIC celowo nie działała najlepiej, jak mogła, jak wykazano w wyżej wymienionych niezakwestionowanych załącznikach do sprawozdań z weryfikacji na miejscu, w których wymieniono te dokumenty, których udostępnienia podmioty należące do grupy SAIC odmówiły w całości lub w przypadku których pewne istotne części zostały utajnione, chociaż były łatwo dostępne. W związku z tym argument ten odrzucono.

#### 3.3.2.2. Wnioski o udzielenie informacji dotyczących powiązanych dostawców

- (143) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC twierdziła, że tymczasowe ustalenia nie odzwierciedlały faktu, że „w każdym momencie współpracowała w dobrej wierze w ramach dochodzenia i konsekwentnie starała się ułatwić pracę Komisji”. Ponadto grupa SAIC twierdziła, że nie może zmusić podmiotów prawnych będących częścią struktur joint venture do współpracy w ramach dochodzenia.
- (144) W tym względzie Komisja odnosi się do dwóch pism dotyczących zastosowania art. 28 wysłanych do grupy SAIC po otrzymaniu odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu i po przeprowadzeniu kontroli na miejscu, w których wymieniono liczne obszary, w których grupa SAIC nie dostarczyła kluczowych informacji wymaganych w ramach tego dochodzenia, utrudniając tym samym dochodzenie. Ponadto Komisja szczegółowo poinformowała grupę SAIC o konsekwencjach zastosowania dostępnych faktów w odniesieniu do grupy SAIC, w tym w odniesieniu do powiązanych podmiotów prawnych wchodzących w skład struktur wspólnego przedsiębiorstwa. Komisja powtórzyła, że biorąc pod uwagę istniejące powiązania pod względem udziałów lub charakteru działalności grupy, powinna ona była udzielić odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, tak aby Komisja mogła zweryfikować informacje i ostatecznie zażądać dodatkowych dowodów. Wobec braku współpracy ze strony niektórych powiązanych podmiotów prawnych joint venture Komisja była uprawniona, w stosownych przypadkach, do wykorzystania dostępnych faktów. W związku z tym argument ten odrzucono.

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

- (145) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC argumentowała, że Komisja nie powinna była stosować art. 28 rozporządzenia podstawowego do niektórych przedsiębiorstw należących do grupy SAIC, a ostatecznie do grupy SAIC.
- (146) Jak wspomniano w motywach 318–371 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, odpowiedzi otrzymane od różnych podmiotów wchodzących w skład grupy SAIC uznano za wysoce niewystarczające. W związku z tym tymczasowe ustalenia dochodzenia musiały zostać częściowo oparte na dostępnych faktach, zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego. Grupa SAIC nie ujawniła bowiem istnienia przedsiębiorstw powiązanych ani nie dostarczyła odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu w odniesieniu do innych przedsiębiorstw powiązanych. Pomimo ewentualnych istniejących dowodów na wspólne decyzje podjęte przez trzech udziałowców jednego przedsiębiorstwa w grupie SAIC, grupa ta stwierdziła, że jeden z trzech udziałowców nie był bezpośrednio powiązany z grupą SAIC, lecz wyłącznie z przedsiębiorstwem zagranicznym i w związku z tym grupa nie mogła sprawować żadnej kontroli ani zmusić tego przedsiębiorstwa do dostarczenia kwestionariusza. Informacje te wydawały się niepoprawne, biorąc pod uwagę publicznie dostępne sprawozdania finansowe, i nie mogły zostać zweryfikowane, ponieważ przedsiębiorstwo utajniło niektóre części protokołów posiedzeń zarządu, w których mogli być obecni przedstawiciele swoich trzech udziałowców.
- (147) Nie zmienia to faktu, że pomimo skierowanych do grupy SAIC wniosków o udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu dotyczących kilku z powiązanych z nią podmiotów, przedsiębiorstwo to postanowiło nie współpracować i w związku z tym naraziło swoje przedsiębiorstwo powiązane na wykorzystanie dostępnych faktów zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego.

(148) Grupa SAIC twierdziła ponadto, że Komisja wykorzystała informacje dotyczące papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami wyemitowanych przez jedno przedsiębiorstwo powiązane, w odniesieniu do których nigdy nie zwróciła się do grupy SAIC o udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Podmiot ten jest bowiem jednym z nowych przedsiębiorstw wymienionych w motywie 329 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, które zgodnie z publicznie dostępnymi źródłami uznano za powiązane i zaangażowane w różne kluczowe stosunki umowne obejmujące takie działania jak dostarczanie materiałów wsadowych, kapitału, pożyczek, gwarancji i innych rodzajów finansowania w ramach grupy SAIC. Ponieważ grupa SAIC nie przedstawiła żadnych informacji dotyczących istnienia tego przedsiębiorstwa, Komisja nie mogła zwrócić się o udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Gdyby przedsiębiorstwo to udzieliło odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, Komisja mogłaby ustalić istnienie, działalność i dokładne powiązania między różnymi przedsiębiorstwami powiązanymi. Wobec braku takich odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu i istotnych informacji Komisja musiała oprzeć się na dostępnych faktach w celu sformułowania swoich ustaleń, które to fakty obejmowały informacje dotyczące papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami wyemitowanych przez to przedsiębiorstwo, które to papiery wartościowe uznano za źródło preferencyjnego finansowania, jak wyjaśniono w motywach 368 i 369. Na tej podstawie ten argument został odrzucony.

(149) Wobec braku dalszych uwag dotyczących stosowania przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do grupy SAIC potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 318–371 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

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

(150) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely przedstawiła uwagi dotyczące zastosowania dostępnych faktów.

(151) Po pierwsze, grupa Geely powtórzyła swoje twierdzenie, że jej niezdolność do sprawowania kontroli nad przedsiębiorstwem CATL uniemożliwia jej zmuszenie tej osoby trzeciej do dostarczenia informacji. Argumentowała również, że w przypadku gdy producent eksportujący i strona trzecia są powiązani wyłącznie za pośrednictwem wspólnego przedsiębiorstwa, informacje pochodzące od osoby trzeciej nie mogą uzasadniać wykorzystania dostępnych faktów.

(152) Jak stwierdzono w motywie 376 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja zauważyła, że przedsiębiorstwo CATL i grupa Geely utworzyły wspólne przedsiębiorstwo zajmujące się opracowywaniem, produkcją i sprzedażą ogniw, modułów i zestawów akumulatorowych. W związku z tym zostały one prawnie uznane za partnerów handlowych. W rozumieniu art. 127 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/2447<sup>(25)</sup> uznano je za strony powiązane, w związku z czym obie strony zostały poproszone o przedstawienie odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu dotyczącym subsydiów. W związku z tym ten argument został odrzucony.

(153) Po drugie, grupa Geely twierdziła, że wniosek o udzielenie informacji na temat przedsiębiorstw należących do tej grupy, uczestniczących w finansowaniu BEV wpłynął na zaawansowanym etapie dochodzenia i nie był szczegółowy.

(154) Komisja zauważyła jednak, że kwestionariusz dla producentów eksportujących, dostępny od czasu wszczęcia dochodzenia w październiku, zawierał już wniosek o udzielenie informacji dotyczących przedsiębiorstw zaangażowanych w działalność finansową. Ponadto w piśmie Komisji z 6 marca 2024 r. wyraźnie wskazano podmioty, które mogły pozyskać środki finansowe za pośrednictwem papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami (w tym zielonych papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami) i innych środków. Komisja przedłużyła również termin przekazania takich informacji. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.

(155) Po trzecie, w odniesieniu do dotacji grupa Geely twierdziła, że przedstawiła wszystkie dostępne informacje w odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu i podczas kontroli na miejscu. Cel dotacji został wskazany na odcinkach bankowych, które zostały szczegółowo omówione podczas kontroli na miejscu. Grupa Geely twierdziła również, że dotacje związane z aktywami obejmują wyłącznie odpowiednie aktywa, natomiast dotacje niezwiązane z aktywami są przeznaczane na wsparcie codziennej działalności zarówno dla BEV, jak i innych pojazdów elektrycznych.

<sup>(25)</sup> 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).



- (156) Komisja zauważyła, jak opisano w motywach 300 i 380 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że ze względu na ograniczoną ilość informacji dostępnych na odcinkach bankowych nie była w stanie ustalić podstawowych programów subsydiowania dla programów dotacji związanych z produktem objętym dochodzeniem. Ponadto rząd ChRL nie przedstawił szczegółowych informacji na temat dotacji *ad hoc* przyznanych grupom objętym próbą. W związku z powyższym argument grupy został odrzucony.
- (157) Grupa Geely twierdziła również, że dostarczyła niezbędnych informacji na wczesnym etapie dochodzenia i wykazała pełną przejrzystość, ujawniając i wyjaśniając strukturę i organizację swojej działalności.
- (158) Komisja doceniła wysiłki grupy Geely w odpowiedzi na jej wniosek o udzielenie informacji. Komisja zauważyła jednak również, jak opisano w motywie 384 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że późne przekazanie niektórych informacji utrudnia jej weryfikację ich kompletności i dokładności. W szczególności Komisja nie była w stanie potwierdzić dostaw materiałów wsadowych w odniesieniu do wielkości produkcji i kosztów BEV, ponieważ dostarczone informacje na temat kosztów nie zawierały niezbędnych szczegółów wymaganych od podmiotów produkujących w kwestionariuszu. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (159) Jeżeli chodzi o prawa do użytkowania gruntów, grupa Geely twierdziła, że jej siedziba główna nie jest związana z produkcją i sprzedażą BEV, co czyni je nieistotnymi dla dochodzenia. Twierdziła również, że dostarczyła wymagane informacje.
- (160) Jak zauważono w motywie 387 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, ustalono, że siedziba główna jest częściowo wykorzystywana do działań związanych z BEV. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- (161) W swoich uwagach dotyczących ujawnienia tymczasowych ustaleń grupa Geely powtórzyła swoje twierdzenie, że wnioski dotyczące przyszłych projektów związanych z produkcją BEV wykraczają poza zakres dochodzenia. Komisja odrzuciła jednak ten argument jako nielogiczny, ponieważ jednocześnie w jednym z oświadczeń grupy Geely zwrócono się o dodanie podmiotu produkującego należącego do grupy do wykazu podmiotów produkcyjnych<sup>(26)</sup> grupy Geely po rozpoczęciu produkcji i wywozu nowego modelu BEV po okresie objętym dochodzeniem, jak określono w motywie 9 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (162) Wobec braku dalszych uwag dotyczących stosowania przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do grupy Geely potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 372–387 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

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

- (163) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD zakwestionowała zastosowanie art. 28 w odniesieniu do braku odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od powiązanego dostawcy LFP, Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd, ponieważ dostawca ten był objęty definicją „przedsiębiorstwa powiązanego” z grupą BYD jedynie przez część okresu objętego dochodzeniem. Grupa BYD zwróciła się do Komisji o uwzględnienie ilości i cen dostarczonych przez danego dostawcę przy obliczaniu korzyści w odniesieniu do LFP za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Wniosek ten powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń. Grupa BYD powtórzyła również swoje uwagi, w których zakwestionowała zastosowanie art. 28 do spółki z grupy BYD uznanej za niepowiązaną, dodając, że umowa zawarta między obiema stronami dotyczyła mocy produkcyjnych, a nie ustalania cen, oraz że ceny zakupu były ustalane zgodnie z rynkowymi siłami popytu i podaży. Grupa BYD przedłożyła również kopię trzech zamówień w różnych okresach jako dodatkowy dowód na poparcie swoich argumentów.
- (164) Komisja przypomniała, że umowy zakupu między grupą BYD a przedsiębiorstwem Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. Zostały przedłożone przez grupę BYD przed rozpoczęciem okresu objętego dochodzeniem, a zatem zakupów dokonano po cenach ustalonych, kiedy grupa BYD była przedsiębiorstwem powiązanym ze swoim dostawcą LFP. W odniesieniu do zarzutów grupy BYD, zgodnie z którymi w umowach między obiema stronami ustalono jedynie moce produkcyjne, a nie ceny, Komisja przypomina, że – jak już wspomniano w motywie 892 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych – zawierały one postanowienia dotyczące ceny gwarantujące, że będzie korzystał z najbardziej uprzywilejowanych warunków dostaw; tj. że nie zapłaci wyższej

<sup>(26)</sup> Zgłoszenie z 26.7.2024 r., zapis o numerze t24.006419.

ceny niż inny klient Hunan Yuneng New Energy Materials Co. Ltd., jak również wzór do ustalania cen. Jeżeli chodzi o stwierdzenie, że takie transakcje zostały przeprowadzone zgodnie z dynamiką rynku, jak zauważono w motywie 864 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, rynek chiński uznano za zniekształcony ze względu na politykę krajową i sektorową realizowaną przez krajowych dostawców akumulatorów i LFP, w szczególności politykę dotyczącą struktur cenowych. Ponadto, biorąc pod uwagę brak współpracy ze strony dostawcy surowca, Komisja nie była w stanie ocenić, czy cenę, po której grupa BYD nabyła LFP, można uznać za cenę rynkową, i - jak wyjaśniono w motywie 928 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych - Komisja zastąpiła tę cenę średnią ceną zakupu LFP od niepowiązanych dostawców. W związku z powyższym, ponieważ nie przedstawiono możliwych do zweryfikowania informacji, Komisja odrzuciła ten argument.

- (165) Wobec braku dalszych uwag dotyczących stosowania przepisów art. 28 ust. 1 rozporządzenia podstawowego w odniesieniu do grupy BYD potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 388–400 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

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

- (166) Wobec braku uwag potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 401–406 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

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

3.4.1. *Zakłady o charakterze ogólnym*

- (167) Wobec braku uwag dotyczących subsydiów i programów subsydiowania przedstawionych w sekcji 3.4 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych potwierdzono ustalenia przedstawione w motywie 407 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 3.5. **Finansowanie preferencyjne**

3.5.1. *Instytucje finansowe zapewniające finansowanie preferencyjne*

3.5.1.1. *Instytucje finansowe będące własnością państwa działające jako organy publiczne*

- (168) Po tymczasowym ujawnieniu informacji rząd ChRL twierdził, że Komisja była zobowiązana do przeanalizowania podstawowych cech, funkcji i relacji z rządem każdego podmiotu (niejako „indywidualnie”) i ustalenia, czy każdy podmiot (indywidualnie); nie jako grupa) można zaklasyfikować jako organ publiczny <sup>(27)</sup>.

- (169) W tym względzie rząd ChRL twierdził, że z wyjątkiem banku EXIM Komisja nie przeprowadziła takiej oceny na zasadzie indywidualnej, lecz rzekomo opierała się na wcześniejszych dochodzeniach i innych publicznie dostępnych dokumentach oraz na ocenie najwyższego poziomu banku EXIM i niektórych innych banków rzekomo zaangażowanych w zapewnianie finansowania branży BEV. Twierdził on ponadto, że bank EXIM nie pełni „funkcji rządowej” <sup>(28)</sup> oraz że rząd ChRL nie sprawuje kontroli nad bankiem EXIM. Na tej podstawie rząd ChRL stwierdził, że Komisja nie oparła swoich wniosków na solidnych dowodach i odpowiednim uzasadnieniu.

<sup>(27)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Cła antydumpingowe i wyrównawcze (Chiny), pkt 317; sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA - Stal węglowa (Indie), pkt 4.9 i 4.29; sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA - Rury i przewody (Turcja), pkt 7.11, sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA - Środki wyrównawcze (Chiny) (art. 21.5), pkt 5.96 (odnoszący się do sprawozdania Organu Apelacyjnego, USA - Stal węglowa (Indie), pkt 4.29; Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA - Cła antydumpingowe i wyrównawcze (Chiny), pkt 317, sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA - Stal węglowa (Indie), pkt 4.29.] USA – Cła antydumpingowe i wyrównawcze (Chiny), pkt 317, sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Stal węglowa (Indie), pkt 4.29.

<sup>(28)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Cła antydumpingowe i wyrównawcze (Chiny), pkt 290. Sprawozdanie zespołu orzekającego, USA – Środki wyrównawcze (Chiny) (art. 21.5 – Chiny), pkt 7.19.

- (170) Komisja przeanalizowała nie tylko sytuację banku EXIM, ale również sytuację wszystkich innych chińskich banków komercyjnych będących własnością państwa, które zapewniały preferencyjne finansowanie sektorowi BEV i które nie współpracowały. Wobec braku współpracy ze strony innych banków komercyjnych będących własnością państwa Komisja musiała odwołać się do dostępnych faktów, aby dokonać ustaleń w tym zakresie zgodnie z motywem 460 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Na tej podstawie, jak wyjaśniono w motywie 464 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja postanowiła wykorzystać dostępne fakty w celu ustalenia, czy te państwowe instytucje finansowe można zaliczyć do organów publicznych. Na tej podstawie wnioski odrzucono, a wnioski określone w motywach 466–467 rozporządzenia tymczasowego zostały potwierdzone.
- (171) Po pierwsze, Komisja określiła własność państwa w każdym z piętnastu banków komercyjnych będących własnością państwa, które indywidualnie zapewniały preferencyjne finansowanie grupom objętym próbą, po odniesieniu się do istniejących ram normatywnych, na podstawie których działają banki komercyjne będące własnością państwa, w motywach 461 i 462 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Konkretnie przykłady w tym zakresie wymieniono w motywach 430 i 431 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych w odniesieniu do banków, które do końca 2021/2022 r. miały łącznie bardzo wysoki udział w sektorze finansowym ChRL pod względem aktywów. Ponadto w motywie 463 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, opierając się na publicznie dostępnych informacjach, takich jak ostatnie sprawozdania roczne, Komisja przedstawiła dowody własności państwowej w odniesieniu do innych banków komercyjnych będących własnością państwa, które zapewniały finansowanie dla sektora BEV.
- (172) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL argumentował, że ustalenia Komisji dotyczące udziałów (państwa) omówione w motywach 430 i 431 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w motywie 170 niniejszego rozporządzenia nie były równoważne ocenie poszczególnych podmiotów i nie były wystarczające do stwierdzenia, że przedmiotowe instytucje finansowe są własnością państwa. Rząd ChRL argumentował również, że Komisja rzekomo stwierdziła, iż rząd ChRL nie miał udziałów we wszystkich instytucjach finansowych (bankach komercyjnych będących własnością państwa).
- (173) Wobec braku nowych elementów potwierdzających, które zaprzeczałyby wnioskowi Komisji dotyczącemu udziałów państwa, Komisja podtrzymała swój wniosek oparty na dogłębnej analizie informacji zawartych w aktach sprawy. Na gromadzenie informacji miał jednak wpływ brak współpracy ze strony chińskich instytucji finansowych, z wyjątkiem banku EXIM, który współpracował tylko częściowo, w związku z czym Komisja musiała polegać na dostępnych faktach. Ponadto Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem rządu ChRL, zgodnie z którym Komisja rzekomo przyznała, że rząd ChRL nie ma udziałów we wszystkich państwowych bankach komercyjnych. Wniosek rządu ChRL jest nieuzasadniony i sprzeczny z zasadą, że banki komercyjne będące własnością państwa (SOCB) są zasadniczo własnością państwa.
- (174) Następnie Komisja określiła znaczącą kontrolę sprawowaną przez rząd ChRL nad bankami będącymi własnością państwa. Przedstawiono dowody na istnienie formalnych przesłanek kontroli nad bankami będącymi własnością państwa za pośrednictwem struktury zarządzania banków. Jak wspomniano w motywach 431–432 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, od 2017 r. w statutach wszystkich banków publicznych będących własnością państwa uwzględniono wyraźną rolę Komunistycznej Partii Chin („KPCh”) w procesie nadzoru i podejmowania decyzji przez instytucje finansowe. Ponadto dowody dotyczące znaczącej kontroli rządu ChRL za pośrednictwem ram regulacyjnych przedstawiono w sekcji 3.5.1.5 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Komisja zauważyła, że wszystkie banki komercyjne będące własnością państwa działają w ramach tej samej struktury zarządzania i ram regulacyjnych co bank EXIM.
- (175) Wobec braku odpowiedzi ze strony rządu ChRL na temat struktury zarządzania, oceny ryzyka lub przykładów dotyczących konkretnych pożyczek dla branży BEV Komisja musiała ponownie oprzeć się na dostępnych faktach. Wbrew temu, co twierdzi rząd ChRL, Komisja odniosła się nie tylko do wcześniejszych dochodzeń, ale również do szczegółowych sprawozdań<sup>(29)</sup> sporządzonych w trakcie okresu objętego dochodzeniem lub wkrótce po nim i potwierdzających wnioski wyciągnięte w poprzednich dochodzeniach. W każdym razie, jeżeli chodzi o ustalenia z poprzednich dochodzeń, Komisja uznała, że są one nadal aktualne i że rząd ChRL nie przedstawił żadnych elementów przeczących takim wnioskowi. Na podstawie wszystkich tych elementów Komisja odrzuciła ten argument i potwierdziła swoje ustalenia.

<sup>(29)</sup> Zob. przypisy 156 i 157 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

- (176) Ponadto, jeżeli chodzi o domniemaną powierzchowną analizę własności, Komisja odniosła się do informacji dostarczonych przez rząd ChRL w trakcie wizyty weryfikacyjnej, podczas której rzekomo rząd ChRL nie był w stanie przedstawić informacji na temat akcjonariusza posiadającego blisko 90 % kapitału wpłaconego banku EXIM; tj. Wutongshu Investment Platform Co., Ltd. Zgodnie z informacjami Komisji, z publicznie dostępnych informacji<sup>(30)</sup> wynika, że taka platforma inwestycyjna jest w 100 % własnością władz chińskich za pośrednictwem chińskiego Państwowego Urzędu Giełd i Papierów Wartościowych („SAFE”). W tym kontekście Komisja musiała również oprzeć się na dostępnych faktach w celu ustalenia swoich ustaleń i „wypełnienia luk” wynikających z braku współpracy ze strony rządu ChRL. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (177) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL twierdził również, że Komisja nie przeanalizowała, czy rząd przekazał władzę rządową tym podmiotom, i odniósł się do orzecznictwa WTO<sup>(31)</sup>. W tym względzie Komisja uznała, że mające zastosowanie orzecznictwo, zgodnie z którym „własność państwa, choć nie jest decydującym kryterium, może służyć jako dowód wskazujący, w połączeniu z innymi elementami, na delegowanie władzy publicznej”, potwierdza, że działała ona zgodnie z obowiązującymi ramami prawnymi, analizując własność państwa i inne elementy, takie jak formalne przesłanki kontroli i ramy regulacyjne.
- (178) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL wskazał również, że zdolność rządu do powoływania lub zatrudniania urzędników lub pracowników w danym podmiocie nie jest wystarczająca do wykazania kontroli i że powinien on wykazać, czy te „powołania” funkcjonują niezależnie. Ponadto rząd ChRL dodał, że twierdzenia Komisji, zgodnie z którymi „rząd ChRL opierał się na ramach normatywnych, aby sprawować znaczącą kontrolę nad postępowaniem współpracującego banku będącego własnością państwa za każdym razem, gdy udzielał kredytów przemysłowi BEV”, a bank EXIM działa w sposób „zalecany przez rząd ChRL”, nie są poparte dowodami potwierdzającymi.
- (179) W odniesieniu do powyższych argumentów Komisja odniosła się do motywów 426 i 427 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, które stanowią, że „kadrę kierowniczą [banku EXIM] powołuje bezpośrednio państwo. Radę nadzorczą powołuje Rada Państwa Chińskiej Republiki Ludowej” oraz że „[k]omitet partii w ramach banku EXIM odgrywa przewodnią i kluczową rolę polityczną w dążeniu do tego, aby strategię polityczne i istotne działania partii i państwa były wdrażane przez bank EXIM. Kierownictwo partii jest zaangażowane we wszystkie aspekty ładu korporacyjnego”. W tym ścisłym kontekście Komisja uznała, że członkowie zarządu i rady nadzorczej powoływani lub wyznaczani przez państwo są kierowani do wykonywania działań rządowych zgodnie z polityką partii i istotnymi zmianami. Ponadto należy zauważyć, że Komisja oparła się nie tylko na zdolności rządu ChRL do mianowania pracowników w danym podmiocie w celu wykazania, że rząd ChRL sprawował kontrolę nad bankami komercyjnymi będącymi własnością państwa.
- (180) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL twierdził, że Komisja nie przeprowadziła oceny poszczególnych podmiotów pod względem zarządzania instytucjami finansowymi innymi niż bank EXIM.
- (181) W tym względzie Komisja odniosła się do motywów 431–433 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, które mają zastosowanie nie tylko do banku EXIM, lecz do wszystkich instytucji finansowych będących własnością państwa w ChRL. Z tego powodu uznano, że taka ocena poszczególnych podmiotów nie jest konieczna. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (182) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL dodał również, że Komisja nie może opierać się na art. 34 ustawy bankowej, aby stwierdzić, że banki są zobowiązane do działania w określony sposób lub że bank EXIM jest w znaczący sposób kontrolowany przez rząd ChRL oraz że powinna opierać się na bardziej kompleksowej interpretacji całej ustawy bankowej, oraz art. 4, 5 i 41 tej ustawy, w których zakazuje się rządowi ChRL sprawowania jakiegokolwiek formy kontroli nad decyzjami banków i zapewnia niezależne funkcjonowanie banków.

<sup>(30)</sup> <https://www.caixinglobal.com/2018-12-14/china-sets-up-new-forex-reserve-investment-arm-101358989.html>.

<sup>(31)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Cła antydumpingowe i wyrównawcze (Chiny), pkt 310.

- (183) Rząd ChRL odniósł się również do art. 15 zasad ogólnych dotyczących kredytów, który stanowi, że „zgodnie z polityką państwa właściwe departamenty mogą subsydiować odsetki od pożyczek w celu wspierania wzrostu niektórych gałęzi przemysłu i rozwoju gospodarczego w niektórych obszarach” i wskazał, że przepis ten nie wykazuje znaczącej kontroli nad rządem ani sprawowania władzy publicznej.
- (184) Rząd ChRL zauważył również, że decyzja 40 jest raczej dokumentem zawierającym wytyczne oraz że art. 17 tej decyzji „wymaga od banków przestrzegania zasad udzielania kredytów” oraz że wsparcie kredytowe jest ograniczone „wyłącznie do projektów inwestycyjnych należących do kategorii promowanych”, w związku z czym Komisja ma prawny obowiązek udowodnienia, że „takie obligacje” są związane z rzekomo promowanymi projektami inwestycyjnymi.
- (185) Rząd ChRL odniósł się również do środków tymczasowych dotyczących zarządzania pożyczkami obrotowymi przedstawionych w odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu i wskazał na fakt, że odpowiednie przyjmowanie wniosków o pożyczkę, sprawdzanie, badanie i zatwierdzanie nie odnosi się do żadnych wymogów dotyczących uwzględniania domniemanej polityki przemysłowej.
- (186) Rząd ChRL wskazał również, że Komisja nie może opierać się na „nadrzędnych celach” rządu ChRL (przywołując trzyletni plan działania CBIRC na lata 2020–2022) i jest zobowiązana do wykazania, że niektóre konkretne działania rządu skutkują sprawowaniem przez niego kontroli nad danym podmiotem (organem publicznym) i nie może opierać się na fakcie, że postępowanie zgodnie z prawem gruntów lub przestrzeganie go przez instytucję finansową jest równoważne z kontrolą rządu.
- (187) Rząd ChRL wskazał również, że Komisja dokonała wybiórczej interpretacji sprawozdania rocznego banku EXIM za 2022 r., a niektóre jego części zostały wyrwane z kontekstu i dotyczyły kwestii ogólnej stabilności gospodarczej kraju w oderwaniu od postępów polityki przemysłowej, w ramach której bank EXIM zapewniał finansowanie różnym sektorom.
- (188) Jeżeli chodzi o charakter i skutki prawne art. 4, 5 31 i 41 ustawy bankowej, art. 15 zasad ogólnych dotyczących kredytów, art. 19 decyzji 40 oraz środków tymczasowych dotyczących zarządzania kredytami obrotowymi, Komisja powołała się na motywy 449 i 450 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w których odniosła się już do tych twierdzeń. Wobec braku nowych argumentów powyższe twierdzenia zostały odrzucone.
- (189) Rząd ChRL stwierdził również, że własność państwa nie jest równoznaczna z pojęciem „organu publicznego” oraz że należy uzupełnić zdolność rządu do powoływania urzędników, tak aby ci mianowani przedstawiciele rządu nie działali niezależnie. W tym względzie rząd ChRL odniósł się do art. 5 „Regulaminu przejściowego rad nadzorczych kluczowych instytucji finansowych będących własnością państwa” i zwrócił uwagę na fakt, że Rada Organów Nadzoru „nie uczestniczy w podejmowaniu decyzji biznesowych i zarządzaniu działalnością instytucji finansowej będącej własnością państwa ani nie ingeruje w te działania”, aby podkreślić, że nie ma kontroli instytucjonalnej.
- (190) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem i odniosła się do motywu 178 tego rozporządzenia, w którym Komisja uznała, że członkowie zarządu i rady nadzorczej powołani lub wyznaczeni przez państwo są kierowani do wykonywania działań rządowych zgodnie z polityką partii i istotnymi zmianami. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (191) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL argumentował, że powołanie przez państwo zarządu i rady nadzorczej banku EXIM nie oznacza, że osobom tym polecono prowadzenia działań rządowych zgodnie z polityką partii i istotnymi zmianami. Rząd ChRL argumentował również, że Komisja zignorowała dowody zawarte w aktach sprawy, które rzekomo wskazywały, że instytucje finansowe i członkowie ich kierownictwa są zobowiązani do działania w sposób niezależny. Podobnie rząd ChRL argumentował, że z zebranych dowodów wynika, że zgodnie z prawem rada nadzorcza nie ingeruje w proces decyzyjny instytucji finansowych będących własnością państwa.

- (192) W tym względzie Komisja odniosła się do motywu 178 tego rozporządzenia, w którym Komisja uznała, że członkowie zarządu i rady nadzorczej powołani lub wyznaczeni przez państwo są kierowani do wykonywania działań rządowych zgodnie z polityką partii i istotnymi zmianami. Ponadto Komisja uznała również, że członkowie rady nadzorczej będą prowadzić działania rządowe zgodnie z polityką partii i istotnymi zmianami w ramach ich funkcji i obowiązków. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone.
- (193) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL stwierdził również, że w Planie rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii na lata 2012–2020 („plan na lata 2012–2020”) nie określono żadnej kwoty finansowania, którą należy przyznać sektorom objętym postępowaniem, oraz że nie był on operacyjny w okresie objętym dochodzeniem.
- (194) Komisja uznała za nieistotny fakt, że w planie nie określono żadnej kwoty finansowania. Komisja zauważyła również, że plan na lata 2012–2020 jest poprzednikiem Planu Rozwoju Przemysłu Nowych Pojazdów Energetycznych (2021–2035), który został przyjęty później, oraz że oba plany odnoszą się do sektora obejmującego produkt objęty dochodzeniem. W każdym razie, jak wynika z sekcji 3.2 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, plan na lata 2012–2020 nie jest jedynym, w którym przewidziano preferencyjne finansowanie dla promowanych sektorów, takich jak branża BEV.
- (195) Rząd ChRL stwierdził również, że Komisja wskazała jedynie na niektóre elementy obwieszczenia Ministerstwa Finansów w sprawie metody oceny wyników banków komercyjnych, wydanego 15 grudnia 2020 r., i zignorowała fakt, że zawiadomienie to odnosi się również do takich aspektów, jak: „przyznanie decydującej roli mechanizmowi rynkowemu” na poparcie twierdzenia, że instytucje finansowe nie są zobowiązane do zwracania uwagi na względy polityki przemysłowej, z wyłączeniem względów komercyjnych (rynkowych).
- (196) Na tej podstawie rząd ChRL stwierdził, że Komisja nie wykazała, że „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”.
- (197) Gdyby Komisja mimo to stwierdziła, że instytucje finansowe są rzeczywiście organami publicznymi, rząd ChRL orzekł, że Komisja nie ustaliła, jakie (jeśli w ogóle) funkcje rządowe pełnią te instytucje.
- (198) W tym samym kontekście rząd ChRL twierdził, że pożyczki w ramach polityki nie istnieją i że rząd ChRL nie ingeruje w proces udzielania kredytów, w ramach którego banki działają niezależnie i w oparciu o zasady rynkowe. Rząd ChRL powtórzył również swoje argumenty odrzucające stwierdzenie Komisji, że banki komercyjne będące własnością państwa są organami publicznymi.
- (199) Ponadto rząd ChRL odniósł się do ustaleń Komisji, zgodnie z którymi producenci BEV otrzymywali kredyty o „oprocentowaniu niższym od podstawowych stóp procentowych lub do nich zbliżonym” (zob. motyw 486 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych) oraz twierdził, że stopa ta jest w rzeczywistości oparta na kwotowaniu banków na podstawie rzeczywistego oprocentowania kredytów stosowanego w odniesieniu do klientów najwyższej jakości, z uwzględnieniem kosztów funduszy, podaży i popytu na rynku, premii z tytułu ryzyka i innych czynników.
- (200) Komisja uznała, że ustaliła, jakie funkcje rządowe pełniły banki komercyjne będące własnością państwa; tj. zapewnianie preferencyjnego finansowania dla promowanego sektora, mianowicie sektora BEV zgodnie z mającymi zastosowanie planami krajowymi określonymi w sekcji 3.2 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto wobec braku współpracy ze strony jakiegokolwiek banku, z wyjątkiem częściowej współpracy ze strony banku EXIM, Komisja nie była w stanie zweryfikować twierdzeń rządu ChRL w odniesieniu do istotnych elementów, takich jak ocena zdolności kredytowej.

- (201) Wręcz przeciwnie, jak zauważono w motywie 453 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja ustaliła, że trzy grupy producentów eksportujących objęte próbą korzystały z pożyczek o oprocentowaniu niższym lub zbliżonym do podstawowej stopy procentowej („LPR”), która to stopa jest rzekomo dostępna dla klientów o najwyższej jakości, biorąc pod uwagę koszty funduszy, podaż i popyt na rynku, premie z tytułu ryzyka i inne czynniki<sup>(32)</sup>. Fakt, że trzech producentów objęci próbą korzystali z jeszcze niższych stawek niż stawki dostępne dla klientów „najwyższej jakości”, potwierdził istnienie ram normatywnych, w których instytucje finansowe nie działają niezależnie, lecz są ukierunkowane na wdrażanie polityki krajowej poprzez zapewnienie preferencyjnego finansowania branży BEV, jak opisano w motywie 455 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Na tej podstawie powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (202) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL argumentował, że Komisja dokonała selekcji informacji z różnych dokumentów, aby poprzeć swój pogląd, że rząd ChRL stworzył ramy normatywne w celu sprawowania znaczącej kontroli nad instytucjami finansowymi. Jeżeli chodzi o zarzut rządu ChRL, rząd ChRL argumentował, że Komisja jedynie powtórzyła argumenty rządu ChRL, ale zignorowała dowody zgromadzone w aktach sprawy.
- (203) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Zasadniczo Komisja uznała, że odniosła się do twierdzeń rządu ChRL i nie dokonała „selekcji” informacji na poparcie swoich wniosków dotyczących ram normatywnych, ale raczej oparła takie wnioski na dogłębnej analizie elementów dokumentacji, które pochodziły z dokumentów dotyczących ram prawnych, w których działają instytucje finansowe, dokumentów dotyczących polityki krajowej i sektorowej, informacji zebranych od współpracujących producentów BEV, ustaleń z wcześniejszych dochodzeń i faktów dostępnych w związku z brakiem współpracy ze strony chińskich banków. Wobec braku współpracy ze strony chińskich instytucji finansowych po tym jak rząd ChRL nie przekazał kwestionariusza *ad hoc* zainteresowanym instytucjom finansowym, Komisja nie była w stanie potwierdzić rzekomych „dowodów zgromadzonych w aktach” przedłożonych przez rząd ChRL. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone.
- (204) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CAAM argumentowało, że banków komercyjnych nie można uznać za instytucje publiczne, ponieważ banki prowadzą operacje zorientowane na rynek w celu uzyskania zysków, a przedsiębiorstwa motoryzacyjne finansują się za pośrednictwem tych banków komercyjnych zgodnie z mechanizmami rynkowymi.
- (205) Jak opisano w sekcji 3.5.1.1 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych 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 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła, że władze publiczne powierzają i wyznaczają wykonywanie zadań również prywatnym instytucjom finansowym. Ponadto ustalenia przedmiotowego dochodzenia (oraz ustalenia poczynione przez Komisję w poprzednich dochodzeniach<sup>(33)</sup> dotyczących tych samych instytucji finansowych) nie potwierdzają twierdzenia, że banki działają zgodnie z mechanizmami rynkowymi i nie uwzględniają polityki i planów rządu przy podejmowaniu decyzji kredytowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (206) Ze względu na brak dalszych uwag potwierdzono wnioski określone w motywach 409–467 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

<sup>(32)</sup> Zob. t24.006247, uwagi rządu ChRL dotyczące ujawnienia tymczasowych ustaleń, pkt 92.

<sup>(33)</sup> 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); rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1690.

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

- (207) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że Komisja oparła się na tych samych argumentach w celu wykazania, że rząd ChRL powierzył i wyznaczył instytucjom finansowym zadania, i odrzucił takie ustalenie. Komisja powołała się na orzecznictwo WTO, twierdząc, że analizy powierzenia/nakazywania i organu publicznego różnią się i że pojęcie delegowania (w przypadku powierzenia) lub polecenia (w przypadku nakazywania) musi mieć formę aktu potwierdzającego<sup>(34)</sup>. Zauważyła również, że powierzenie i nakazywanie (i) nie mogą być produktem ubocznym regulacji rządowych; (ii) wiążą się z bardziej aktywną rolą niż zwykle działania zachęcające; oraz (iii) należy wykazać na podstawie dowodów świadczących o tym, że rząd „przekazuje odpowiedzialność” w przypadku powierzenia lub „wykonuje swoje uprawnienia nad podmiotem prywatnym w celu wniesienia wkładu finansowego” w kontekście nakazywania<sup>(35)</sup>. W tym względzie rząd ChRL twierdził, że Komisja nie zidentyfikowała żadnych „funkcji, które normalnie należą do kompetencji rządu”, których wykonywanie powierzono/nakazano instytucjom finansowym. Ponadto, Rząd ChRL zwrócił uwagę na ocenę, czy (i w jaki sposób) rząd ChRL „[przekazał] odpowiedzialność podmiotowi prywatnemu - lub sprawował władzę nad podmiotem prywatnym - w celu realizacji wkładu finansowego” oraz na brak „możliwego do wykazania związku” między rządem ChRL a zachowaniem podmiotów prywatnych. Rząd ChRL stwierdził również, że Komisja nie przeprowadziła oceny powierzenia/nakazywania instytucjom finansowym w odniesieniu do poszczególnych podmiotów.
- (208) W tym względzie Komisja uznała, że argumenty pozwalające stwierdzić, że banki będące własnością państwa są organami publicznymi, również uzasadniają istnienie powierzenia i nakazywania na poziomie prywatnej instytucji finansowej. W szczególności, jak wyjaśniono w motywach 471–473 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, Komisja ustaliła istnienie ram normatywnych, które miały zastosowanie do wszystkich instytucji finansowych w ChRL, niezależnie od tego, czy są własnością prywatną, czy państwową, i skutkowały podobnymi warunkami. Takie ustalenia są również zgodne z ustaleniami poczynionymi w poprzednich dochodzeniach.
- (209) Jeżeli chodzi o ocenę poszczególnych podmiotów, Komisja przypominała, że nie otrzymała żadnych odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu od prywatnych instytucji finansowych, w związku z czym musiała opierać się na dostępnych faktach.
- (210) Rząd ChRL stwierdził również, że fakt, iż podobne warunki miały zastosowanie do umów kredytowych z prywatnymi instytucjami finansowymi, jak w przypadku instytucji finansowych będących własnością państwa, świadczy o tym, że rynek jest konkurencyjny i że wszystkie banki są traktowane w ten sam sposób.
- (211) Komisja przypominała, że wobec braku współpracy ze strony pozostałych banków, zarówno prywatnych, jak i państwowych, Komisja musiała opierać się na dostępnych faktach. Fakt, że stopy procentowe nakładały się na siebie, świadczy o tym, że banki prywatne udzielały również kredytów poniżej warunków rynkowych, a nie odwrotnie.
- (212) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL powtórzył swoje twierdzenie, że wniosek Komisji dotyczący podobnych warunków pożyczki, jak przedstawiono w motywie 472 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, był błędny, ponieważ fakty wykazały w rzeczywistości, że chiński rynek finansowy był w pełni konkurencyjny.
- (213) Komisja potwierdziła swoją ocenę i uznała, że istnienie podobnych warunków faktycznie świadczy o tym, że SOCB i prywatne instytucje finansowe działają w tych samych ramach normatywnych i nakazuje się im lub powierza zapewnienie finansowania preferencyjnego branży BEV, która należy do sektora wspieranego. W każdym razie, wobec braku współpracy ze strony instytucji finansowych, z wyjątkiem banku EXIM, który współpracował jedynie częściowo, Komisja musiała oprzeć się na dostępnych faktach, które potwierdzają ocenę Komisji, podczas gdy rząd ChRL nie przedstawił dowodów, które wskazywałyby na coś przeciwnego i które mogłyby zostać zweryfikowane w ramach niniejszego dochodzenia. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.

<sup>(34)</sup> Sprawozdanie zespołu orzekającego, *Korea – Statki handlowe*, pkt 7.368–7.370.

<sup>(35)</sup> Sprawozdanie zespołu orzekającego, *USA – Środki wyrównawcze (Chiny)*, pkt 7.396–7.402.



- (214) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL argumentował, że Komisja nie spełniła normy prawnej dotyczącej powierzenia/nakazania i nie wykazała, że rząd ChRL powierzył odpowiedzialność prywatnym instytucjom finansowym, lub wykonywał swoje uprawnienia wobec prywatnych instytucji finansowych, w zakresie zapewnienia finansowania producentom BEV. W szczególności rząd ChRL argumentował, że wniosek Komisji dotyczący istnienia ram normatywnych opiera się na wybranych informacjach, a nie na całości zgromadzonych dowodów. Argumentował on również, że oprócz oceny organu publicznego opartej na charakterze podmiotu i jego stosunkach z rządem Komisja powinna była również wykazać związek między zachowaniem podmiotu prywatnego a rządem<sup>(36)</sup>.
- (215) Komisja odniosła się do motywu 203 tego rozporządzenia, w którym ustosunkowała się już do twierdzenia dotyczącego rzekomego „wybiórczego traktowania” w odniesieniu do ram normatywnych. Jeżeli chodzi o związek między postępowaniem podmiotu prywatnego a rządem, Komisja odniosła się do istnienia ram normatywnych mających zastosowanie do SOCB, o których to ramach mowa w motywie 445 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i które mają również zastosowanie do banków prywatnych (zob. motyw 208 niniejszego rozporządzenia). Dzięki istnieniu takich ram prywatnym instytucjom finansowym powierza się lub nakazuje przyjęcie danego zachowania; tj. zapewnienie finansowania preferencyjnego przemysłowi BEV. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone.
- (216) Ze względu na brak dalszych uwag potwierdzono wnioski określone w motywach 467–473 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 3.5.1.3. Ratingi kredytowe

- (217) Po ujawnieniu tymczasowych i ostatecznych ustaleń rząd ChRL argumentował, że informacje wykorzystane przez Komisję do odrzucenia chińskich ratingów kredytowych były nieaktualne i nie obejmowały ostatnich zmian na chińskim rynku ratingów kredytowych. W 2021 r. Chiny wydały bowiem nowe przepisy regulujące rynek, w tym środki administracyjne dotyczące działalności ratingowej na rynku papierów wartościowych. Chiny aktywnie otworzyły również swój rynek ratingów kredytowych dla zagranicznych agencji i zapewniły traktowanie narodowe zgodnie z obowiązującymi zasadami i przepisami właściwych organów administracyjnych i zarządzających przedsiębiorstwami w branży ratingów kredytowych. W Chinach działają zarówno S&P Global Ratings Inc. jak i Fitch Ratings. W związku z tym Komisja nie mogła uznać chińskiego rynku ratingów kredytowych za zamknięty lub zniekształcony.
- (218) Komisja nie kwestionuje faktu, że na rynku chińskim działają niektóre agencje zagraniczne. Rząd ChRL nie uwzględnił jednak dowodów przedstawionych przez Komisję w motywach 474, 475 i 477 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, świadczących o tym, że takie zagraniczne agencje wystawiają jedynie niewielką część ratingów przeprowadzanych na chińskim rynku ratingów kredytowych, że stosują te same skale ratingowe co chińskie agencje oraz że stosują wyższy rating w przypadku przedsiębiorstw o strategicznym znaczeniu dla rządu ChRL i dorozumianych gwarancji państwowych.
- (219) Jeżeli chodzi o rzekomo nieaktualny charakter dowodów przedstawionych przez Komisję, zauważyła ona, że rząd ChRL wybrał najstarsze dowody przedłożone przez Komisję i zignorował kilka odniesień z lat 2021-2022 wykorzystanych w motywach 474, 478 i 479 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, a także odniesienie do dokumentu roboczego służb Komisji dotyczącego znacznych zakłóceń w gospodarce Chińskiej Republiki Ludowej, który został wydany w kwietniu 2024 r. Odniesienia te wyraźnie pokazują, że sytuacja na chińskim rynku ratingów kredytowych nie zmieniła się znacząco w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym argumenty te zostały odrzucone.

#### Grupa BYD

- (220) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD stwierdziła, że analiza oceny ratingu kredytowego przeprowadzona przez Komisję nie dostarczyła dowodów na to, dlaczego rating grupy BYD obniżono do poziomu B. Ten zarzut powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.

<sup>(36)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Środki wyrównawcze (Chiny) (art. 21.5 – Chiny), pkt 5.103.

- (221) Komisja zauważyła, że ze względu na brak oceny zdolności kredytowej przez chińskie instytucje finansowe udzielające pożyczek, o czym mowa w motywie 492 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przeprowadziła ocenę ratingu kredytowego grupy BYD w motywach 495-498 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (222) Podobnie jak w poprzednich sprawach Komisja obniżyła rating ChRL z AAA do BB, biorąc pod uwagę rzeczywistą sytuację każdej grupy. Taki rating oznacza jednak stosunkowo niski poziom zadłużenia. Jak wykazano w motywie 498 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, grupa BYD miała bardzo wysoki stosunek zadłużenia do kapitału własnego wynoszący 0,78 na podstawie skonsolidowanego sprawozdania finansowego grupy BYD i BYD Finance. Ponieważ poziomu zadłużenia wynoszącego prawie 80 % nie można uznać za niski, rating kredytowy został obniżony do poziomu B. Obliczenie wskaźnika, o którym mowa w motywach od 495 do 498 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, stanowiło część dokumentu dotyczącego ujawnienia ostatecznych ustaleń.
- (223) Rząd ChRL zakwestionował również obniżenie ratingu grupy BYD do B. Argument odrzucono, ponieważ rząd ChRL porównał rating konkretnej obligacji wyemitowanej przez grupę BYD i niektóre poszczególne przedsiębiorstwa. Informacje przekazane przez rząd ChRL nie są porównywalne. Konkretna obligacja wyemitowana przez spółkę nie oznacza, że rating tej obligacji dotyczy również grupy BYD jako takiej. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- (224) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, grupa BYD zwróciła się z wnioskiem o przekazanie kryteriów lub metody klasyfikacji grupy BYD jako spółki z ratingiem B, argumentując, że muszą istnieć uznane na szczeblu międzynarodowym lub ogólnie przyjęte standardowe zasady określające różne ratingi stosowane przez Komisję. Argumentowała również, że metodyka stosowana przez Komisję powinna być częścią istotnych faktów, które nie zostały ujawnione.
- (225) Komisja zwróciła uwagę, że nie ma konkretnych uznanych na arenie międzynarodowej kryteriów ustalania poszczególnych ratingów. Każda agencja ratingowa ma swoją własną metodykę, która nie jest udostępniana publicznie. Agencje ratingowe przestrzegają jednak pewnych ogólnych zasad, jak podkreśliła S&P w swoim przewodniku na temat podstawowych zasad ratingu kredytowego: „Przy formułowaniu opinii na temat ryzyka kredytowego agencje ratingowe zazwyczaj korzystają z usług analityków lub modeli matematycznych lub też stosują kombinację tych dwóch metod. [...] Niewielka liczba agencji ratingowych koncentruje się niemal wyłącznie na danych ilościowych, które uwzględniają w modelu matematycznym [...]. W przypadku ratingu przedsiębiorstwa lub gminy agencje stosujące podejście analityczne zazwyczaj wyznaczają analityka, często w połączeniu z zespołem specjalistów, który przejmuje inicjatywę w ocenie wiarygodności kredytowej podmiotu. Zazwyczaj analitycy pozyskują informacje z opublikowanych sprawozdań, a także z wywiadów i dyskusji z kierownictwem danego emitenta. Wykorzystują te informacje i stosują swój analityczny osąd do oceny kondycji finansowej podmiotu, wyników operacyjnych, polityki i strategii zarządzania ryzykiem<sup>(37)</sup>”.
- (226) W tym samym dokumencie podkreślono również, że „w analizie kredytowej emitenta korporacyjnego zazwyczaj uwzględnia się wiele czynników finansowych i niefinansowych, w tym kluczowe wskaźniki skuteczności działania, wpływy gospodarcze, regulacyjne i geopolityczne, cechy zarządzania i ładu korporacyjnego oraz pozycję konkurencyjną<sup>(38)</sup>”.
- (227) Komisja wykorzystała te same zasady, które stosują agencje ratingowe, jak podkreślono w dwóch poprzednich motywach, w celu sformułowania opinii na temat spółek objętych próbą. Z jednej strony Komisja obliczyła i zinterpretowała szereg wskaźników finansowych dla każdej grupy przedsiębiorstw objętych próbą. Jak wspomniano w motywie 222 powyżej, wskaźniki te były częścią dokumentu zawierającego ostateczne ujawnienie. Z drugiej strony Komisja wykorzystała cały zestaw informacji przekazanych przez przedsiębiorstwa w trakcie dochodzenia, takich jak sprawozdania finansowe, prospekty emisyjne obligacji, szczegółowe informacje na temat transakcji finansowych i sytuacji rynkowej jako całości, aby przeprowadzić analityczną ocenę konkretnej kondycji finansowej przedsiębiorstwa, ale także ogólnych warunków gospodarczych, regulacyjnych i rynkowych, w których działa.

<sup>(37)</sup> [guide\\_to\\_credit\\_rating\\_essentials\\_digital.pdf](#) (spglobal.com), dostęp 10 września 2024 r., s. 7.

<sup>(38)</sup> Tamże, s. 10.

- (228) W tym względzie Komisja wzięła zatem pod uwagę kontekst, w którym przedsiębiorstwa prowadzą działalność, oprócz szczególnej sytuacji finansowej grupy BYD. Komisja zwróciła uwagę, że przedsiębiorstwa z sektora BEV działają w wysoce kapitałochłonnym i niestabilnym otoczeniu rynkowym charakteryzującym się szybkimi zmianami technologicznymi i innowacjami, zacieklą konkurencją między chińskimi operatorami, w którym przedsiębiorstwa muszą stale inwestować i dostosowywać się do zmieniającej się sytuacji rynkowej. Krótko mówiąc, przypomina to otoczenie, w jakim powstają nowe produkty, co zazwyczaj wiąże się z wyższym ogólnym ryzykiem, a tym samym skutkuje niższymi ogólnymi ratingami kredytowymi dla przedsiębiorstw działających na tym rynku.
- (229) Ponadto Komisja zwraca uwagę, że według S&P rating B odpowiada sytuacji, w której przedsiębiorstwo jest „bardziej podatne na niekorzystne warunki biznesowe, finansowe i gospodarcze, ale obecnie jest w stanie wywiązać się ze zobowiązań finansowych<sup>(39)</sup>”. Biorąc pod uwagę konkretne wskaźniki finansowe obliczone dla grupy BYD, w połączeniu z ryzykiem związanym z otoczeniem rynkowym, w którym działa, Komisja podtrzymuje swoje stanowisko w sprawie ratingu kredytowego BYD. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.

#### *Grupa Geely*

- (230) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła, że została niesłusznie ukarana poprzez obniżenie ratingu kredytowego z AAA do B.
- (231) Komisja zauważyła, że ze względu na brak oceny zdolności kredytowej przez chińskie instytucje finansowe udzielające pożyczek, o czym mowa w motywie 518 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, przeprowadziła ocenę ratingu kredytowego grupy Geely w motywach 506–517 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (232) Komisja przeanalizowała konkretne wskaźniki płynności krótkoterminowej, w tym średni wskaźnik kapitału obrotowego, wskaźnik płynności szybkiej i wskaźnik płynności gotówkowej. W ocenie wskazano, że grupa borykała się z problemami związanymi z płynnością krótkoterminową, co doprowadziło do tego, że jej profil dłużnika był obciążony wysokim ryzykiem. Ponadto Komisja przeanalizowała zobowiązania długoterminowe, wykorzystując wskaźniki takie jak wskaźnik ogólnego zadłużenia i stosunek kapitału obcego do kapitału własnego, stwierdzając, że grupa finansuje swoją działalność głównie poprzez zadłużenie.
- (233) Biorąc pod uwagę zidentyfikowane problemy z płynnością krótkoterminową oraz zależność grupy od finansowania dłużnego, Komisja stwierdziła, że przyznany grupie rating kredytowy AAA był nieuzasadniony i powinien wynosić raczej BB.
- (234) Ponadto w motywach 510–512 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja zidentyfikowała dodatkowe ryzyko związane z grupą Geely. Ryzyko to obejmowało emisję obligacji na potrzeby restrukturyzacji zadłużenia, udzielanie pożyczek konkretnie w celu zastąpienia istniejących pożyczek oraz uzgodnienie dotyczące zamiany długu na udziały w kapitale własnym.
- (235) Aby uwzględnić zwiększoną ekspozycję na ryzyko, na jakie narażone są banki, w szczególności ze względu na kwestie płynności oraz zarówno krótko-, jak i długoterminowe wyzwania finansowe, Komisja obniżyła rating ryzyka o jeden stopień i zdecydowała się na wykorzystanie obligacji korporacyjnych B (zamiast BB) jako podstawy do określenia rynkowego wskaźnika referencyjnego. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (236) Rząd ChRL zakwestionował również obniżenie ratingu grupy Geely do poziomu B. Komisja zauważyła, że na poparcie tego argumentu rząd ChRL przedstawił jedynie odniesienie do strony internetowej z ratingiem kredytowym, na podstawie którego nie można było ustalić, czy odnosi się ono do poszczególnych przedsiębiorstw, czy do grupy jako całości. Z przedstawionych informacji nie wynikało również jasno, do jakiego okresu odnosił się rating. Ponadto rating podany na stronie internetowej Geely wynosił BBB- z negatywną perspektywą. Informacje te wskazują na zniekształcenie ratingu kredytowego w Chinach, gdzie grupa uzyskała rating AAA, który nie różni się zbyt od standardu BB stosowanego przez Komisję. Ze względu na brak informacji i nieuzasadnione argumenty Komisja odrzuciła ten argument.

<sup>(39)</sup> Tamże, s. 9.

- (237) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa Geely argumentowała, że Komisja nie uwzględniła faktu, że agencja S&P przyznała jednej ze spółek grupy, Genius Auto Finance Co. Ltd („GAF”) rating kredytowy AAA. Komisja zaznaczyła, że rating kredytowy, do którego odwołuje się grupa, został przyznany powiernikowi zabezpieczeń ABS, a mianowicie Shanghai International Trust Co. Ltd., ale nie GAF (usługodawcy kredytu hipotecznego ABS). Argument ten został zatem odrzucony.

#### Grupa SAIC

- (238) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC twierdziła, że została niesłusznie ukarana, po pierwsze, poprzez obniżenie ratingu z ratingu kredytowego AAA do ratingu kredytowego B, a po drugie poprzez zastosowanie spreadu do referencyjnej stopy procentowej kredytów Ludowego Banku Chin („LBCh”) (lub do podstawowej stopy procentowej kredytu krajowego międzybankowego centrum finansowania „NIFC”) w dniu przyznania pożyczki i przez okres trwania każdej pożyczki, a nie do stopy stosowanej przez grupę SAIC.
- (239) Wobec braku oceny zdolności kredytowej przez chińskie instytucje finansowe udzielające kredytu, jak wspomniano w motywie 518 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja oceniła rating kredytowy grupy SAIC w motywach 519–527 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W motywach tych Komisja w pierwszej kolejności oceniła niektóre wskaźniki dotyczące rentowności, średni wskaźnik kapitału obrotowego, wskaźnik płynności szybkiej, wskaźnik płynności gotówkowej, wskaźnik ogólnego zadłużenia, stosunek kapitału obcego do kapitału własnego i uznała, że wskaźniki te nie uzasadniają rzekomego ratingu AAA, o którym mowa w motywie 238 niniejszego rozporządzenia i motywie 524 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, lecz rating BB. Ponadto, jak zauważono w motywach 522 i 523, niektórzy producenci eksportujący BEV w ramach grupy SAIC musieli skorzystać z zamiany długu na udziały w kapitale własnym lub zastrzyku kapitału własnego, aby zapewnić trwałą kontynuację swojej działalności. Ponadto Komisja zauważyła również, że grupa zaciągnęła pożyczki w konkretnym celu zastąpienia istniejących pożyczek. Na tej podstawie Komisja zdecydowała się obniżyć rating grupy SAIC z BB do B, aby odzwierciedlić dodatkowe ryzyko związane z jej problemami finansowymi i utratą płynności.
- (240) Ponadto Komisja nie uznała, że grupa SAIC została niesłusznie ukarana. Aby ocenić poziom otrzymanej dotacji, Komisja porównała odsetki do zapłaty w okresie objętym dochodzeniem zgłoszone przez grupę SAIC z odsetkami, które powinna była zapłacić na niezakłóconym rynku, gdyby zastosowano nieznieształcony rating kredytowy.
- (241) Do tego celu wykorzystwała LPR, tj. stopę referencyjną ustaloną przez główne chińskie banki podczas szacowania rzeczywistego oprocentowania kredytów wdrożonego dla klientów najwyższej jakości, biorąc pod uwagę koszt funduszy, podaż i popyt rynkowy, premie za ryzyko i inne czynniki<sup>(40)</sup>. Biorąc pod uwagę, że grupa SAIC czerpała korzyści płynące z bardziej korzystnych stawek niż średnia stawka oferowana klientom o najwyższej jakości stosowana do tworzenia stawki LPR, Komisja uznała, że podstawę nieznieształconej wartości referencyjnej należy ustalić co najmniej na poziomie stawki LPR. W drugim etapie, w celu odzwierciedlenia zdolności kredytowej grupy SAIC, zastosowano spread oparty na różnicy między ratingiem kredytowym AA i B, jak wyjaśniono w motywie 504 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (242) Rząd ChRL zakwestionował również obniżenie ratingu grupy SAIC do B. Komisja zauważyła, że na poparcie tego argumentu rząd ChRL przedstawił odniesienie do strony internetowej z ratingiem kredytowym wiodącego latynoamerykańskiego producenta wyrobów cukierniczych i ciastek. Komisja nie dostrzegła związku między argentyńskimi wyrobami czekoladowymi a chińskim przemysłem BEV. Komisja odrzuciła zatem ten argument.
- (243) Na tej podstawie argument ten został odrzucony. Wobec braku jakichkolwiek innych argumentów w tym zakresie wnioski przedstawione w motywach 474–481 i 491–527 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych zostały potwierdzone.

<sup>(40)</sup> Zob. t24.006247, uwagi rządu ChRL dotyczące ujawnienia tymczasowych ustaleń, pkt 92.

### 3.5.2. Finansowanie preferencyjne: kredyty i pożyczki

#### 3.5.2.1. Rodzaje kredytów i pożyczek

##### Grupa SAIC

##### a) Kredyty i pożyczki w walucie obcej

- (244) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC stwierdziła, że kwota korzyści wygenerowanych przez kredyty i pożyczki w walucie obcej nie powinna być przypisywana wyłącznie na podstawie obrotu z wywozu produktu objętego dochodzeniem, ale na podstawie łącznego obrotu z wywozu. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa SAIC przedstawiła dodatkowe argumenty, twierdząc, że Komisja dysponowała wystarczającymi zweryfikowanymi informacjami na temat obrotów wywozowych uzyskanych ze sprzedaży do Unii i poza nią. Zauważyła ponadto, że w umowach kredytowych nie określa się celu ani wykorzystania tych kredytów i pożyczek. Przeciwnie – umowy te wskazywały, że dotyczyły one wyłącznie kapitału obrotowego. Te kredyty i pożyczki w walutach obcych należy zatem traktować jako kredyty w CNY i przypisać do łącznego obrotu grupy.
- (245) Komisja zaakceptowała argument dotyczący przypisania kwoty korzyści wygenerowanych przez pożyczki w walucie obcej i odpowiednio skorygowała obliczenia. Wobec braku transakcji w walutach obcych odnoszących się do elementów innych niż sprzedaż wyrobów gotowych Komisja uznała, że kredyty i pożyczki w walutach obcych dotyczyły wyłącznie działalności w zakresie sprzedaży eksportowej.

##### b) Kredyty i pożyczki w CNY

- (246) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC stwierdziła, że z obliczenia subsydium należało usunąć szereg kredytów i pożyczek między przedsiębiorstwami w CNY. W związku z tym grupa SAIC zaproponowała zmodyfikowaną metodę obliczania kwoty subsydium.
- (247) Argument ten został częściowo przyjęty w zakresie, w jakim Komisja dysponowała dowodami potwierdzającymi. Dowody potwierdzające dotyczące zobowiązań długoterminowych należnych w ciągu jednego roku od jednego przedsiębiorstwa należącego do grupy SAIC, które to dowody grupa SAIC przedstawiła w swoich uwagach, doprowadziły również do określenia preferencyjnego finansowania w formie obligacji, które wcześniej nie było znane Komisji. Metoda obliczania kwoty subsydium została następnie odpowiednio zmieniona.

##### c) Kredyty międzybankowe

- (248) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC stwierdziła, że jedna pożyczka międzybankowa zaciągnięta przez jedno przedsiębiorstwo należące do grupy SAIC różniła się zasadniczo od innych kredytów i pożyczek i w związku z tym nie powinna być traktowana jako taka. Gdyby jednak Komisja nadal traktowała tę pożyczkę międzybankową jako analogiczną do pożyczki, obowiązującą referencyjną stopą procentową powinna być stopa dla kredytów i pożyczek krótkoterminowych na okres trzech miesięcy od grudnia 2022 r. (tj. 3,65 %), ponieważ okres kredytów i pożyczek międzybankowych dla przedsiębiorstw zajmujących się finansowaniem samochodów został prawnie ograniczony do trzech miesięcy.
- (249) Komisja odrzuciła argument grupy SAIC i uważa, że dostęp przedsiębiorstwa do kredytów i pożyczek międzybankowych w ramach grupy SAIC po wyjątkowo niskim oprocentowaniu stanowi finansowanie preferencyjne. Komisja uznała zatem, że ta pożyczka międzybankowa jest analogiczna do pożyczki. Wobec braku jakichkolwiek informacji przekazanych przez grupę SAIC dotyczących wspomnianej pożyczki międzybankowej lub potencjalnego istnienia innych podobnych kredytów i pożyczek Komisja nadal opiera się na dostępnych faktach, aby ocenić korzyść związaną z tymi kredytami i pożyczkami międzybankowymi.
- (250) Ze względu na brak dalszych uwag na temat rodzajów kredytów i pożyczek potwierdzono wnioski określone w motywach 482–485 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

## 3.5.2.2. Szczegółowość

- (251) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL twierdził, że Komisja nie przeprowadziła odpowiedniej analizy szczególności w odniesieniu do różnych domniemanych preferencyjnych programów finansowania, wskazując na istnienie „jednoznacznego” i „wyraźnego” ograniczenia dostępu do domniemanego przedmiotowego subsydium, ograniczenia, które „wyraźnie odzwierciedla wszystkie zamiary”; nie pozostawiając żadnych domniemań ani sugestii”<sup>(41)</sup>.
- (252) Rząd ChRL dodał również, że Komisja konsekwentnie nie precyzowała, w której części przedmiotowych dokumentów nakazuje się wyraźne przyznanie preferencyjnego finansowania producentom BEV.
- (253) Rząd ChRL stwierdził również, że Komisja nie wykazała istnienia żadnego wyraźnego ograniczenia domniemanych preferencyjnych kredytów i pożyczek do określonych przedsiębiorstw lub sektorów, ponieważ preferencyjne kredyty i pożyczki nie były skierowane do wystarczająco ograniczonej grupy w tym sensie, że domniemane subsydia nie ograniczały się wyłącznie do branży BEV, ale do tak zwanych „promowanych” branż.
- (254) Jak określono w motywie 486 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, w kilku dokumentach prawnych, które dotyczą w szczególności przedsiębiorstw w sektorze BEV, wyznaczono instytucje finansowe do udzielania kredytów preferencyjnych dla przemysłu BEV. Zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia podstawowego nie jest konieczne, aby subsydia ograniczały się wyłącznie do przemysłu BEV, aby uznać je za szczególne, lecz wystarczy, aby dostęp do subsydium był wyraźnie ograniczony do niektórych przedsiębiorstw. Uznaje się, że grupa promowanych sektorów ma wyraźnie ograniczony charakter. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (255) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL powtórzył, że Komisja nie uzasadniła swoich ustaleń dotyczących szczególności na podstawie dowodów potwierdzających i oparła się na dokumentach, które „rzekomo” wykazują, że instytucje finansowe „zapewniają preferencyjne finansowanie jedynie ograniczonej liczbie przedsiębiorstw lub branż, które przestrzegają odpowiednich polityk rządu ChRL”. W szczególności rząd ChRL argumentował, że promowane gałęzie przemysłu jako całość nie stanowią wystarczająco odrębnego segmentu gospodarki, aby stanowić „niektóre gałęzie przemysłu” w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) podstawowego rozporządzenia antysubsydyjnego i art. 2 ust. 1 lit. a) Porozumienia SCM. W szczególności rząd ChRL twierdził, że zakres tak zwanych „promowanych” gałęzi przemysłu skutkuje tym, że domniemane subsydia są powszechnie dostępne w całej chińskiej gospodarce, w związku z czym nie można logicznie uznać ich za wyraźnie szczególne. Rząd ChRL argumentował również, że Komisja nie wykazała, iż taka szczególność była „jednoznaczna” i „jasna”<sup>(42)</sup> oraz że dokumenty, na których oparła się Komisja (zob. motyw 254 niniejszego rozporządzenia), były albo nieistotne dla przemysłu BEV, albo niewiążące.
- (256) Komisja uznała, że zestaw dokumentów, o których mowa w motywie 486 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, takich jak art. 15 zasad ogólnych dotyczących pożyczek (wdrożonych przez Ludowy Bank Chin) i art. 34 ustawy bankowej, stanowi dowód potwierdzający w jednoznaczny i jasny sposób, że udzielanie finansowania preferencyjnego było szczególne dla przemysłu BEV. Ponadto, jak już wyjaśniono w motywach 253 i 254 niniejszego rozporządzenia, Komisja uznała, że przywołane dokumenty wyraźnie ograniczają ten program do niektórych przedsiębiorstw i nie jest on powszechnie dostępny w całej chińskiej gospodarce. W rzeczywistości Komisja zauważyła, że przemysł BEV jest przemysłem promowanym i że taki status nie jest ogólnie dostępny w tym sensie, że ogranicza się do niewielkiej liczby sektorów wymienionych w wyznaczonym katalogu, jak wyjaśniono w motywie 711 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych. Ponadto przemysł BEV jest również sektorem, dla którego opracowano specjalne krajowe lub regionalne plany wieloletnie, co wyraźnie wskazuje, że nie jest to jakakolwiek branża, lecz branża, która jest uprawniona do preferencyjnego traktowania w rozumieniu rządu ChRL i że taki status będzie powiązany z pewnymi preferencyjnymi politykami opracowanymi w różnych dokumentach strategicznych wspomnianych w sekcji 3.2 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone.

<sup>(41)</sup> Sprawozdanie zespołu orzekającego, WE i niektóre państwa członkowskie – Duże cywilne statki powietrzne, pkt 7.919.

<sup>(42)</sup> Sprawozdanie zespołu orzekającego, WE i niektóre państwa członkowskie – Duże cywilne statki powietrzne, pkt 7.919.

- (257) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL odniósł się również do faktu, że Komisja zwróciła się do rządu ChRL o przekazanie kwestionariuszy odpowiednim instytucjom finansowym i stwierdził, że gromadzeniem informacji powinien zajmować się organ prowadzący dochodzenie, a ciężar ten nie powinien być przenoszony na strony pozwane. Ponadto rząd ChRL argumentował, że nie można zakładać, iż przedsiębiorstwo odniosło korzyść „wyłącznie na podstawie negatywnego domniemania w obliczu braku informacji pozwalających na stwierdzenie czegoś przeciwnego, jeżeli nie istnieją inne dowody pozwalające na potwierdzenie faktycznego istnienia takiej korzyści”.
- (258) Jak wyjaśniono w motywie 129 niniejszego rozporządzenia, Komisja zwróciła się do rządu ChRL o przekazanie szczegółowych kwestionariuszy przygotowanych przez Komisję wszystkim odpowiednim instytucjom finansowym dla ułatwienia procedur administracyjnych i zapewnienia dobrej administracji w celu skutecznego uzyskiwania informacji. Taki wniosek w żadnym wypadku nie może być równoznaczny z przeniesieniem odpowiedzialności za gromadzenie informacji. Ponieważ rząd ChRL nie współpracował, nie umożliwił Komisji przeprowadzenia oceny dodatkowych dokumentów, które rzekomo wykazałyby brak szczególności, *quod non*, w związku z czym na poparcie swoich wniosków Komisja musiała oprzeć się na informacjach znajdujących się w aktach sprawy. Takie rozumowanie prawne nie jest równoznaczne z negatywnym domniemaniem, ponieważ Komisja oparła się na elementach dokumentacji w świetle odmowy współpracy ze strony rządu ChRL, co kontrastuje z jego zachowaniem w poprzednich dochodzeniach, w których instytucje finansowe współpracowały i pozwoliły Komisji kontynuować prace dochodzeniowe, gromadzić i weryfikować informacje, które uznała za niezbędne w odniesieniu do branży BEV, a w szczególności producentów objętych próbą. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone.
- (259) Rząd ChRL argumentował również, że Komisja powinna była ocenić szczególność każdego domniemanego programu lub instrumentu, który stanowił podstawę środków wyrównawczych, oraz że Komisja nie może ustalić, czy różne formy finansowania są szczególne, ponieważ zainteresowane strony nie przedstawiły dowodów świadczących o tym, że jest inaczej. Ponadto rząd ChRL argumentował, że zainteresowane strony wykazały, iż instrumenty te są dostępne dla wszystkich podmiotów we wszystkich sektorach chińskiej gospodarki.
- (260) Jak wykazano w różnych sekcjach rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja oceniła szczególność każdego programu, w odniesieniu do którego wprowadziła środki wyrównawcze, na podstawie dowodów potwierdzających, którym nie zaprzeczały żadne uzasadnione argumenty przedstawione przez którąkolwiek ze stron. Twierdzenie, że zainteresowane strony wykazały, iż instrumenty te były dostępne dla wszystkich podmiotów we wszystkich sektorach chińskiej gospodarki, uznano za niejasne i nieuzasadnione. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone. Wobec braku innych uwag dotyczących szczególności potwierdzono wnioski przedstawione w motywie 486 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

### 3.5.2.3. Obliczanie kwoty subsydiów

- (261) Po ujawnieniu tymczasowych i ostatecznych ustaleń rząd ChRL twierdził, że Komisja skorzystała z poziomu odniesienia poza granicami kraju, nie przedstawiając wystarczających dowodów na to, że rynek w Chinach jest zniekształcony oraz że zakłócenia te sprawiają, że stawki krajowe nie nadają się do wykorzystania jako punkt odniesienia, zgodnie z mającym zastosowanie orzecznictwem WTO <sup>(43)</sup>.
- (262) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem i argumentowała, że twierdzenie rządu ChRL było niejasne, ponieważ odnosiło się do poziomów referencyjnych stosowanych do finansowania preferencyjnego w ujęciu ogólnym, ale również w szczególności do linii kredytowych (motyw 117 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). Ponadto Komisja ponownie podkreśliła, rząd ChRL ignoruje, jak się zdaje, fakt, że poziom referencyjny stosowany do kredytów w CNY, zastrzyków kapitału własnego, obligacji i akceptów bankowych opierał się na chińskim poziomie referencyjnym, tj. LPR. Jedyłą częścią poziomu odniesienia poza granicami kraju była premia z tytułu ryzyka kredytowego dodana do LPR. W tym kontekście w sekcji 3.5.1.10 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja przedstawiła obszerne dowody wskazujące, że ratingi kredytowe, a tym samym premie z tytułu ryzyka kredytowego, były zniekształcone w ChRL, co sprawiło, że nie można ich wykorzystać do ustalenia poziomu referencyjnego.

<sup>(43)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – stal węglowa (Indie), pkt 4.244 i sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Stal węglowa (Indie), pkt 4.185–4.186, 4.208. Zobacz również: Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Softwood Lumber IV, pkt 106; sprawozdanie zespołu orzekającego, USA – Cła antidumpingowe i wyrównawcze (Chiny), pkt 10.187.

- (263) Jeżeli chodzi o analizę istnienia zakłóceń w ChRL, Komisja odniosła się także do motywu 471 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, potwierdzając istnienie ram normatywnych, oraz do motywu 473 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w którym stwierdzono, że wszystkim instytucjom finansowym (w tym prywatnym instytucjom finansowym) działającym w Chinach pod nadzorem NFRA państwo powierzyło lub nakazało realizację polityki rządowej i udzielanie pożyczek na preferencyjnych warunkach przemysłowi BEV. W każdym razie w przypadku braku pełnej współpracy ze strony współpracujących instytucji finansowych nie można było ustalić żadnego innego poziomu referencyjnego. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (264) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL twierdził również, że Komisja nie odpowiedziała na jego uwagi dotyczące wyboru względnego spreadu zamiast bezwzględnego spreadu w celu ustalenia różnicy między obligacjami korporacyjnymi ocenionymi na AA a obligacjami korporacyjnymi ocenionymi na B. Zgodnie z uwagami przedstawionymi po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL argumentował, że zastosowanie względnego spreadu nie ma sensu z ekonomicznego punktu widzenia oraz że Komisja nie wyjaśniła, w jaki sposób dodanie względnego spreadu odpowiada „porównywalnej pożyczce komercyjnej, którą przedsiębiorstwo mogłoby faktycznie uzyskać na rynku” w rozumieniu art. 14 lit. b) Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych; oraz dlaczego Komisja uznała, że nie ma potrzeby dostosowywania poziomu referencyjnego w związku z dodaniem (względnego) spreadu.
- (265) Komisja zauważyła przede wszystkim, że rząd ChRL przedstawił jedynie pewne ogólne stwierdzenia dotyczące stosowania względnego spreadu przy ujawnianiu tymczasowych ustaleń. Rząd ChRL nie przedstawił uzasadnienia dla uznania względnego spreadu za nielogiczny z ekonomicznego punktu widzenia, powodów uznania bezwzględnego spreadu za bardziej odpowiedni ani dostosowań poziomu referencyjnego, które jego zdaniem były konieczne. Rząd ChRL nie przedstawił również żadnych dowodów na poparcie swoich oświadczeń ani na obalenie stanowiska Komisji.
- (266) Jeżeli chodzi o wykorzystanie względnego spreadu jako takiego, Komisja wyraźnie podkreśliła w motywie 490 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że stosowała tę samą metodykę obliczeń finansowania preferencyjnego za pomocą pożyczek ustaloną w dochodzeniu antysubsydyjnym dotyczącym folii aluminiowej do dalszego przetwarzania pochodzącej z ChRL, a także w dochodzeniu antysubsydyjnym dotyczącym płaskich wyrobów ze stali walcowanych na gorąco pochodzących z ChRL, dochodzeniach antysubsydyjnych dotyczących opon pochodzących z ChRL, niektórych materiałów z włókna szklanego tkanych lub zszywanych pochodzących z ChRL oraz przewodów światłowodowych pochodzących z ChRL, oraz przedstawiła odpowiednie odniesienia do tych rozporządzeń, w których szczegółowo wyjaśniła uzasadnienie stosowania odpowiedniego spreadu. Zastosowanie tej metody obliczania w odniesieniu do każdej indywidualnej grupy przedsiębiorstw objętych próbą zostało bardziej szczegółowo wyjaśnione w specjalnym ujawnieniu dla poszczególnych przedsiębiorstw. Rząd ChRL nie przedstawił żadnych nowych argumentów, które uzasadniałyby zmianę długotrwałej praktyki Komisji w zakresie stosowania względnego spreadu.
- (267) Dla pełności wyводу Komisja przypomina jednak rządowi ChRL, że zasadniczo celem względnego spreadu było skonstruowanie premii z tytułu ryzyka kredytowego dla każdego przedsiębiorstwa, która miałaby być stosowana do stopy wolnej od ryzyka w celu uzyskania referencyjnej stopy procentowej. W tym kontekście Komisja przywołuje następujące uwagi poczynione w motywie 256 rozporządzenia w sprawie cel ostatecznych dotyczące dochodzenia antysubsydyjnego dotyczącego opon pochodzących z ChRL w odniesieniu do ekonomicznego uzasadnienia zastosowania względnego spreadu oraz faktu, że jest on zbliżony do pożyczki komercyjnej:
- „Po pierwsze, chociaż Komisja uznała, że banki komercyjne stosują zazwyczaj marżę wyrażoną w wartościach bezwzględnych, praktyka ta wydaje się być oparta głównie na względach praktycznych, ponieważ stopa oprocentowania jest ostatecznie liczbą bezwzględną. Liczba bezwzględna odzwierciedla jednak ocenę ryzyka, która opiera się na ocenie względnej. Ryzyko niewywiązania się ze zobowiązań ze strony przedsiębiorstwa ocenionego na BB jest X % bardziej prawdopodobne niż ryzyko niewywiązania się ze zobowiązań ze strony rządu lub przedsiębiorstwa wolnego od ryzyka. Jest to ocena względna.
  - Po drugie, stopy procentowe odzwierciedlają nie tylko profil ryzyka przedsiębiorstwa, lecz także konkretne profile ryzyka kraju i walutowego. Względny spread odzwierciedla zatem zmiany w warunkach rynkowych, które nie są uwzględniane w przypadku kierowania się bezwzględnym spreadem. Często, jak ma to miejsce w omawianej sprawie, ryzyko kraju i ryzyko walutowe zmieniają się z biegiem czasu, a zmiany te są różne w różnych krajach. W związku z tym stopy wolne od ryzyka różnią się znacznie na przestrzeni czasu i czasami są niższe w USA, a czasami w Chinach. Różnice te wiążą się z takimi czynnikami, jak odnotowany i spodziewany wzrost PKB, nastroje gospodarcze i poziom inflacji. Zważywszy, że stopa wolna od ryzyka zmienia się z biegiem czasu, ten sam nominalny bezwzględny spread może oznaczać bardzo różną ocenę ryzyka. Na przykład, jeżeli bank szacuje ryzyko niewykonania



zobowiązania ze strony konkretnego przedsiębiorstwa na poziomie o 10 % wyższym niż stopa wolna od ryzyka (ocena względna), otrzymany bezwzględny spread może wynosić od 0,1 % (przy stopie wolnej od ryzyka wynoszącej 1 %) do 1 % (przy stopie wolnej od ryzyka wynoszącej 10 %). Z perspektywy inwestora względny spread jest zatem lepszym wskaźnikiem, ponieważ odzwierciedla wielkość wynagrodzenia za ryzyko oraz sposób, w jaki wpływa na nią podstawowy poziom stóp procentowych.

- Po trzecie, względny spread jest również neutralny względem krajów. Na przykład, jeżeli stopa wolna od ryzyka w USA jest niższa od stopy wolnej od ryzyka w Chinach, metoda ta doprowadzi do wyższych bezwzględnych marż. Jeżeli natomiast stopa wolna od ryzyka w Chinach jest niższa od stopy wolnej od ryzyka w USA, metoda ta doprowadzi do niższych bezwzględnych marż. Fakt ten uznaje również Grupa Giti w tabeli 3 swojego wniosku, prezentującej symulację wpływu poszczególnych stóp procentowych LBCh. W praktyce przy zastosowaniu danych przekazanych przez Grupę Giti do historycznych stóp LBCh wykazano, że w niektórych latach zastosowanie metodyki względnego spreadu prowadzi do uzyskania niższego poziomu referencyjnego, niż bezwzględny spread.
  - Jeśli chodzi o punkt trzeci, Komisja zinterpretowała fakty przedstawione przez Grupę Giti w inny sposób. Grupa Giti sama odnotowała, że bezwzględny spread nie jest tak stabilny, jak twierdzono, ale raczej zmienia się z biegiem czasu i wynosi od 1 % do 4,5 %. Względny spread charakteryzuje się ponadto dokładnie taką samą tendencją jak bezwzględny spread na przestrzeni ostatnich 23 lat, tj. gdy względny spread zwiększa się, bezwzględny spread również rośnie i vice versa. Jeśli chodzi o rzekome wahania względnego spreadu, wielkość zmian jest podobna – różnica między najwyższą i najniższą wartością wyniosła 530 % dla względnego spreadu i 450 % dla bezwzględnego spreadu <sup>(44)</sup>.
- (268) Rząd ChRL nie przedstawił żadnych elementów, które uzasadniałyby przegląd tych uwag, ani też Komisja nie znalazła żadnych nowych elementów w tym dochodzeniu, które doprowadziłyby do zmiany jej poprzedniej oceny.
- (269) Ponadto twierdzenie rządu ChRL, że nie dokonano żadnych dostosowań względnego spreadu, jest błędne. Jako punkt wyjścia do obliczeń wykorzystuje się bowiem chińską stopę LPR. Używanie względnego spreadu umożliwia też odzwierciedlenie zmiany w warunkach rynkowych danego państwa, które nie są uwzględniane w przypadku kierowania się bezwzględnym spreadem, jak wyjaśniono w motywie 267 powyżej. Ponadto w motywach 504, 516 i 526 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych wyraźnie podkreślono, że względny spread został określony indywidualnie dla każdej pożyczki udzielonej grupie przedsiębiorstw, w zależności od daty udzielenia pożyczki i czasu trwania przedmiotowej pożyczki. Przy stosowaniu względnego spreadu uwzględniono zatem również specyfikę każdej indywidualnej pożyczki. Wobec tego argumenty rządu ChRL zostały odrzucone.
- (270) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL argumentował, że Komisja pomyliła swój obowiązek ustalenia istnienia wkładu finansowego rządu z istnieniem korzyści wynikającej z takiego wkładu finansowego ze względu na to, że istnieje różnica między kwotą płaconą przez beneficjenta a kwotą, która byłaby należna z tytułu porównywalnej pożyczki komercyjnej, jaką przedsiębiorstwo mogłoby uzyskać na rynku.
- (271) Komisja uznała, że podczas oceny tego programu ustaliła istnienie wkładu finansowego i korzyści. W szczególności w motywie 487 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych określono podstawę, na jakiej producenci BEV otrzymali korzyść opartą na różnicy między kwotą odsetek zapłaconych przez przedsiębiorstwo od pożyczki preferencyjnej a kwotą, którą przedsiębiorstwo zapłaciłoby za porównywalną pożyczkę komercyjną, jaką mogłoby uzyskać na rynku. Jeżeli chodzi o wkład finansowy, Komisja uznała, że zapewnianie preferencyjnego finansowania za pomocą pożyczek lub innych instrumentów finansowych polegało na wkładzie finansowym na rzecz rządu ChRL, ponieważ instytucje finansowe działające w charakterze organów publicznych lub którym rząd ChRL powierzył/wyzaczył takie obowiązki naliczały wyższe odsetki przedsiębiorstwom prowadzącym działalność w sektorze innym niż sektor BEV lub w innym promowanym sektorze korzystającym z podobnego preferencyjnego traktowania. W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(44)</sup> Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/1690, motyw 256 („sprawa dotycząca opon”).

- (272) Grupa Geely stwierdziła, że Komisja nie powinna wykorzystywać danych dotyczących obligacji korporacyjnych do ustalenia poziomu referencyjnego dla kredytów i pożyczek, biorąc pod uwagę znaczne różnice związane z powiązaniem ryzykiem, zbywalnością, okresami i warunkami spłaty (w tym opcjami wcześniejszej spłaty) oraz restrukturyzacją zadłużenia. Argumentowała, że różnice te prowadzą do różnic w stopach procentowych.
- (273) Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem grupy Geely ze względu na to, że nie wykorzystwała obligacji korporacyjnych do ustalenia poziomu referencyjnego dla kredytów i pożyczek. Przeciwnie, jak wyjaśniono w motywie 526 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja oparła się na koszyku obligacji korporacyjnych AA i B w celu ustalenia spreadu, który należy dodać do referencyjnej stopy oprocentowania pożyczek LBCh lub, po 20 sierpnia 2019 r., do podstawowej stopy oprocentowania pożyczek ogłoszonej przez NIFC, w celu ustalenia niezakłóconej rynkowej stopy procentowej. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (274) Grupa Geely twierdziła, że w obliczeniach kredytów i pożyczek niektórych przedsiębiorstw należących do grupy wystąpiły konkretne błędy. Komisja uznała ten argument i odpowiednio skorygowała obliczenia.
- (275) Wobec braku dalszych uwag na temat obliczania kwoty subsydium potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 487–490 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

#### 3.5.2.4. Wnioski dotyczące finansowania preferencyjnego: kredyty i pożyczki

- (276) Wnioski przedstawione w motywach 528-529 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zostały potwierdzone, a stopy subsydiowania ostatecznie ustalone w odniesieniu do preferencyjnego finansowania w formie pożyczek w okresie objętym dochodzeniem dla objętych próbą grup przedsiębiorstw wyniosły:

#### Finansowanie preferencyjne: kredyty i pożyczki

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	0,16 %
Grupa Geely	0,77 %
Grupa SAIC	0,98 %

#### 3.5.3. Finansowanie preferencyjne: pozostałe rodzaje finansowania

##### 3.5.3.1. Linie kredytowe

###### a) Zakłady o charakterze ogólnym

- (277) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD zakwestionowała ocenę Komisji dotyczącą linii kredytowych, argumentując, że zarówno banki chińskie, jak i międzynarodowe, które zapewniły linie kredytowe przedsiębiorstwom należącym do grupy BYD (zarówno z siedzibą w Chinach, jak i poza Chinami), nie pobierały opłat za otwarcie.

- (278) Dowody przedstawione przez grupę BYD, na które składały się umowy o otwarciu linii kredytowej z zagranicznymi instytucjami dla przedsiębiorstw grupy BYD zlokalizowanych poza Chinami, wykazały jednak, że albo prowizje, opłaty za udzielenie finansowania i opłaty za zmiany w umowie finansowania były częścią umów, albo że bank nie pobierał żadnych opłat za zaangażowanie środków, ponieważ nie zobowiązał się do udzielenia przedsiębiorstwu finansowania. W związku z tym dodatkowe dowody przedstawione przez grupę BYD wykazały, że opłata za zaangażowanie środków była zwykle płacona za zobowiązanie niektórych banków do odłożenia pieniędzy dla swoich klientów. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (279) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa BYD zakwestionowała analizę przeprowadzoną przez Komisję, powtarzając, że nie pobierano żadnych opłat za obsługę/otwarcie linii kredytowych oraz że zamiast tego Komisja skoncentrowała się na kwestiach związanych z kolejnymi operacjami bankowymi, takimi jak kredyty.
- (280) Komisja przypomniała, że po pierwsze, jak wyjaśniono w motywie 530 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, celem linii kredytowej jest ustanowienie limitu zaciągania pożyczek, który przedsiębiorstwo może w dowolnym momencie wykorzystać do finansowania swoich bieżących operacji, za pośrednictwem pożyczek krótkoterminowych, akceptów bankowych itp., dzięki czemu finansowanie kapitału obrotowego staje się elastyczne i w razie potrzeby jest natychmiast dostępne. W związku z tym pożyczki są rzeczywiście jedną z operacji bankowych związanych z liniami kredytowymi. Po drugie, Komisja nie zgodziła się ze stwierdzeniem, że za linie kredytowe nie pobierano żadnych opłat, ponieważ w jednym z trzech przedłożonych dokumentów wyraźnie wspomina się prowizję do zapłaty, w drugim odniesiono się do innej umowy o kredyt, co oznacza, że przedsiębiorstwo nie przedłożyło pełnej dokumentacji, a trzeci dotyczył wolnej linii kredytowej. W związku z tym Komisja odrzuciła powyższe argumenty.
- (281) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła również, że istnienie linii kredytowej nie było wymagane przy zawieraniu indywidualnych umów kredytów i pożyczek. Wobec braku dowodów potwierdzających w tym zakresie argument ten został odrzucony. Wobec braku dalszych uwag dotyczących ogólnej oceny linii kredytowych potwierdzono wnioski przedstawione w motywie 530 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- b) Ustalenia wynikające z dochodzenia
- (282) Wobec braku uwag dotyczących ustaleń dochodzenia potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 531–533 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- c) Szczegółność
- (283) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD stwierdziła, że linie kredytowe nie są szczególne w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ wszystkie przedsiębiorstwa w Chinach, niezależnie od rodzaju ich branży, w równym stopniu kwalifikują się do uzyskania linii kredytowych, a decyzja nr 40 nie zawiera żadnego wyrażenia ograniczającego dostęp do linii kredytowych.
- (284) Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem grupy BYD, że linie kredytowe nie są szczególne. W tym względzie Komisja zauważyła, że grupa BYD nie wykazała, iż przedsiębiorstwa w ChRL mogą w równym stopniu korzystać z warunków preferencyjnych obserwowanych w odniesieniu do przemysłu BEV. Ponadto, ponieważ linie kredytowe są nierozdzielnie związane z innymi rodzajami kredytów preferencyjnych, takimi jak kredyty i pożyczki, i stanowią część wsparcia kredytowego udzielanego w szczególności promowanym sektorom, analiza szczególności przeprowadzona w sekcji 3.5.2.2 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych w odniesieniu do kredytów i pożyczek ma również zastosowanie do linii kredytowych. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- (285) Ze względu na brak dalszych uwag dotyczących szczególności, potwierdzono wnioski określone w motywach 534–535 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

## d) Obliczanie kwoty subsydiów

- (286) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC twierdziła, że należało zastosować alternatywny poziom referencyjny w odniesieniu do opłat mających zastosowanie do linii kredytowych grupy SAIC, ponieważ opłaty wymienione w motywie 537 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych były nieodpowiednie. Zdaniem SAIC zastosowanie stawek brytyjskiego Metrobanku nie było odpowiednie, ponieważ były to stawki stosowane do linii kredytowych poniżej 60 000 GBP, podczas gdy linie kredytowe podmiotów z grupy SAIC wynosiły nawet kilka miliardów euro, a zatem nie były porównywalne z pożyczkami uzyskanymi przez grupę SAIC. Grupa Geely twierdziła również, że zastosowany poziom referencyjny nie był odpowiedni. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa BYD stwierdziła, że Komisja w niewłaściwy sposób oparła się na liniach kredytowych w GBP przyznanych przez mały bank, aby stwierdzić, że brak opłat pobieranych za otwarcie linii kredytowych przez banki w Chinach stanowi subsydlum.
- (287) Rząd ChRL twierdził z kolei, że pozapaństwowy poziom referencyjny stosowany przez Komisję był nieracjonalnie wysoki (1,25 % do 1,75 %) w porównaniu z innymi publicznie dostępnymi informacjami (0,25 % do 1 %) <sup>(45)</sup>. Po ujawnieniu tymczasowych i ostatecznych ustaleń rząd ChRL uznał, że wybrana wielkość banku i linii kredytowej (do 60 000 GBP) była problematyczna. Twierdził również, że przedsiębiorstwa nie prowadziły działalności w GBP. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL twierdził również, że zgodnie z art. 14 lit. b) Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych organ prowadzący dochodzenie ma obowiązek dostosować poziom referencyjny w taki sposób, aby był on zbliżony do porównywalnej pożyczki komercyjnej udzielonej przez rząd <sup>(46)</sup>. Rząd ChRL odniósł się również do publicznie dostępnych informacji <sup>(47)</sup>, które rzekomo wskazują na niższe obowiązujące stopy procentowe, a także do próby banków, które rzekomo pobierają opłaty za zobowiązania lub umowy w wysokości zazwyczaj 0,25–1 %. Ponadto rząd ChRL twierdził, że stawki referencyjne zastosowane w tym dochodzeniu były bezzasadnie wyższe niż w poprzednich dochodzeniach oraz że Komisja nie wyjaśniła, co było tego przyczyną.
- (288) Komisja nie zgodziła się z powyższymi argumentami. W podstawowych informacjach dotyczących wskaźnika referencyjnego wykorzystanego w niniejszym dochodzeniu nie uwzględniono różnych opłat w zależności od wartości linii kredytowej. Jeśli chodzi o stawki wymienione przez rząd ChRL, nie zostały one poparte pierwotnymi informacjami pochodzącymi od konkretnych banków lub wskazującymi na określone warunki. Co więcej, poziom referencyjny zastosowany w tym dochodzeniu był zgodny z poziomami referencyjnymi zastosowanymi w poprzednich dochodzeniach, w przypadku których nie ustalono nadrzędnej kwoty granicznej i które pochodziły od dużego międzynarodowego banku <sup>(48)</sup>. W związku z powyższymi argumentami te zostały odrzucone. Komisja uznała również, że zastosowany przez nią poziom referencyjny w wystarczającym stopniu odzwierciedla warunki finansowe, na podstawie których linia kredytowa zostałaby przyznana w normalnych warunkach rynkowych w kraju, w którym przedsiębiorstwa prowadziły działalność. W każdym razie rząd ChRL nie przedstawił dodatkowych informacji dotyczących dostosowań, które byłyby potrzebne, ani konkretnych powodów dokonania takiego dostosowania.
- (289) Jeżeli chodzi o publicznie dostępne informacje, Komisja uznała, że rząd ChRL nie wskazał wyraźnie konkretnych elementów na stronie internetowej, do której się odnosi. Tak czy inaczej, informacje zawarte na stronie internetowej przedstawione na poparcie tego argumentu nie zostały uznane za rozstrzygające, ponieważ odnosiły się do opłat administracyjnych/opłat za zaangażowanie środków w wysokości do 4–5 % lub odnosiły się do opłaty za zaangażowanie środków obowiązującej w tak zwanym „okresie karencji” bez podania dalszych informacji na temat tego, czemu taki okres karencji miałby odpowiadać.
- (290) Komisja nie uznała, że zastosowany poziom referencyjny był bezzasadnie wyższy. W rzeczywistości był on bardzo zbliżony do poziomu stosowanego w poprzednich dochodzeniach i opierał się na publicznie dostępnych informacjach. Fakt, że producenci BEV nie prowadzą działalności w GBP, nie został uznany za istotny dla adekwatności wybranego poziomu referencyjnego, w przypadku gdy istotne są warunki rynkowe oferowane w celu zaciągania pożyczek (niezależnie od waluty). Tak czy inaczej, biorąc pod uwagę stopę procentową LIBOR mającą zastosowanie w OD, która była niższa niż porównywalna stopa mająca zastosowanie w ChRL, taki poziom referencyjny uznano za zachowawczy. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.

<sup>(45)</sup> <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/commercial-lending/commitment-fee/#:~:text=The%20percentage%20fee%20generally%20varies,of%20the%20undisbursed%20loan%20amount.>

<sup>(46)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Środki antydumpingowe i wyrównawcze (Chiny), pkt 489.

<sup>(47)</sup> <https://www.ca-cib.fr/sites/default/files/2023-12/China%20tariff%20change%20notification%2025%20December%202023%2028EN%29.pdf> oraz [https://www.citi.com/html/en/pdf/CITI\\_PricingGuide\\_SC\\_v9.pdf](https://www.citi.com/html/en/pdf/CITI_PricingGuide_SC_v9.pdf).

<sup>(48)</sup> Zob. rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/72 z dnia 17 stycznia 2019 r. nakładające ostateczne cło wyrównawcze na przywóz rowerów elektrycznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 16, 18.1.2019, s. 5), motyw 299. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/776, motyw 354.

- (291) Rząd ChRL dodał, że Komisja nie uzasadniła, w jaki sposób wybrany poziom referencyjny jest zbliżony do linii kredytowej dostępnej dla wiodących chińskich przedsiębiorstw motoryzacyjnych oraz że jest on oderwany od aktualnych warunków rynkowych w ChRL. Rząd ChRL argumentował również, że duże przedsiębiorstwa, takie jak producenci BEV, mogą zazwyczaj wynegocjować korzystniejsze opłaty. Wobec braku dowodów potwierdzających argument ten został odrzucony.
- (292) Rząd ChRL argumentował również, że powszechną praktyką w Chinach jest to, że banki nie pobierają opłat za linie kredytowe, dopóki nie zostanie zaciągnięty kredyt i nie zostaną udzielone pożyczki w ramach tych linii. W tym względzie odniósł się do art. 1 ust. 1 okólnika Chińskiej Komisji Regulacyjnej ds. Banków i Ubezpieczeń, Ministerstwa Przemysłu i Technologii Informacyjnych, Krajowej Komisji Rozwoju i Reform, Ministerstwa Finansów, Ludowego Banku Chin oraz Państwowego Urzędu Regulacji Rynku dotyczącego dalszego regulowania opłat kredytowych i finansowych w celu zmniejszenia ogólnych kosztów finansowych dla przedsiębiorstw, zgodnie z którym „[nie pobiera się] opłat za zarządzanie funduszami] [w odniesieniu do wpływów kredytowych przeniesionych, ale jeszcze nie wykorzystanych przez przedsiębiorstwo]”. Rząd ChRL odniósł się również do odpowiedzi Zhihu, w których stwierdzono, że „nie pobiera się żadnych opłat za linie kredytowe”.
- (293) Komisja nie zgodziła się z takim ustaleniem i odniosła się do strony internetowej Banku Chin, wskazując na pobieranie opłat za istnienie linii kredytowych<sup>(49)</sup> w okresie objętym dochodzeniem. Na tej podstawie Komisja odrzuciła również argument rządu ChRL wskazujący na zakaz pobierania opłat za zarządzanie funduszami. W każdym razie rząd ChRL nie przedstawił dowodów na to, że „opłaty za zarządzanie funduszami” odpowiadają opłatom za ustalenie lub przedłużenie. Ostatecznie twierdzenie dotyczące Zhihu było nieuzasadnione i pozbawione podstaw prawnych. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (294) Wobec braku innych uwag potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 536–538 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

### 3.5.3.2. Akcepty bankowe

#### a) Zakłady o charakterze ogólnym

- (295) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i grupa Geely wskazały, że akcepty bankowe nie są formą preferencyjnego finansowania, którą należy objąć środkami wyrównawczymi. Twierdzili oni, że akcepty bankowe umożliwiają przedsiębiorstwom „kupowanie na kredyt” od sprzedawcy towarów z załączoną gwarancją. Twierdzili oni, że banki udzieliły gwarancji zapłaty na rzecz nabywcy, ale nie udzieliły finansowania. Rząd ChRL twierdził również, że jeżeli Komisja stwierdzi, że operacja ta stanowi subsydium, powinna obliczyć korzyść wyłącznie w odniesieniu do udzielenia gwarancji zgodnie z warunkami banków na akceptach bankowych<sup>(50)</sup>.
- (296) Rząd ChRL twierdził również, że Komisja oparła się na ustaleniach z poprzednich dochodzeń, które nie pokrywają się<sup>(51)</sup> i nie wykazała, że akcepty bankowe w Chinach skutkują preferencyjnym finansowaniem dla producentów BEV, oraz że Komisja zignorowała fakt, iż akcepty bankowe działają w różny sposób w poszczególnych państwach.
- (297) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. Argumentowała, że wobec braku współpracy ze strony chińskich instytucji finansowych Komisja musiała oprzeć się na dostępnych faktach. W tym kontekście Komisja musiała oprzeć się częściowo na niezakwestionowanych ustaleniach z poprzednich dochodzeń, w tym ustaleniach dotyczących rzekomych różnic między państwami. W każdym razie Komisja oparła się również na faktach zebranych w niniejszym dochodzeniu, w którym stwierdziła, że system akceptów bankowych wprowadzony w ChRL zapewnił wszystkim objętym próbą producentom eksportującym bezpłatne finansowanie ich bieżącej działalności, co stanowiło korzyść stanowiącą podstawę środków wyrównawczych, jak opisano w motywach 562-566 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (298) Rząd ChRL argumentował również, że Komisja nie wzięła pod uwagę systemu kompensacji akceptów bankowych obowiązującego w różnych bankach, jak stwierdzono w motywie 557 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Wobec braku nowych elementów przedstawionych w tym względzie przez rząd ChRL lub objętych próbą producentów eksportujących argument ten został odrzucony.

<sup>(49)</sup> <https://pic.bankofchina.com/bocappd/report/202403/P020240328682010029214.pdf>, s. 266.

<sup>(50)</sup> [https://www.abchina.com/cn/businesses/financing/dstradefinace/200909/t20090914\\_787491.htm](https://www.abchina.com/cn/businesses/financing/dstradefinace/200909/t20090914_787491.htm).

<sup>(51)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Cła antydumpingowe i wyrównawcze (Chiny), pkt 354.

- (299) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD argumentowała, że akcepty bankowe nie przynoszą żadnych korzyści, biorąc pod uwagę odsetek depozytów lub równoważnych zastawów na rzecz banków, i zwróciła się do Komisji o zmianę sposobu obliczania korzyści, argumentując, że depozyty lub zastawy przekazane bankom przez grupę BYD oraz wynikające z nich dochody z odsetek w pełni rekompensowały ryzyko i koszty odsetek ponoszone przez banki, a zatem nie przynoszą żadnych korzyści.
- (300) Jak stwierdziła Komisja w poprzednich dochodzeniach <sup>(52)</sup>, należy przede wszystkim zwrócić uwagę, że żądanie od klientów gwarancji i zabezpieczeń podczas przyznawania finansowania jest powszechną praktyką banków. Ponadto należy zauważyć, że gwarancje takie są wykorzystywane w celu zapewnienia, aby producent eksportujący ponosił swoją odpowiedzialność finansową wobec banku, a nie wobec dostawcy. W toku dochodzenia wyjawiono również, że chińskie banki nie żądają systematycznie tych gwarancji oraz że nie zawsze są one związane ze szczególnymi akceptami bankowymi. W tym względzie domniemane depozyty nie stanowią zaliczki wypłacanej przez trasanta na rzecz banków, a jedynie dodatkową gwarancję, której wymagają banki i która nie ma żadnego wpływu na decyzję banku o wydaniu akceptów bankowych, bez dodatkowych odsetek od pożyczki dla trasanta. Ponadto mogą one przyjmować różne formy, w tym depozytów terminowych i zastawów. Depozyty te mogą być oprocentowane na rzecz trasanta, a zatem nie stanowią kosztów dla trasanta akceptu bankowego. Podobnie, jak określono w sekcji 3.5.3.2 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, 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. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (301) Grupa SAIC twierdziła, że akcepty bankowe należy w tym przypadku uznać za metodę płatności, ponieważ banki nie wniosły żadnego wkładu finansowego, biorąc na siebie jedynie prawne zobowiązania płatnicze zgodnie z instrukcjami nabywców, którzy z kolei działali zgodnie z podstawowymi umowami kupna i dostawy. Ponadto metoda ta nie była specyficzna dla producentów BEV, ale była również dostępna dla każdego innego przedsiębiorstwa w Chinach.
- (302) Komisja odrzuciła twierdzenie grupy SAIC, zgodnie z którym banki nie wniosły żadnego wkładu finansowego, ponieważ banki w rzeczywistości przejmują zobowiązania grupy SAIC i udzielają przedłużenia terminu płatności na rzecz grupy SAIC bez żądania zapłaty jakichkolwiek odsetek, które normalnie byłyby wymagalne. Wobec braku dowodów na dostępność akceptów bankowych oferowanych na podobnych warunkach jak jakakolwiek inna strona w Chinach, argument ten został odrzucony.
- (303) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa Geely twierdziła, że nigdy nie wykorzystwała środków banku w OD, ponieważ nie miała żadnych przypadków, w których nie dokonała płatności w terminie zapadalności. Komisja odrzuciła to twierdzenie, powołując się na fakt, że korzyść przyznawana jest nie wtedy, gdy przedsiębiorstwa nie spłacą pożyczonych środków, ale raczej na podstawie bezpłatnej pożyczki krótkoterminowej, którą otrzymują dzięki akceptom bankowym. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (304) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL powtórzył, że Komisja nie powinna była traktować akceptów bankowych w sposób podobny do kredytów krótkoterminowych, ponieważ stanowią one inną formę finansowania.
- (305) Z powodów wymienionych w sekcji 3.5.3.2 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja uznała, że akcepty bankowe są równoważne z kredytami krótkoterminowymi, i odrzuciła ten argument.
- (306) Wobec braku dalszych uwag dotyczących ogólnej oceny akceptów bankowych potwierdzono wnioski zawarte w motywach 539–557 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

<sup>(52)</sup> Zob. sprawa dotycząca rowerów elektrycznych, motyw 316, oraz sprawa dotycząca materiałów z włókna szklanego, motyw 407, obie wymienione odpowiednio w przepisach 12 i 159 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

## b) Szczegółność

- (307) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń, jeśli chodzi o akcepty bankowe, rząd ChRL wskazał, że Komisja odwróciła ciężar dowodu, twierdząc, że każde przedsiębiorstwo w ChRL (inne niż działające w promowanych sektorach) może korzystać z akceptów bankowych na tych samych preferencyjnych warunkach.
- (308) Rząd ChRL twierdził, że Komisja nie przeprowadziła analizy szczegółowości i że oparła się na swojej ocenie w odniesieniu do pożyczek, która jest niewystarczająca.
- (309) Rząd ChRL, grupa BYD i grupa SAIC stwierdzili również, że akcepty bankowe nie są szczególne w rozumieniu art. 4 rozporządzenia podstawowego i art. 2 porozumienia SCM, ponieważ wszystkie chińskie podmioty prawne są uprawnione do akceptów bankowych, przedsiębiorstwa nie mają żadnych ograniczeń co do sposobu ich wykorzystywania do celów transakcji handlowych, a warunki ubiegania się o akcepty bankowe są neutralne, bez ograniczania do konkretnego rodzaju przedsiębiorstw/branż. Rząd ChRL wskazał również, że Komisja odwróciła ciężar dowodu, twierdząc, że nie ma dowodów na to, że jakiegokolwiek zobowiązanie w ChRL (inne niż w ramach promowanych sektorów) mogłoby korzystać z akceptów bankowych na tych samych preferencyjnych warunkach.
- (310) Argumenty te należało odrzucić. Twierdzenie grupy SAIC nie zostało poparte dowodami. Pomimo faktu, że grupa BYD przedłożyła środki administracyjne dotyczące przyjmowania, dyskontowania i dyskontowania przez bank centralny weksli komercyjnych (zarządzenie nr 4 [2022] Ludowego Banku Chin i Chińskiej Komisji Regulacyjnej ds. Banków i Ubezpieczeń)<sup>(33)</sup> oraz środki dotyczące wdrożenia administrowania instrumentami zbywalnymi<sup>(34)</sup> jako mające zastosowanie przepisy dotyczące akceptów bankowych, przedłożone dowody nie wykazały, że jakiegokolwiek przedsiębiorstwo w ChRL (inne niż działające w promowanych sektorach) może korzystać z akceptów bankowych na takich samych preferencyjnych warunkach, jakie obowiązują w przemyśle BEV. Ponadto nawet jeśli pewna forma finansowania mogłaby być zasadniczo dostępna dla wszystkich przedsiębiorstw w innych sektorach przemysłu, konkretne warunki, na jakich takie finansowanie jest oferowane przedsiębiorstwom z danego sektora przemysłu, takie jak odpłatność finansowania i wielkość finansowania, mogą sprawiać, że forma ta jest szczególna. Żadna z zainteresowanych stron nie przedstawiła żadnych dowodów wykazujących, że finansowanie preferencyjne przedsiębiorstw w sektorze BEV poprzez akcepty bankowe jest udzielane na podstawie obiektywnych kryteriów lub warunków w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego. Jeżeli chodzi o ciężar dowodu, Komisja odniosła się do swoich ustaleń streszczonych w motywach 555 i 558–560 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w których ustalono, że wszyscy objęci próbą producenci eksportujący korzystali ze swobodnego finansowania swojej bieżącej działalności i że korzyści te są związane z decyzjami krajowymi, takimi jak decyzja nr 40 lub zawiadomienie CBIRC, o którym mowa w motywie 560. Ponadto wobec braku pełnej współpracy ze strony chińskich instytucji finansowych Komisja oparła się na dostępnych faktach. W tym kontekście Komisja nie uznała, że odwróciła ciężar dowodu, a raczej stwierdziła, że rząd ChRL i chińskie instytucje finansowe nie przedstawiły żadnych elementów podważających ustalenia dokonane przez Komisję. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (311) Ze względu na brak dalszych uwag dotyczących szczegółowości, potwierdzono wnioski określone w motywach 558–561 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

## c) Obliczanie kwoty subsydiów

- (312) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC zakwestionowała fakt, że w przypadku kilku podmiotów w obliczeniach subsydium uwzględniono liczbę dni przypadających po zakończeniu okresu objętego dochodzeniem. Ponadto wzajemne akcepty bankowe przyznane jednemu z przedsiębiorstw finansowych należących do grupy SAIC powinny zostać usunięte, ponieważ nie było ono odbiorcą tego programu. Jako przedsiębiorstwo finansowe podmiot ten udzielał akceptów bankowych, ale ich nie otrzymywał.

<sup>(33)</sup> <http://www.pbc.gov.cn/en/3688253/3689009/4180845/4821853/2023031716595159517.pdf>.

<sup>(34)</sup> [https://www.gov.cn/gongbao/content/2011/content\\_1860734.htm](https://www.gov.cn/gongbao/content/2011/content_1860734.htm).

- (313) Komisja zauważyła, że niektóre przedsiębiorstwa nie dostarczyły informacji zgodnie z instrukcjami zawartymi w kwestionariuszu, ponieważ akcepty bankowe, które zostały uruchomione przed okresem objętym dochodzeniem, nie zostały zgłoszone, w związku z czym nie można było oprzeć obliczeń na takich brakujących akceptach. W porozumieniu z niektórymi przedsiębiorstwami i jak wyjaśniono w specjalnym ujawnieniu, spółki należące do grupy SAIC nie zostały jednak poproszone o ponowne przedłożenie tak szczegółowych informacji ze względu na obciążenie, jakie by to spowodowało, ale zgodziły się na fakt, że korzyść będzie nadal opierać się na akceptach bankowych nadal obowiązujących po okresie objętym dochodzeniem. W przypadku innych przedsiębiorstw, z którymi nie zawarto porozumienia, Komisja zastosowała to samo podejście, opierając się na informacjach przekazanych przez przedsiębiorstwa, i uznała, że wykorzystanie takich informacji było uzasadnione, ponieważ obejmowały one okres 12 miesięcy netto, w którym wystawiono akcepty bankowe. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (314) Jeżeli chodzi o akcepty bankowe między przedsiębiorstwami, Komisja przyjęła te argumenty i uwzględniła je w skorygowanym obliczeniu kwoty subsydium.
- (315) Grupa Geely twierdziła, że korzyść powinna opierać się na opłacie za kredyt, a nie na stopie procentowej banku, oraz że nie należy obliczać żadnej korzyści w odniesieniu do akceptów bankowych w pełni objętych depozytem gotówkowym lub gwarancją bankową oraz że opłaty uiszczane przez grupę Geely należy odjąć od obliczenia korzyści.
- (316) Komisja nie zgodziła się z twierdzeniami grupy Geely. Biorąc pod uwagę charakter bankowych weksli akceptacyjnych, które zapewniają wydłużony termin płatności poprzez bezpłatną pożyczkę krótkoterminową, Komisja uznała, że korzyść powinna być obliczana na podstawie niezakłóconego poziomu referencyjnego. Ponadto, jak ustalono w poprzednich dochodzeniach, fakt, że akcepty bankowe są objęte depozytem gotówkowym lub gwarancją, nie ma znaczenia dla obliczenia korzyści. Korzyść obliczono jako różnicę między kwotą, którą przedsiębiorstwo faktycznie zapłaciło jako wynagrodzenie z tytułu finansowania akceptami bankowymi, a kwotą, którą przedsiębiorstwo powinno zapłacić, stosując oprocentowanie pożyczek krótkoterminowych. Powszechną praktyką banków jest bowiem ubieganie się o różne formy gwarancji przy udzielaniu pożyczek. Istnienie gwarancji nie oznacza, że fundusze zostały pożyczone na warunkach rynkowych. Podobnie Komisja nie uznała, że opłata uiszczana przy wystawieniu akceptu bankowego jest porównywalna z płatnością odsetek. W związku z tym Komisja nie uznała, że taka opłata powinna zostać odjęta. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone.
- (317) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL twierdził, że zastosowany poziom referencyjny powinien mieć taką samą strukturę jak wkład finansowy, który jest porównywany zgodnie z art. 14 lit. b) i c) Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych. Komisja odrzuciła ten wniosek, powołując się na fakt, że zastosowany poziom referencyjny i zastosowana metodyka odpowiadają przedmiotowemu instrumentowi finansowemu, w ramach którego producenci BEV, korzystający z akceptów bankowych, otrzymali preferencyjne finansowanie w postaci bezpłatnej pożyczki krótkoterminowej. W związku z tym Komisja uznała, że wykorzystanie krótkoterminowej stopy procentowej mającej zastosowanie do czasu trwania pożyczki było właściwą podstawą do obliczenia korzyści przyznanej beneficjentowi. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (318) Wobec braku innych uwag potwierdzono wnioski zawarte w motywach 562–566 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

### 3.5.3.3. Zdyskontowane weksle

#### a) Zakłady o charakterze ogólnym

- (319) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL argumentował, że Komisja nie powinna opierać się na wcześniejszych dochodzeniach w celu sformułowania swoich ustaleń oraz że Komisja nie wykazała, że zdyskontowane weksle są formą finansowania preferencyjnego.
- (320) Jak opisano w motywach 567–570 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, poprzez wykorzystanie zdyskontowanych weksli, pośrednicy finansowi dokonali zaliczek na poczet należności przed terminem ich wymagalności. Przedmiotowe przedsiębiorstwa otrzymały wczesne środki, przenosząc prawa do przyszłych należności na instytucje finansowe po odliczeniu opłat i obowiązujących stóp dyskontowych. Ustalono, że obowiązująca stopa dyskontowa jest preferencyjna. Korzyścią przyznaną w ten sposób odbiorcom jest różnica między stopą dyskontową stosowaną przez chińskie instytucje finansowe a stopą dyskontową mającą zastosowanie do porównywalnej operacji na rynku. Wobec braku współpracy ze strony chińskich instytucji finansowych Komisja potwierdziła swoje ustalenie, że zdyskontowane rachunki zapewniały finansowanie po preferencyjnej stopie. Komisja sprzeciwiła się twierdzeniu rządu ChRL, że opiera się na ustaleniach z poprzednich dochodzeń. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.



- (321) Grupa BYD stwierdziła, że zdyskontowane wewnątrzgrupowe weksle o określonym odsetku depozytów powinny były zostać wyłączone z obliczenia korzyści ze względu na fakt, że grupa BYD nie przekazała bankom niezapadłych wierzytelności, lecz odzyskała depozyty przekazane bankom.
- (322) Komisja nie zaakceptowała tego argumentu, ponieważ transakcja zdyskontowanego weksła nie jest dokonywana między powiązаныmi stronami, lecz między odbiorcą rachunku a bankiem. Fakt, że pierwotny akcept bankowy, który został następnie zdyskontowany, został pierwotnie wydany przez przedsiębiorstwo powiązane, nie ma znaczenia i nie zmienia faktu, że przedsiębiorstwo korzystało z niskiej stopy dyskontowej w porównaniu ze stopą dyskontową mającą zastosowanie do porównywalnej operacji na rynku.
- (323) Wobec braku dalszych uwag dotyczących ogólnej oceny zdyskontowanych weksli potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 567–570 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- b) Szczegółność
- (324) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i grupa BYD twierdzili, że zdyskontowane weksle nie są szczególne, lecz dostępne dla wszystkich sektorów. Grupa BYD odniosła się do przepisów zawartych w art. 15 środków administracyjnych dotyczących przyjmowania, dyskontowania i dyskontowania przez bank centralny weksli komercyjnych<sup>(55)</sup>.
- (325) Jak ustalono w motywie 572 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zdyskontowane weksle, jako forma finansowania, stanowią część systemu preferencyjnego wsparcia finansowego udzielanego przez instytucje finansowe promowanym sektorom, takim jak przemysł BEV, a dowody przedstawione przez grupę BYD nie wykazały, że każde przedsiębiorstwo w ChRL (inne niż w ramach promowanych gałęzi przemysłu) może korzystać ze zdyskontowanych weksli na takich samych preferencyjnych warunkach, jak przemysł BEV. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (326) Ze względu na brak jakichkolwiek innych uwag dotyczących szczególności, niniejszym potwierdza się wnioski przedstawione w motywach 571–573 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- c) Obliczanie kwoty subsydiów
- (327) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących obliczania kwoty subsydium potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 574–576 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

#### 3.5.3.4. Wsparcie inwestycji kapitałowej

##### 3.5.3.4.1. Zamiana długu na kapitał własny

- a) Zakłady o charakterze ogólnym
- (328) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących ogólnej oceny zamiany długu na udziały w kapitale własnym potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 577–580 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- b) Szczegółność
- (329) Wobec braku innych uwag dotyczących szczególności potwierdzono wnioski przedstawione w motywie 581 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- c) Obliczanie korzyści
- (330) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń zdaniem rządu ChRL, ponieważ podmioty zaangażowane w zamianę długu na udziały w kapitale własnym są uprawnione do praw akcjonariuszy, inwestycja kapitałowa nie powinna być traktowana jako pożyczka bez odsetek do celów obliczenia korzyści.

<sup>(55)</sup> Zob. przypis 51.

- (331) Komisja uznała, że korzyść z zamiany długu na kapitał własny powinna być traktowana z perspektywy beneficjenta subsydium, tj. NHBGAP. Prawa akcjonariuszy uwzględnione przez rząd ChRL dotyczyły jednak inwestorów, a nie NHBGAP, i w związku z tym nie mają znaczenia dla obliczenia korzyści otrzymanej przez NHBGAP. Wręcz przeciwnie, Komisja zauważyła, że korzyść była równoważna pożyczce nieoprocentowanej, ponieważ z punktu widzenia NHBGAP dług z określoną stopą procentową wobec dłużnika został przekształcony w inny rodzaj długu podporządkowanego wobec tego samego dłużnika, ale bez płatności odsetek. Argument ten zatem odrzucono.
- (332) Wobec braku dalszych uwag w odniesieniu do obliczania korzyści potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 582–583 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

#### 3.5.3.4.2. Zastrzyki kapitałowe

##### a) Zakłady o charakterze ogólnym

- (333) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL argumentował, że Komisja nie przeanalizowała, czy poszczególne zastrzyki kapitałowe były bardziej korzystne niż zastrzyk kapitału prywatnego.
- (334) Komisja nie zgadza się z tą oceną. W odniesieniu do każdej ze spraw Komisja wyjaśniła korzystny charakter transakcji, np. w motywach 579 i 582 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych w odniesieniu do wyżej wymienionej zamiany długu na udziały w kapitale własnym lub w motywach 585–587 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych w przypadku zastrzyku kapitałowego grupy Geely.
- (335) Ponadto w przypadku zastrzyku kapitałowego dotyczącego grupy SAIC ocena Komisji musiała być w pełni oparta na dostępnych faktach, jak podkreślono w motywach 600 i 605 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, a zatem dokładne warunki leżące u podstaw transakcji nie były znane. Z drugiej strony, na podstawie publicznie dostępnych informacji określonych w motywach 601–606 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja stwierdziła w motywie 607 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że uczestnicy transakcji działali jako organy publiczne zgodnie z obowiązującymi ramami prawnymi w celu zapewnienia grupie SAIC dodatkowego kapitału bez ponoszenia kosztów.
- (336) Ponadto Komisja zauważyła, że poza ogólnym stwierdzeniem rząd ChRL nie wniósł do akt żadnych nowych elementów, które byłyby sprzeczne z ustaleniami Komisji. W związku z tym argument ten odrzucono.

##### b) Grupa Geely

- (337) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła, że partnerstwo na rzecz funduszu przemysłowego Hubei Jiyuan Yangtze nie jest ani organem publicznym, ani nie powierzono mu władzy publicznej. Ponadto, ze względu na przeniesienie jej udziałów do podmiotu prywatnego w 2024 r., grupa argumentuje, że należy zmienić poziom referencyjny.
- (338) Komisja zauważyła, jak opisano w motywie 590 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że fundusz Yangtze River Industrial Fund – istniejący od 2017 r. chiński rządowy fundusz wspierający – koncentruje się na rozwijaniu strategicznych wschodzących gałęzi przemysłu w prowincji Hubei, w tym BEV. Fundusz ten funkcjonuje spójnie z krajowymi strategiami na rzecz nowoczesnych klastrów przemysłowych, podkreślając swoją rolę we wdrażaniu kluczowych rządowych projektów przemysłowych w regionie. Jeżeli chodzi o twierdzenie, że fundusz ten przekazał swoje udziały podmiotowi prywatnemu po okresie objętym dochodzeniem, nie stoi ono w sprzeczności z ustaleniem, że rząd ChRL przekazał środki finansowe bezpośrednio grupie Geely za pośrednictwem tego funduszu w OD. W związku z tym argumenty te odrzucono.

## c) Grupa SAIC

- (339) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC stwierdziła, że nie należało przypisywać całej kwoty korzyści z zastrzyku kapitałowego określonej w motywie 598 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych do łącznego obrotu produktem objętym dochodzeniem. Grupa SAIC twierdziła, że w publicznie dostępnych informacjach, na których oparła się Komisja, nie wskazano wyraźnie, które z nich dotyczą konkretnie BEV, a które służą innym celom lub które nie są specyficzne dla produktu objętego dochodzeniem.
- (340) Komisja częściowo przyjęła to twierdzenie w zakresie, w jakim publicznie dostępne informacje, o których mowa w motywie 339 niniejszego rozporządzenia, wskazywały, że zastrzyk kapitałowy nie był w pełni związany z BEV, i zmieniła obliczenia. Wobec braku zweryfikowanych informacji, których nie dostarczyła grupa SAIC, Komisja była uprawniona, w stosownych przypadkach, do wykorzystania dostępnych faktów. W związku z tym pozostała część tego argumentu została odrzucona. Wobec braku innych uwag dotyczących ogólnej oceny zastrzyków finansowych polegających na zamianie długu na kapitał własny, ustaleń poczynionych w toku dochodzenia, korzyści, szczególności oraz obliczenia korzyści, potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 584–610 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

## 3.5.4. Obligacje

## 3.5.4.1. Uwagi ogólne

- (341) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL ponownie argumentował, że pytania zadane przez Komisję na temat zielonych obligacji były zbyt obszerne, aby rząd ChRL mógł udzielić jakichkolwiek istotnych informacji, oraz że brak współpracy ze strony rządu ChRL zarzucany przez Komisję został w rzeczywistości spowodowany przez samą Komisję.
- (342) Komisja ponownie przypomina, jak wskazano w motywie 270 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że w toku dochodzenia Komisja przedstawiła rządowi ChRL szereg szczegółowych, dobrze zdefiniowanych i istotnych pytań w piśmie w sprawie uzupełnienia braków, dodatkowym wniosku o udzielenie informacji, a także podczas wizyty weryfikacyjnej w siedzibie rządu ChRL, na które rząd ChRL nie udzielił niezbędnych informacji. Ponadto w swoim wniosku o udzielenie informacji Komisja przytoczyła szereg konkretnych dokumentów urzędowych dotyczących zielonych obligacji i przedsiębiorstw samofinansujących. Ponieważ rząd ChRL nalega na wskazanie niektórych z tych dokumentów, wystarczy powiedzieć, że dokumenty te obejmowały np. Wytyczne dotyczące emisji zielonych obligacji wydane przez NDRC, Wytyczne w sprawie wspierania rozwoju zielonych obligacji wydane przez CSRC, Obwieszczenie dotyczące wydania katalogu projektów kwalifikujących się do zielonych obligacji (wydanie z 2021 r.), wydane przez LBCh, NDRC i CSRC, narzędzie finansowania kapitału środowiskowego opublikowane przez PBoC oraz program oceny ekologicznej dla bankowych instytucji finansowych. Są to istotne dokumenty, które stanowią podstawę ram prawnych i regulacyjnych dotyczących emisji zielonych obligacji i zielonego finansowania w szerszym znaczeniu. Bez tych dokumentów Komisja wyraźnie nie dysponowała podstawowymi informacjami umożliwiającymi ustalenie, czy finansowanie preferencyjne zapewniono w drodze emisji zielonych obligacji. Rząd ChRL nie przedstawił jednak ani tych dokumentów, ani wyjaśnień dotyczących ram prawnych i regulacyjnych ani też tego, czym jest zielona obligacja, mimo że wspomniano o niej w oficjalnych dokumentach. W związku z tym argument ten odrzucono.

## 3.5.4.2. Instytucje finansowe działające jako organy publiczne

- (343) Po ujawnieniu tymczasowych i ostatecznych ustaleń rząd ChRL sprzeciwił się powoływaniu się na art. 16 chińskiej ustawy o papierach wartościowych. Rząd ChRL zauważył, że art. 16 został zmieniony w 2019 r. Stwierdził również, że art. 12 przepisów wykonawczych dotyczących zarządzania obligacjami korporacyjnymi, zgodnie z którym cel zgromadzonych funduszy musi być zgodny z polityką przemysłową państwa, stanowi jedynie wymóg dla emitenta obligacji przedsiębiorstwa, tj. przedsiębiorstw, ale nie wymóg dla inwestorów. Ponadto reguluje on jedynie wykorzystanie zgromadzonego kapitału; nie wymaga natomiast od żadnej instytucji inwestowania w obligacje przedsiębiorstwa.
- (344) Ponadto rząd ChRL ponownie argumentował, że przemysł BEV nie jest sektorem promowanym, że instytucje finansowe nie działają jako organy publiczne, a ratingi kredytowe są wiarygodne.

- (345) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL argumentował również, że Komisja nie dostarczyła żadnych dowodów na to, że „większość inwestorów to inwestorzy instytucjonalni, w tym instytucje finansowe”, poza artykułem opublikowanym przez Bloomberg „sprzed dwóch lat”. W każdym razie w artykule tym można było jedynie przedstawić skład inwestorów chińskich obligacji ogółem, a nie konkretnych inwestorów obligacji wyemitowanych przez producentów eksportujących objętych próbą. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL ponownie przedstawił swoje argumenty i podkreślił, że w każdym razie korzyść powinna być obliczana wyłącznie w odniesieniu do tych konkretnych obligacji, w przypadku których Komisja mogła udowodnić, że zainwestowały w nie organy publiczne.
- (346) Komisja podtrzymuje swoje stanowisko po ujawnieniu tymczasowych ustaleń. Komisja przyznała, że w 2019 r. zmieniono art. 16 prawa ChRL dotyczącego papierów wartościowych. Komisja nie zgadza się jednak z dokonaną przez rząd ChRL interpretacją art. 12 przepisów wykonawczych dotyczących zarządzania obligacjami korporacyjnymi. Fakt, że emitent obligacji musi przestrzegać polityki przemysłowej państwa, aby mieć dostęp do rynku obligacji, pokazuje, że takie dodatkowe środki finansowania za pośrednictwem rynku obligacji są dostępne tylko dla niektórych wspieranych przedsiębiorstw i tylko w przypadku zastosowań wspieranych przez państwo.
- (347) Fakt ten, w połączeniu ze wszystkimi innymi ogólnymi ustaleniami Komisji dotyczącymi finansowania preferencyjnego w tej sprawie, które to ustalenia zostały szczegółowo opisane w sekcji 3.5.1 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i potwierdzone w sekcji 3.5.1 powyżej, takie jak fakt, że instytucje finansowe działają jako organy publiczne, oraz fakt, że ratingi kredytowe są zniekształcone, zostały wykorzystane łącznie w ocenie Komisji dotyczącej finansowania preferencyjnego na rynku obligacji.
- (348) Ponadto Komisja zauważyła, że tzw. „artykuł” opublikowany przez Bloomberg jest w rzeczywistości 74-stronicowym sprawozdaniem z 2022 r. dotyczącym chińskiego rynku obligacji. Biorąc pod uwagę, że głównym przedmiotem działalności Bloomberg jest analiza danych i tendencji na rynkach kapitałowych, Komisja uważa, że badanie to można uznać za wiarygodne dowody obejmujące OD. Ponadto w niniejszym sprawozdaniu potwierdzono informacje zgromadzone podczas poprzednich dochodzeń oraz fakt, że sytuacja nie zmieniła się w okresie objętym dochodzeniem.
- (349) W uzupełnieniu Komisja zwraca uwagę na kilka kolejnych opublikowanych w ostatnim czasie sprawozdań, w których potwierdzono ustalenia zawarte w sprawozdaniu Bloomberg. Zgodnie z informacjami, którymi dysponuje Komisja, struktura inwestorów na chińskim rynku obligacji pozostaje bowiem silnie zdominowana przez instytucje finansowe, które są również gwarantami większości obligacji<sup>(56)</sup>. Największymi posiadaczami obligacji korporacyjnych są również banki, a następnie instytucje finansujące<sup>(57)</sup>. Ponadto w 2021 r. inwestorzy międzynarodowi posiadali mniej niż 3 % udziału w chińskim rynku obligacji<sup>(58)</sup>.
- (350) Jeżeli chodzi o obligacje wyemitowane przez objętych próbą producentów eksportujących, Komisja stwierdziła, że pewna liczba obligacji to obligacje wyemitowane na rynku międzybankowym, który z definicji jest otwarty wyłącznie dla inwestorów instytucjonalnych/instytucji finansowych. Należy również przypomnieć, że z wyjątkiem banku EXIM żadna z instytucji finansowych nie współpracowała w niniejszym dochodzeniu.
- (351) Ponadto rząd ChRL nie uwzględnił faktów podkreślonych przez Komisję w motywie 620 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, a mianowicie tego, że obligacje wyemitowane przez przedsiębiorstwa objęte próbą mają stopę procentową zbliżoną do LPR lub niższą od niej, co oznacza, że zwrot z tych obligacji dla inwestorów jest zbliżony do stopy, według której instytucje finansowe mogą same uzyskać środki od innych instytucji finansowych, lub niższy od tej stopy. Innymi słowy, obligacje te przynoszą bankom straty. Wyraźnie pokazuje to, że instytucje finansowe działają jako organy publiczne, które uwzględniają inne względy niż inwestor działający w warunkach rynkowych.

<sup>(56)</sup> Shen, W., *Conceptualising the Regulatory thicket: China's Financial Markets after the Global Financial Crisis* [„Konceptualizacja zawiloci regulacyjnych: Chińskie rynki finansowe po globalnym kryzysie finansowym”], Routledge, Londyn, Nowy Jork, 2021, s. 74.

<sup>(57)</sup> Amstad, M., He, Zh., *Chinese Bond Market and Interbank Market* [„Chiński rynek obligacji i rynek międzybankowy”], NBER, Dokument roboczy nr 25549, luty 2019 r., s. 10; dokument dostępny pod adresem: [https://www.nber.org/system/files/working\\_papers/w25549/w25549.pdf](https://www.nber.org/system/files/working_papers/w25549/w25549.pdf) (dostęp w dniu 24 sierpnia 2023 r.).

<sup>(58)</sup> *9 Things to know about China's Bond Market* [„9 rzeczy, które warto wiedzieć o chińskim rynku obligacji”], Allianz Global Investors, 15 października 2021 r., s. 3; dokument dostępny pod adresem: [9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf](https://www.allianzgi.com/9-things-to-know-about-chinas-bond-markets.pdf) (allianzgi.com) (dostęp 24 sierpnia 2023 r.). Oryginalne źródło: CEIC, Wind, Citi Research.

- (352) Rząd ChRL nie uwzględni również konkretnych dowodów przedstawionych w odniesieniu do zielonych obligacji w motywie 617 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w którym Komisja zauważyła, że zgodnie z „Programem oceny zielonych produktów finansowych dla bankowych instytucji finansowych” LBCh chińskie banki muszą subskrybować zielone instrumenty dłużne, aby osiągnąć określony próg w swojej bazie aktywów finansowych, który przyczyni się do pozytywnej oceny ich wyników przez organ regulacyjny banku. 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 przedsiębiorstwom o preferencyjnych stopach procentowych zbliżonych do poziomu podstawowej stopy oprocentowania kredytu danego kraju. LBCh proponuje natomiast bankom preferencyjne stopy refinansowania wypłaconych funduszy ekologicznych. Ponownie podkreśla to, że instytucje finansowe działały jako organy publiczne w odniesieniu do zielonych obligacji emitowanych przez przedsiębiorstwa objęte próbą.
- (353) Ponadto rząd ChRL nie przedstawił żadnych dowodów na poparcie swoich twierdzeń, że inwestorzy na chińskim rynku obligacji nie są głównie instytucjami finansowymi.
- (354) W związku z tym Komisja potwierdziła swój wniosek, że wierzyciele przekazujący kapitał na rynku obligacji w znacznym stopniu pokrywają się z wierzycielami dostarczającymi kapitał w formie pożyczek i że jako takie obligacje są w pewnym stopniu tylko innym sposobem udzielania kredytów dla przedsiębiorstw. W związku z tym Komisja odrzuciła te argumenty.
- (355) Wobec braku uwag dotyczących podstawy prawnej i ustalenia, że instytucje finansowe działają jako organy publiczne, wnioski przedstawione w motywach 611–630 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych zostały potwierdzone.

#### 3.5.4.3. Szczegółność

- (356) Jeżeli chodzi o obligacje, rząd ChRL zauważył, że tzw. „zielone instrumenty dłużne” były dostępne dla szeregu sektorów. Argumentował również, że obligacje tych nie można uznać za szczególne lub ograniczone do szeregu sektorów, ponieważ „obligacje nie mogą być emitowane bez zgody organów rządowych”.
- (357) Bardziej ogólnie, rząd ChRL argumentował, że decyzja nr 40 w sprawie promowanych sektorów nie ma zastosowania do obligacji, ponieważ termin „kredyt” w niniejszej decyzji odnosi się wyłącznie do kredytów w wąskim znaczeniu. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL przedstawił dodatkowe chińskie dokumenty, w których obok terminu „obligacje” użyto terminu „kredyt”. Rząd ChRL twierdził również, że kluczowe przepisy ustawowe i wykonawcze, na których Komisja oparła swój wniosek w sekcji 3.5.1 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, mają zastosowanie wyłącznie do kredytów i pożyczek, ale nie do obligacji. Ponadto po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła, że Komisja nie przedstawiła wystarczających wyjaśnień dotyczących szczególności.
- (358) W odniesieniu do zielonych obligacji Komisja podkreśliła w motywie 632 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że takie obligacje mają charakter szczególny, ponieważ mogą być emitowane wyłącznie przez przedsiębiorstwa prowadzące działalność w zakresie niektórych rodzajów działalności przemysłowej wymienionych w katalogu ekologicznych rodzajów działalności przemysłowej. Fakt, że katalog ten obejmuje więcej niż jeden sektor, jest w tym względzie nieistotny i nie stoi w sprzeczności z wnioskiem Komisji.
- (359) Komisja potwierdziła również, że nie zgadza się z wąską interpretacją słowa „kredyt” przedstawioną przez rząd ChRL w decyzji 40 i nadal interpretuje ten termin raczej jako „finansowanie” w szerszym znaczeniu. Rząd ChRL nie podważył uwagi Komisji zawartej w ujawnieniu ostatecznych ustaleń, a mianowicie faktu, że art. 12 przepisów wykonawczych dotyczących zarządzania obligacjami korporacyjnymi wskazuje na związek z polityką przemysłową państwa, która opiera się na decyzji 40. Ponadto rząd ChRL zdecydował się skupić się wyłącznie na decyzji 40 i nie uwzględnił dodatkowych dowodów dotyczących szczególności przedstawionych przez Komisję w sekcji 3.5.1.5 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Na przykład w motywie 435 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych odniesiono się do Planu rozwoju przemysłu pojazdów energooszczędnych i napędzanych nowymi źródłami energii (2012–2020), w którym przewidziano „zachęty polityczne polegające na wsparciu usług finansowych” i który jest wyraźnie szczególny dla przedmiotowego sektora przemysłu. Kolejny przykład przytoczono w motywie 444 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w którym Komisja zauważyła, że w kryteriach oceny wyników NFRA dla banków komercyjnych uwzględnia się sposób, w jaki instytucje finansowe „działają na rzecz osiągnięcia krajowych celów rozwoju i gospodarki realnej”, a w szczególności sposób, w jaki „obsługują strategiczne i wschodzące gałęzie przemysłu”.

- (360) W związku z tym argumenty te zostały odrzucone.
- (361) Z uwagi na brak jakichkolwiek uwag dotyczących szczególności potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 631–632 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

#### 3.5.4.4. Obliczanie kwoty subsydiów

- (362) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC twierdziła, że nie wszystkie obligacje wyemitowane przez niektóre podmioty należy uznać za „zielone obligacje”. Zgodnie z chińskimi zasadami zielonych obligacji z lipca 2022 r. istnieją bowiem cztery główne elementy związane z zielonymi obligacjami:
- ograniczenie wykorzystania wpływów z zielonych obligacji do zielonych gałęzi przemysłu, zielonej działalności gospodarczej i innych powiązanych projektów ekologicznych;
  - zobowiązanie emitenta do przekazania inwestorom szczegółowych informacji na temat zielonych projektów, w tym procesu oceny i wyboru. Ponadto zachęca się do zaangażowania niezależnej zewnętrznej agencji ds. oceny i certyfikacji;
  - wpływami z zielonych obligacji należy zarządzać w konkretnym celu zapewnienia, aby wpływy te były wykorzystywane w ścisłej zgodności z celem określonym w dokumentach emisyjnych;
  - oraz emitent musi spełnić wymogi dotyczące ujawniania informacji.
- (363) Według SAIC Group, te cztery elementy wyznaczają wyraźną granicę między zielonymi obligacjami a obligacjami korporacyjnymi w Chinach, co znajduje odzwierciedlenie w dokumentach zawierających informacje na temat zielonych obligacji, które są ogólnie dostępne w domenie publicznej, np. na stronach internetowych giełd papierów wartościowych lub organów regulacyjnych. Chociaż w nazwach zielonych obligacji zazwyczaj widnieje określenie „zielone”, obligacje inne niż zielone obligacje nie mogą posiadać zielonych etykiet, ponieważ nie spełniają wymogów emisji zielonych obligacji określonych przez Ludowy Bank Chin. Oznacza to, że nie wszystkie obligacje mogą być traktowane przez Komisję jako zielone obligacje tylko dlatego, że działania, z którymi są związane, pojawiły się w Katalogu projektów wspierających zielone obligacje (wydanie z 2021 r.), o którym mowa w motywie 263 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto w przypadku obligacji innych niż zielone obligacje Komisja powinna była przypisać kwotę korzyści do łącznego obrotu przedsiębiorstwa, a nie do obrotu produktem objętym dochodzeniem.
- (364) Komisja nie zakwestionowała faktu, że nie wszystkie obligacje grupy SAIC były zielonymi obligacjami. Komisja chce jednak podkreślić, że wykorzystanie obrotu produktem objętym dochodzeniem do obliczenia korzyści z obligacji niekoniecznie opierało się na kwalifikowaniu obligacji jako „zielonej obligacji”. Normalne obligacje, przeznaczone do wszystkich celów, były przypisywane do łącznego obrotu. Obligacje korporacyjne uznano również za powiązane z produktem objętym dochodzeniem, jeżeli w dokumentach emisyjnych wprowadzono powiązanie z obszarami właściwymi dla BEV, takimi jak na przykład finansowanie badań i rozwoju w zakresie nowych technologii, które z większym prawdopodobieństwem przyniosą korzyści pojazdom elektrycznym niż silnikom spalinowym. W momencie, gdy obligacje były przeznaczone dla BEV, obligacje te były przydzielane na podstawie obrotów BEV. Wszystkie zielone obligacje przypisano do obrotu BEV. Komisja pragnie również przypomnieć, że zdecydowana większość kwoty korzyści związanych z obligacjami dotyczyła różnych przedsiębiorstw finansowych w grupie, które nigdy nie udzieliły odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, takich jak SFMH, VW Finance i GMAC. Wobec braku zweryfikowanych informacji, których nie dostarczyła grupa SAIC, Komisja wykorzystała dostępne fakty. W szczególności kwota subsydium została obliczona na podstawie informacji dotyczących kwot, dat rozpoczęcia i zakończenia oraz stóp procentowych obligacji, zawartych w publicznie dostępnych sprawozdaniach finansowych albo w informacjach wydanych inwestorom na giełdach. W niektórych przypadkach zostały one sklasyfikowane jako zielone obligacje. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (365) Jak wspomniano w motywie 147 niniejszego rozporządzenia, grupa SAIC argumentowała, że nie należało stosować art. 28 w celu przypisania wszystkich papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami wyemitowanych przez jeden podmiot niewspółpracujący jednemu z producentów, a ostatecznie całej grupie SAIC. Po pierwsze, grupa SAIC twierdziła, że dany podmiot nigdy nie był zobowiązany do udzielenia odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. Po drugie, grupa SAIC argumentowała, że nie sprawuje znaczącej kontroli nad tym podmiotem, ponieważ była częścią umowy o wspólnym przedsięwzięciu. Po trzecie, jeżeli Komisja nalegała na takie przypisanie, powinna była obliczyć, jaką część korzyści można przypisać temu producentowi.

- (366) W odniesieniu do pierwszego argumentu Komisja zauważyła, że wszystkie przedsiębiorstwa powiązane zapewniające finansowanie na rzecz producentów lub w ich imieniu powinny odpowiedzieć na pytania zawarte w sekcjach A i E kwestionariusza. Podmiot, o którym mowa, nigdy nie udzielił odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, mimo że wyraźnie był zaangażowany w finansowanie usług w imieniu jednego z producentów, a istnienie takich usług wyszło na jaw dopiero na dość późnym etapie postępowania, tuż przed publikacją rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (367) Jeśli chodzi o drugą kwestię, podmiot powiązany, o którym mowa, był w całości własnością partnera joint venture grupy SAIC i świadczył usługi finansowe na rzecz jednego z producentów należących do grupy SAIC, którego współwłaścicielami byli grupa SAIC i partner w spółce joint venture. W związku z tym Komisja nie miała wątpliwości, że chodzi o podmiot powiązany, który powinien był udzielić odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu.
- (368) Jeżeli chodzi o trzecią kwestię, w przypadku braku zweryfikowanych informacji, których nie dostarczyła grupa SAIC, Komisja miała prawo, w stosownych przypadkach, wykorzystać dostępne fakty. Z dostępnych informacji wynika, że podmiot ten świadczył usługi finansowe na rzecz jednego z producentów z grupy SAIC, a innej działalności nie udało się ustalić. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (369) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa SAIC ponownie przedstawiła swoje uwagi dotyczące niewspółpracującego podmiotu, który wyemitował papiery wartościowe zabezpieczone aktywami. Przedsiębiorstwo to twierdziło, że przypisanie papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami podmiotowi, który świadczył usługi finansowe na rzecz jednego z producentów należących do grupy SAIC, nie było zgodne z praktyką Komisji. Grupa SAIC wyjaśniła, że Komisja powinna oprzeć się na udziale procentowym producenta eksportującego w przedsiębiorstwie będącym beneficjentem oraz że zgodnie z orzecznictwem WTO stosowanie art. 28 jest ściśle ograniczone do brakujących informacji, tj. w tym przypadku kwoty korzyści, i nie powinno wykraczać poza ten zakres. W przedmiotowej sprawie struktura akcjonariatu przedsiębiorstwa będącego beneficjentem była bowiem publicznie dostępna, a jego powiązania z grupą zostały jasno określone w uwagach grupy SAIC.
- (370) Grupa SAIC stwierdziła również, że „inne działania” przedsiębiorstwa będącego beneficjentem były jasne i dostępne dla Komisji oraz że wspomniane przypisanie przez Komisję pojedynczemu podmiotowi produkującemu w grupie prowadziłoby w pewnych okolicznościach do podwójnego liczenia.
- (371) Komisja nie zgadza się z tymi twierdzeniami. Po pierwsze, Komisja nie dysponowała informacjami nie tylko w odniesieniu do kwoty świadczenia, ale również w odniesieniu do tego, którym podmiotom grupy należy przypisać to świadczenie. Fakt, że przedsiębiorstwo niewspółpracujące było pierwszym, bezpośrednim beneficjentem w ramach grupy finansowania preferencyjnego zapewnianego przez podmioty zewnętrzne, nie oznacza, że było ono również jedynym beneficjentem tego finansowania preferencyjnego w ramach grupy. W związku z tym do ustalenia przypisania korzyści konieczne było zastosowanie art. 28.
- (372) Po drugie, wbrew temu, co stwierdziła grupa SAIC, przypisanie to zostało dokonane zgodnie z wcześniejszą praktyką Komisji. Przykład z wcześniejszej praktyki przytoczonej przez grupę SAIC dotyczył bowiem jednostki holdingowej, która świadczyła usługi finansowe na rzecz swoich spółek zależnych, w tym producentów eksportujących. Na podstawie stanu faktycznego w tej konkretnej sprawie postanowiono, że część inwestycji jednostki holdingowej w jej jednostkach zależnych (która jest powiązana z kwotą kapitału własnego, a tym samym z udziałami w każdej jednostce zależnej) stanowi rozsądny wskaźnik zastępczy dla udziału finansowania preferencyjnego, z którego korzysta każda spółka zależna, a tym samym odpowiedni klucz podziału do celów przypisania korzyści producentom eksportującym. W niniejszej sprawie niewspółpracujące przedsiębiorstwo grupy SAIC nie ma jednak znanych spółek zależnych. Zgodnie z wiedzą Komisji nie ma również związku między formalną strukturą organizacyjną obu partnerów joint venture a faktycznym udziałem usług finansowych świadczonych przez niewspółpracujące przedsiębiorstwo na rzecz różnych podmiotów należących do grupy.
- (373) Po trzecie, jak podkreślono w motywie 368 powyżej, ponieważ przedsiębiorstwo niewspółpracujące nie udzieliło odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, nie było możliwe określenie dokładnego zakresu i struktury jego działalności finansowej. Nie ma również związku jako takiego między właścicielem zabezpieczenia stanowiącego podstawę wyemitowanych papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami a faktycznym beneficjentem środków pozyskanych za pośrednictwem tych papierów wartościowych. W związku z tym Komisja odrzuciła te argumenty.

- (374) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła, że producenci nie korzystali z papierów wartościowych zabezpieczonych aktywami, ponieważ transakcje były nadal realizowane między podmiotem finansującym a kredytobiorcą detalicznym.
- (375) Komisja zauważyła, że w ramach tych operacji grupa Geely korzystała z finansowania preferencyjnego. Jak opisano w motywie 619 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, papiery wartościowe zabezpieczone aktywami umożliwiły grupie zastąpienie średnioterminowych należności z tytułu kredytów i pożyczek samochodowych aktywami płynnymi, które były natychmiast dostępne, co ułatwiło zaliczkowanie operacji pożyczkowych na bardzo korzystnych zasadach. Korzyści zostały odpowiednio przydzielone. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (376) Grupa Geely sprzeciwiła się stosowaniu tego samego poziomu referencyjnego dla obligacji co poziom referencyjny stosowany do pożyczek, ponieważ obligacje i pożyczki są różnymi instrumentami finansowymi.
- (377) W tym względzie Komisja zwróciła uwagę, że kredyty i obligacje są podobnymi finansowymi instrumentami dłużnymi. Obligacja jest w rzeczywistości rodzajem kredytu, z którego korzystają duże podmioty w celu pozyskania kapitału. Zarówno kredyty, jak i obligacje są zaciągane/emitowane na pewien okres i naliczane są od nich odsetki/nominalna stopa procentowa. Fakt, że finansowanie w formie kredytu jest zapewniane przez instytucję finansową, a finansowanie w formie obligacji korporacyjnych jest zapewniane przez inwestorów, którzy w większości przypadków są również instytucjami finansowymi, nie ma znaczenia dla określenia podstawowych cech obu instrumentów. Oba instrumenty służą bowiem do finansowania działalności gospodarczej, wiążą się z takim samym wynagrodzeniem i mają podobne terminy i warunki spłaty. Ponadto nie zaproponowano żadnych alternatywnych wskaźników referencyjnych i nie udało się zidentyfikować żadnych innych publicznie dostępnych informacji, które mogłyby zapewnić dokładniejszy wskaźnik referencyjny. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- (378) Ze względu na brak innych uwag niniejszym potwierdza się wnioski określone w motywach 633–635 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 3.5.4.5. Wnioski dotyczące finansowania preferencyjnego: pozostałe rodzaje finansowania

- (379) Wobec braku innych uwag dotyczących wniosków na temat pozostałych rodzajów finansowania potwierdzono wnioski zawarte w motywach 636–637 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (380) Stopa subsydiowania ustalona w odniesieniu do pozostałych rodzajów finansowania preferencyjnego w okresie objętym dochodzeniem na rzecz grup przedsiębiorstw objętych próbą wyniosły:

#### Finansowanie preferencyjne: pozostałe rodzaje finansowania

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	3,60 %
Grupa Geely	3,23 %
Grupa SAIC	7,56 %

### 3.6. Programy dotacji

#### 3.6.1. Bezpośrednie dotacje gotówkowe

##### a) Uwagi ogólne

- (381) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i grupa SAIC stwierdzili, że w odniesieniu do dotacji otrzymanych przez Geely i SAIC nie dokonano ustaleń dotyczących poszczególnych przypadków, opartych na pozytywnych dowodach. Podobnie grupa Geely twierdziła, że dotacje powinny być zostac przypisane do łącznego obrotu (BEV i pojazdami innymi niż BEV), aby prawidłowo odzwierciedlić fakt, że dotacje dotyczyły ogólnej działalności podmiotów je otrzymujących.
- (382) Rząd ChRL twierdził, że Komisja wykorzystwała dostępne fakty w sposób represyjny przy ocenie dotacji otrzymanych przez Geely i SAIC oraz że Komisja wydała niejasne instrukcje, które utrudniały przeprowadzenie właściwej oceny przez przedsiębiorstwa objęte próbą. Według rządu ChRL Komisja nie przeprowadziła szczegółowej oceny wszystkich dowodów zawartych w dokumentacji w celu wybrania najodpowiedniejszych faktów zastępczych, a domniemywał subsydiów nie należy przypisywać eksporterom, którzy nie odnieśli korzyści.



- (383) Jak wyszczególniono w motywie 364 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, grupa SAIC twierdziła, że nie było konieczne wykorzystanie „indywidualnych kwot otrzymanych w ramach dotacji, czasu otrzymania dotacji, opisu dotacji, odpowiednich powiadomień rządowych określających charakter dotacji i innych niezbędnych informacji” i odmówiła dostarczenia takich informacji, tak aby Komisja nie była w stanie określić podstawowych programów subsydiowania, kwoty dotacji otrzymanych w okresie objętym dochodzeniem, a także tego, czy dotacje te dotyczyły środków trwałych, czy też nie. Podobnie, jak wyjaśniono w motywie 372 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, żadne z przedsiębiorstw należących do grupy Geely nie dostarczyło pełnych informacji dotyczących charakteru programów dotacji, w ramach których otrzymały wsparcie, zgodnie z wymogami zawartymi w kwestionariuszu, tak aby Komisja nie była w stanie określić podstawowych programów subsydiowania dla programów dotacji w odniesieniu do produktu objętego dochodzeniem.
- (384) Ponadto, jak wyjaśniono w sekcji 3.3.1.4 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, rząd ChRL nie przedstawił żadnych informacji dotyczących dotacji, które zostały wypłacone grupom objętym próbą, w związku z czym Komisja nie mogła uzupełnić braków informacjami, które uzyskałaby z innego źródła. Komisja zauważyła natomiast, że grupa BYD dostarczyła wymagane istotne informacje, aby Komisja mogła ocenić różne aspekty otrzymanych dotacji i rozważyć, czy stanowią one podstawę środków wyrównawczych.
- (385) Na tej podstawie i wobec braku zweryfikowanych informacji wskazujących inaczej Komisja oparła swoje ustalenia na dostępnych faktach i uznała, że wszystkie dotacje otrzymane przez te grupy były szczególnie i związane z produktem objętym dochodzeniem. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone.
- (386) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL powtórzył, że ustalenie Komisji, zgodnie z którym dotacje stanowiące podstawę środków wyrównawczych były szczególnie, opiera się na założeniach, a nie na dowodach potwierdzających, co jest sprzeczne z art. 2.4 Porozumienia SCM. Argumentował on, że Komisja dysponowała dowodami na to, że domniemane przedmiotowe dotacje były korzystne dla wielu produktów i w związku z tym zastosowała dostępne fakty w sposób represyjny. Komisja założyła natomiast, że dotacje otrzymane przez tych producentów eksportujących były szczególnie, ponieważ grupa SAIC i grupa Geely nie dostarczyły Komisji wystarczających informacji. Ponadto rząd ChRL twierdził, że Komisja nie ujawniła wystarczających faktów uzasadniających stwierdzenie, że dotacje były szczególnie.
- (387) Grupa SAIC argumentowała również, że przedstawiła Komisji dowody na to, że dotacje otrzymane od rządu ChRL były przeznaczone na cele wykraczające poza produkt objęty postępowaniem oraz że informacje będące w posiadaniu Komisji, w tym materiały przedłożone przez grupę SAIC i informacje dostępne publicznie, wyraźnie wskazują, że otrzymane dotacje były przeznaczone dla BEV i innych pojazdów elektrycznych. W związku z tym nie można twierdzić, że przypisanie przez Komisję otrzymanych dotacji do obrotu produktu objętego postępowaniem ma jakąkolwiek podstawę faktyczną. Ponadto grupa SAIC argumentowała, że Komisja nie przedstawiła żadnej oceny ani uzasadnienia w odniesieniu do wielu faktów zawartych w dokumentacji – w szczególności w sprawozdaniach z audytu, zestawieniach obrotów i sald oraz na zrzutach ekranu przedstawiających rachunku rejestrujące dotacje, co sugeruje, że otrzymane dotacje nie dotyczyły wyłącznie produktu objętego dochodzeniem.
- (388) Komisja potwierdziła, że grupa SAIC nie przedstawiła pełnych informacji na temat charakteru programów dotacji, w ramach których otrzymała wsparcie, o które zwróciła się Komisja, w związku z czym Komisja nie była w stanie określić, które programy dotacji dotyczyły produktu objętego dochodzeniem. Komisja zauważyła, że informacje te były łatwo dostępne dla przedsiębiorstw, ale odmówiły one pełnego dostępu do nich. Fakt, że przedsiębiorstwo umożliwiło Komisji zapoznanie się z niektórymi dokumentami i dostarczyło zrzuty ekranu bez odpowiednich wymaganych informacji, w żadnym wypadku nie może być równoważny z przekazaniem wymaganych informacji w formie dowodu gwarantującego, że informacje te zostały należycie zweryfikowane. Takie informacje nie dają również pewności, że dotacje otrzymane przed okresem objętym dochodzeniem nie przyniosły korzyści produkcji BEV w okresie objętym dochodzeniem. Komisja podkreślała również wielokrotnie, że informacje dostarczone wyłącznie w formie zrzutów ekranu zawierających jedynie ograniczone dane lub pokazujące kilka przykładów uniemożliwiają weryfikację i uzgodnienie istotnych danych liczbowych.

(389) Wobec braku zweryfikowanych informacji wskazujących inaczej Komisja oparła swoje ustalenia na dostępnych faktach i uznała, że wszystkie dotacje otrzymane przez te grupy były szczególne i związane z produktem objętym dochodzeniem. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone.

b) Obliczanie kwoty subsydiów

(390) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC argumentowała, że ponieważ otrzymane dotacje podlegały opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób prawnych, kwota podlegająca opodatkowaniu powinna zostać odliczona od łącznej kwoty otrzymanych dotacji. Komisja uznała, że grupa SAIC nie dostarczyła dowodów potwierdzających, że zapłacony podatek był bezpośrednio związany z otrzymanymi dotacjami. Ponadto w art. 6 i 7 rozporządzenia podstawowego nie przewidziano odliczenia podatku dochodowego od osób prawnych w odniesieniu do obliczenia korzyści lub subsydium stanowiącego podstawę środków wyrównawczych. Tak więc argument ten został odrzucony.

(391) Stopa subsydiowania grupy SAIC i grupy Geely w odniesieniu do dotacji została zaktualizowana w wyniku korekty opisanej odpowiednio w motywach 652 i 654 niniejszego rozporządzenia.

(392) W związku z tym metodyka określania kwoty subsydium opisana w motywie 650 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych została potwierdzona i zastosowana do producenta eksportującego, który uzyskał zgodę na indywidualne badanie.

(393) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń spółka Tesla (Shanghai) stwierdziła, że w odniesieniu do jednej z dotacji otrzymanych przez przedsiębiorstwo miały miejsce trzy wypłaty, a jedna z tych wypłat miała miejsce w okresie objętym dochodzeniem. Przedsiębiorstwo stwierdziło, że ponieważ kwota otrzymana w okresie objętym dochodzeniem dotyczy dotacji związanej z aktywami trwałymi, której wypłaty nastąpiły w ramach tego samego programu, Komisja powinna była zamortyzować kwotę otrzymaną przez przedsiębiorstwo w okresie objętym dochodzeniem.

(394) Komisja przyznaje, że zgodnie z Wytycznymi dotyczącymi obliczania kwoty subsydium w dochodzeniach w sprawie ceł wyrównawczych<sup>(59)</sup> „[w] przypadku subsydiów jednorazowych, które mogą być związane z nabyciem środków trwałych, łączna wartość subsydium musi być rozłożona na normalny okres użytkowania aktywów (art. 7 ust. 3 rozporządzenia Rady (UE) nr 2026/97<sup>(60)</sup>)”. W wytycznych przewidziano jednak również, że „na zasadzie wyjątku od [postanowień punktu powyżej] jednorazowe subsydia, które wynoszą mniej niż 1 % łącznego obrotu *ad valorem*, będą zazwyczaj ujmowane w kosztach, nawet jeśli są związane z zakupem środków trwałych”. Biorąc pod uwagę, że wypłata przedmiotowej dotacji wyniosła mniej niż 1 % *ad valorem*, Komisja uznała, że płatność otrzymana w okresie objętym dochodzeniem nie była znacząca i że uzasadnione było przypisanie jej wyłącznie do okresu objętego dochodzeniem. Ta metoda alokacji jest w pełni zgodna ze sprawozdaniem WTO sporządzonym przez nieformalną grupę ekspertów, w którym przewidziano, że dotacje przeznaczone na zakup środków trwałych powinny być przydzielane, przy czym „uznano za właściwe, przede wszystkim z punktu widzenia wygody administracyjnej, aby bardzo małe dotacje były ujmowane w kosztach niezależnie od rodzaju lub innych względów. W przypadku każdego indywidualnego subsydium zaleca się poziom poniżej 0,5 % sprzedaży dla tego proggu”<sup>(61)</sup>. W związku z tym Komisja odrzuciła ten argument.

(395) Ze względu na brak innych uwag niniejszym potwierdza się wnioski określone w motywach 638–651 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

(396) Stopa subsydiowania ustalona w odniesieniu do wszystkich dotacji przyznanych w okresie objętym dochodzeniem na rzecz producentów eksportujących objętych próbą oraz na rzecz producenta eksportującego objętego indywidualnym badaniem wyniosła:

#### Dotacje

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	0,61 %

<sup>(59)</sup> Dz.U. 98/C 394/04 (Dz.U. C 394, z 17.12.1998, s. 6).

<sup>(60)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 2026/97 z dnia 6 października 1997 r. w sprawie ochrony przed przywozem towarów subsydiowanych z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej (Dz.U. L 288 z 21.10.1997, s. 1).

<sup>(61)</sup> G/SCM/W/Rev.2\*.

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa Geely	2,27 %
Grupa SAIC	8,19 %
Tesla (Shanghai) (badanie indywidualne)	0,27 %

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

#### a) Uwagi ogólne

- (397) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń niektóre zainteresowane strony, tj. grupa SAIC, CAAM, grupa BYD, rząd ChRL i grupa Geely, stwierdziły, że beneficjentem końcowym tego programu subsydiowania jest konsument. W szczególności argumentowano, że producenci przyznają konsumentom dotacje w imieniu rządu przy sprzedaży pojazdów poprzez obniżenie ceny płaconej przez klienta. W tym scenariuszu klient miał płacić obniżoną cenę, z tytułu której przedsiębiorstwo następnie otrzymywało zwrot od rządu.
- (398) Podobnie niektóre strony twierdziły, że fakt, iż ceny BEV nie wzrosły po wycofaniu subsydium, nie dowodzi istnienia korzyści. Argumentowano, że na ceny rynkowe wpływa szereg czynników, w tym koszty produkcji, dynamika podaży i popytu, oczekiwania konsumentów oraz zastępowanie starych modeli nowymi. W rezultacie dokonanie bezpośredniego porównania cen BEV sprzedawanych w różnych okresach może nie być możliwe.
- (399) Ponadto argumentowano, że w przypadkach, w których konsumenci nie spełniali warunków przyznania subsydium, producenci otrzymywali zwrot subsydium od konsumentów, co kwestionuje odnoszenie korzyści przez producentów.
- (400) Komisja zauważyła, że nie przedstawiono żadnych dowodów wskazujących na to, że program miał na celu zapewnienie subsydiów konsumentom, wykorzystując producentów BEV jako zwykłe narzędzie do przekazywania tych subsydiów. Dowody wskazywały na wręcz odwrotną sytuację. Jak opisano w motywach 666–671 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, wypłaty dokonane przez rząd ChRL na rzecz producentów BEV w formie bezpośrednich transferów pieniężnych były wyraźną i wymierną korzyścią dla producentów BEV, ponieważ stanowiły bezpośrednie przekazanie środków pieniężnych na podstawie działalności gospodarczej producentów. Chociaż to przekazanie środków pieniężnych już samo w sobie przyniosło korzyść, w dochodzeniu wykazano ponadto, że subsydium nie miało wpływu na ostateczne ceny konsumpcyjne. Pomimo szeregu czynników, które mogły odegrać pewną rolę, analiza wykazała, że cena pozostała niezmienną w okresie bezpośrednim po wycofaniu subsydium. Wskazuje to, że subsydium nie miało zauważalnego wpływu na cenę końcową płaconą przez klientów, co oznacza, że producenci BEV zatrzymali subsydium. W konsekwencji argumenty te zostały odrzucone.
- (401) W odniesieniu do przypadków, w których producenci mogli uzyskać zwrot subsydiów ze względu na nieprzestrzeganie przepisów, Komisja zauważyła, że, jak opisano w motywach 665–670 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, producenci ustalali ceny, które umożliwiły im uzyskanie pełnego subsydium, a konsumenci nie odnieśli korzyści w postaci niższych cen, co czyni argument bezprzedmiotowym. Ponadto sytuacja ta stanowi przykład podstawowej struktury programu, w której producentów stawia się w centrum polityki i nadaje priorytet ich interesom, a ostatecznym celem jest zapewnienie wsparcia finansowego tym podmiotom. Podobnie, gdyby zamierzonym beneficjentem był konsument, to za odzyskanie środków byłby odpowiedzialny rząd. Nie przedstawiono żadnych dowodów na to, że w odpowiednich ramach prawnych tego programu producenci BEV są wykorzystywani przez rząd jako narzędzie do wypłacania lub uzyskiwania zwrotu kwot wypłaconych przez rząd producentom BEV. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- (402) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CAAM powtórzyło, że ostatecznymi beneficjentami programu subsydiowania są konsumenci. Argumentowało, że stabilne ceny BEV po zniesieniu subsydium nie wskazują na korzyść. CAAM wyraźnie wspomniało, że utrzymywanie, a nawet pozostawienie cen na niezmiennym poziomie przez pewien okres po wycofaniu dotacji dla konsumentów jest powszechną praktyką. Ponadto zauważyło, że nawet gdy rząd chiński obniżył podatki od nabycia pojazdów dla konsumentów, producenci często kontynuowali reklamowanie dotacji przez pewien okres po wygaśnięciu zachęt rządowych.

- (403) Komisja zauważyła, że argumenty CAAM potwierdzają ustalenia Komisji, ponieważ przedstawiono w nich dodatkowy argument, zgodnie z którym subsydlum nie ma wpływu na ceny pojazdów ustalone przez producentów, ponieważ ceny pozostają niezmienione, tj. subsydlum nie ma zauważalnego wpływu na cenę końcową płaconą przez klientów, w związku z czym subsydlum zostaje zachowane przez producentów BEV i żadne korzyści nie przechodzą na konsumentów. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- (404) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL powtórzył swoje twierdzenie, zgodnie z którym to konsumenci są ostatecznymi beneficjentami programu subsydiowania, i podkreślił, że to na nich koncentruje się program. W szczególności rząd ChRL twierdził, że tak przewidziano w przepisach. Projekt programu, który obejmuje wypłatę środków pieniężnych bezpośrednio producentom, uwzględnia szczególne warunki rynkowe w Chinach. Ponadto rząd ChRL zauważył, że jeżeli warunki określone w programie nie zostaną spełnione, kwota płatności zostanie odpowiednio zmniejszona.
- (405) W odniesieniu do uwag rządu ChRL i wobec braku jakichkolwiek dalszych uzasadnionych informacji Komisja powtórzyła swój poprzedni wniosek, przedstawiony w motywach 656–661 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i motywie 400 powyżej, zgodnie z którym, biorąc pod uwagę charakter, strukturę i funkcjonowanie programu, producenci są zamierzonymi odbiorcami tego subsydiów. Jeżeli chodzi o zmniejszenie wypłat w przypadku niespełnienia określonych warunków, Komisja odniosła się do wyżej wymienionego motywu 401 niniejszego rozporządzenia. Ponadto Komisja zauważyła, że sam fakt nieprzestrzegania przedmiotowych warunków nie oznacza zmiany beneficjentów. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (406) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń, po wprowadzeniu środków tymczasowych CAAM zakwestionowało uznanie subsydiów konsumenckich za subsydlia produkcyjne i argumentowało, że Unia stosuje podwójne standardy, kwalifikując na wyrost chińskie subsydlia dla konsumentów jako wsparcie dla przemysłu motoryzacyjnego.
- (407) Argument przedstawiony przez CAAM był ogólnikowy i nieuzasadniony. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- (408) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Tesla (Shanghai) i rząd ChRL stwierdzili, że program został już zakończony w grudniu 2022 r., w związku z czym Komisja nie ma podstawy prawnej do nałożenia tymczasowego cła antysubsydlujnego w odniesieniu do tego programu.
- (409) Komisja zauważyła, jak opisano w motywach 662–664 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że chińscy producenci BEV nadal korzystali z tego programu subsydiowania przez cały okres objęty dochodzeniem i będą nadal korzystać z bezpośredniego transferu środków pieniężnych w ramach tego programu przez dłuższy czas po upływie tego okresu. W konsekwencji Komisja stwierdziła, że warunki wprowadzenia środków wyrównawczych w odniesieniu do tego programu zostały spełnione. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (410) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń spółka Tesla (Szanghaj) powtórzył, że program został zakończony i nie powinien być objęty środkami wyrównawczymi. Jako alternatywę spółka wskazała, że maksymalna kwota, jaką Komisja może objąć środkami wyrównawczymi w przypadku spółki Tesla (Shanghai), to kwota, którą spółka może (potencjalnie) otrzymać w przyszłości. Ponadto spółka argumentowała, że istnienie lokalnych programów podobnych do krajowej polityki subsydiów fiskalnych nie ma wpływu na ocenę korzyści dla spółki Tesla (Szanghaj).
- (411) Komisja zauważyła, że korzyścią objętą środkami wyrównawczymi jest rzeczywista kwota subsydiów wypłaconych przez rząd ChRL producentom eksportującym w OD, i powtórzyła swój poprzedni wniosek, jak określono w motywach 662–664 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i w motywie 409 powyżej. Jeżeli chodzi o brak oceny programów podobnych do subsydiów krajowych, Komisja zauważyła, jak opisano w motywie 664 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że dochodzenie wykazało, iż władze lokalne, działające zgodnie z bezpośrednimi lub pośrednimi wytycznymi rządu ChRL, ustanowiły dużą liczbę podobnych programów, z których część jest bardzo podobna do programu krajowego. Takie lokalne inicjatywy mają wspólny cel, jakim jest zachęcanie do produkcji BEV, co doprowadzi do dalszego wspierania chińskich producentów BEV.

## b) Obliczanie kwoty subsydiów

- (412) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely i spółka Tesla (Shanghai) twierdziły, że środki finansowe otrzymane w okresie objętym dochodzeniem były związane ze sprzedażą sprzed okresu objętego dochodzeniem, a zatem nie podlegały środkom wyrównawczym. Jeżeli program ten miałby zostać uznany za stanowiący podstawę środków wyrównawczych, podstawą takiego ustalenia powinna być sprzedaż bezpośrednio związana z okresem objętym dochodzeniem.
- (413) Komisja zauważyła, jak opisano w motywie 672 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że rozbieżność czasowa między sprzedażą BEV a wypłatą środków rządowych, której producenci nie mogą przewidzieć, stwarza niepewność co do terminów wypłat. Niepewność ta może trwać do czterech lat. W rezultacie producenci w pełni osiągają korzyści dopiero po otrzymaniu wypłat. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (414) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa SAIC stwierdziła, że Komisja nie odniosła się do swoich uwag dotyczących okresu przypisania programu do BEV ani nie odpowiedziała na jej propozycję alternatywnego obliczenia.
- (415) Komisja zauważyła, że te same uwagi zostały przedstawione przez różne strony i zostały odrzucone w motywach 412–413 powyżej. W motywach tych przedstawiono uzasadnienie odrzucenia proponowanej metody obliczeń. W konsekwencji oba te argumenty odrzucono.
- (416) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń spółka Tesla (Szanghaj) powtórzyła swój argument, zgodnie z którym podstawą obliczenia korzyści była sprzedaż objęta postępowaniem w okresie objętym dochodzeniem, i przedstawiła w odniesieniu do niej metodykę.
- (417) Wobec braku dalszych uzasadnionych informacji Komisja powtórzyła swój poprzedni wniosek przedstawiony w motywie 413 powyżej. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (418) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i grupa Geely twierdzili, że korzyści wynikające z tego programu subsydiowania nie powinny być przypisywane do wywozu przy założeniu, że subsydia zostały przyznane konkretnie na produkcję i sprzedaż produktu objętego dochodzeniem, wyłącznie na rynku chińskim.
- (419) Komisja zauważyła, że w ramach tego programu producenci skorzystali z bezpośredniego transferu środków finansowych, który zapewnił przedsiębiorstwom znaczne zasoby w formie środków pieniężnych pozostających do ich pełnej dyspozycji. Płatności dokonywane przez rząd ChRL opierały się w szczególności na sprzedaży BEV w ramach programu mającego na celu wspieranie rozwoju przemysłu BEV i skierowanego do producentów BEV. W związku z tym przydział tych korzyści opierał się na łącznym obrocie BEV. Argumenty te zostały zatem odrzucone.
- (420) Spółka Tesla (Shanghai) stwierdziła, że ponieważ zaksięgowana kwota otrzymana przez przedsiębiorstwo w ramach tego programu jest traktowana jako przychód podlegający opodatkowaniu, a zatem podlega opodatkowaniu podatkiem dochodowym od osób prawnych w wysokości 15 % mającym zastosowanie do spółki Tesla (Shanghai) w 2022 r., doszłoby do podwójnego liczenia w zakresie, w jakim korzyść ta jest uwzględniana zarówno w ramach tego programu, jak i preferencyjnego programu zwolnień z podatku dochodowego.
- (421) Przedsiębiorstwo nie przedstawiło dowodów potwierdzających, że zapłacony podatek był bezpośrednio związany ze zwrotem otrzymanym w ramach tego programu. Ponadto w art. 6 i 7 rozporządzenia podstawowego nie przewiduje się odliczenia podatku dochodowego w odniesieniu do obliczenia korzyści lub subsydium stanowiącego podstawę środków wyrównawczych. W związku z tym argument, że stanowiłoby to podwójne liczenie, został uznany za bezprzedmiotowy.
- (422) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń spółka Tesla (Szanghaj) powtórzyła, że podatek dochodowy w wysokości 15 % należy odliczyć od łącznej korzyści, ponieważ traktuje ona dochody z subsydium fiskalnego jako dochód podlegający opodatkowaniu, z zastrzeżeniem 15 % podatku dochodowego od osób prawnych mającego zastosowanie w okresie objętym dochodzeniem (OD). Spółka Tesla argumentowała, że doszło do podwójnego liczenia, ponieważ korzyść ta została uwzględniona zarówno w ramach tego programu, jak i w ramach programu preferencyjnego podatku dochodowego.

- (423) Komisja zauważyła, że wymagane odliczenie nie należy do żadnej z kategorii kwalifikujących się do odliczenia od obliczonego subsydium, jak wyszczególniono w art. 7 rozporządzenia podstawowego<sup>(62)</sup>. Ponadto stawka podatku dochodowego nie ma zastosowania do dochodu, lecz do dochodu podlegającego opodatkowaniu, zgodnie z ustawą o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, tj. „łączny dochód przedsiębiorstwa w każdym roku podatkowym pomniejszony o dochód niepodlegający opodatkowaniu, dochód zwolniony z podatku, różne odliczenia i dozwoloną kwotę strat poniesionych w poprzednich latach”<sup>(63)</sup>. Odliczenia te obejmują: „Koszty, wydatki, podatki, straty i inne uzasadnione wydatki poniesione w związku z przychodami uzyskanymi przez jednostkę gospodarczą, które mogą zostać odliczone przy obliczaniu podstawy opodatkowania dochodu”<sup>(64)</sup>. Ponadto niektóre wydatki, takie jak wydatki na badania i rozwój, podlegają pod pewnymi warunkami dodatkowemu odliczeniu. Z tego powodu szczególnie dochód, taki jak przychód z subsydium fiskalnego, nie może być wyodrębniony z obliczenia dochodu podlegającego opodatkowaniu, w którym uwzględnia się inne elementy. Ponadto Komisja uznała, że 15 % stawka podatku dochodowego ma zastosowanie wyłącznie w przypadku dodatkiego dochodu podlegającego opodatkowaniu, w związku z czym wniosek ten został odrzucony.
- (424) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD stwierdziła, że stosunek subsydium fiskalnego dla BEV do łącznego subsydium fiskalnego otrzymanego w okresie objętym dochodzeniem, wykorzystany do przyznania przedpłaty BEV, powinien zostać zmieniony po wydaniu ostatecznych decyzji rozliczeniowych przez Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informacyjnej („MIIT”) i Ministerstwo Finansów („MIF”). Komisja przyjęła ten argument i odpowiednio dostosowała te obliczenia.
- (425) Grupa Geely twierdziła, że niektóre subsydia przyznane jednemu z przedsiębiorstw wchodzących w skład grupy były już objęte środkami wyrównawczymi. Komisja przyjęła ten argument i odpowiednio dostosowała te obliczenia.
- (426) W związku z tym metodyka określania kwoty subsydium opisana w motywie 675 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych została potwierdzona i zastosowana do producenta eksportującego, który uzyskał zgodę na indywidualne badanie.
- (427) Ze względu na brak innych uwag niniejszym potwierdza się wnioski określone w motywach 652–676 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (428) Stopa subsydiowania grupy SAIC i grupy Geely w odniesieniu do polityki subsydiów fiskalnych została zaktualizowana w wyniku korekty opisanej odpowiednio w motywach 652 i 654 niniejszego rozporządzenia.
- (429) Stopa subsydiowania ustalona w odniesieniu do tego programu w okresie objętym dochodzeniem dla objętych próbą producentów eksportujących i dla producenta eksportującego objętego indywidualnym badaniem była następująca:

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	2,01 %
Grupa Geely	1,94 %
Grupa SAIC	2,18 %
Tesla (Shanghai) (badanie indywidualne)	2,49 %

### 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

- (430) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL, grupa BYD, grupa Geely i grupa SAIC nie zgodzili się z oceną Komisji, zgodnie z którą chińscy producenci BEV odnieśli korzyści z użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.

<sup>(62)</sup> Art. 7 obejmuje następujące kategorie: a) opłaty pobierane przy składaniu wniosków lub inne koszty obowiązkowo poniesione w celu zakwalifikowania się do uzyskania subsydium lub koszty jego uzyskania; i b) podatki wywozowe, cła oraz inne opłaty nałożone na wywóz produktu na teren Unii szczególnie przeznaczone na skompensowanie subsydium.

<sup>(63)</sup> Art. 5 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw.

<sup>(64)</sup> Art. 8 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw.

- (431) Rząd ChRL twierdził, że Komisja ograniczyła się do stwierdzenia, iż grunty w Chinach kontynentalnych należą do państwa albo są własnością wspólną, co nie dowodzi istnienia wkładu finansowego i korzyści. Ponadto, wbrew rozumieniu pojęcia „własności wspólnej”, jak zauważyła Komisja w motywie 677 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, „własność wspólna” nie oznacza, że składają się na nią wsie lub okręgi miejskie, lecz osoby pracujące.
- (432) W motywie 677 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja przedstawiła informacje wprowadzające na temat systemu praw do użytkowania gruntów stosowanego w ChRL. Wbrew uwagom rządu ChRL celem tej części nie jest samo w sobie wykazanie istnienia wkładu finansowego i korzyści. W żadnym wypadku rząd ChRL nie przedstawił dowodów sprzecznych ze stwierdzeniami zawartymi w motywie 677 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, a mianowicie, że wszystkie grunty w ChRL należą do państwa albo są własnością wspólną.
- a) Podstawa prawna
- (433) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL twierdził, że jedynie w przypadku ustalenia, że ceny w kraju, w którym przyznano prawa do użytkowania gruntów, są zniekształcone z powodu interwencji rządowej, Komisja może poszukać poziomu referencyjnego poza granicami kraju. Według rządu ChRL kilka dokumentów ustawodawczych nie obowiązywało w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym Komisja oparła się na błędnej podstawie prawnej i nie oparła swoich „ustaleń na konkretnych dowodach”.
- (434) Po pierwsze, Komisja wskazała, że rząd ChRL nie przedstawił żadnych dowodów na to, że wspomniane dokumenty ustawodawcze nie były skuteczne w okresie objętym dochodzeniem. Po drugie, rząd ChRL nie wykazał również, że treść tych dokumentów, które rzekomo zostały zastąpione, uległa zmianie. Po trzecie, rząd ChRL nie zakwestionował stosowania ustawy Chińskiej Republiki Ludowej o zarządzaniu gruntami, o której mowa w motywie 679 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (435) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL twierdził, że przepisy, na których oparła się Komisja, nie obowiązywały w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym twierdzenia Komisji, że rząd ChRL nie przedstawił dowodów na to, że dokumenty te nie były skuteczne w okresie objętym dochodzeniem, są niezgodne z faktami.
- (436) Komisja utrzymuje jednak, że nie przedstawiono żadnego dowodu w celu wykazania, że przedmiotowe teksty nie obowiązywały. Tak czy inaczej Komisja z własnej inicjatywy znalazła dowody na to, że prawo własności zostało rzeczywiście uchylone w 2021 r. <sup>(65)</sup> Zawarte w nich przepisy zostały jednak włączone do art. 205–462 kodeksu cywilnego, który wszedł w życie w styczniu 2021 r. W kodeksie cywilnym nie wprowadzono żadnych istotnych zmian w odniesieniu do praw do użytkowania gruntów (zob. w szczególności art. 246, 260-261 i 330-361 kodeksu cywilnego). Argument rządu ChRL był zatem czysto formalistyczny. W konsekwencji argument ten został odrzucony.
- b) Ustalenia wynikające z dochodzenia
- (437) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń według rządu ChRL w poprzednich sprawach Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów na to, że system aukcyjny w Chinach kontynentalnych jest nieprzejrzysty i niejasny oraz opierała się na starych sprawach i całkiem innych produktach, nie przedstawiając żadnego wyjaśnienia ani dowodu na domniemane zniekształcenie. Komisja rzekomo wykorzystała to samo stwierdzenie i skonstruowała linię orzecznictwa wobec braku dowodów. Rząd ChRL twierdził również, że Komisja nie wyjaśniła, co było przedmiotem jej badania w odniesieniu do rynku praw do użytkowania gruntów w Chinach kontynentalnych ani ustalonych przez nią zmian. Ponadto stwierdzenie Komisji, że władze ustaliły arbitralnie ceny praw do użytkowania gruntów, nie zostało poparte żadnymi dowodami w ujęciu ogólnym ani w przypadkach dotyczących producentów eksportujących objętych próbą. W przypadku rządu ChRL cena ostatecznie uzyskana w procesie przetargowym odzwierciedla zarówno popyt, jak i podaż.
- (438) Grupa Geely twierdziła, że rozporządzenie w sprawie ceł tymczasowych nie zawiera żadnego wyraźnego wskazania ani powodu, dlaczego lub w jaki sposób Chińskie Tajpej jest odpowiednim poziomem referencyjnym, z wyjątkiem faktu, że zostało ono wykorzystane w niektórych wcześniejszych dochodzeniach.

<sup>(65)</sup> Art. 1260 kodeksu cywilnego.

- (439) Komisja zauważyła jednak, że ustalenia poczynione w poprzednich i niedawnych dochodzeniach antysubsydyjnych zostały odpowiednio uzasadnione i odnoszą się do tych samych programów subsydiowania, o których mowa w obecnym dochodzeniu. Na przykład w sprawie AFC Komisja stwierdziła, że w odniesieniu do działek, które zostały przekazane w drodze przetargu, w każdym przypadku istniał tylko jeden oferent, a zapłacona cena odpowiadała cenie wyjściowej procedury przetargowej. W każdym z tych wcześniejszych dochodzeń Komisja oparła się na podobnych ramach prawnych regulujących prawa do użytkowania gruntów w ChRL, a w szczególności na fakcie, że władze lokalne ustalają ceny gruntów zgodnie z systemem wyceny gruntów miejskich i polityką przemysłową rządu. W motywie 682 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja przypomniała, że obecne dochodzenie nie wykazało żadnych zauważalnych zmian w tym zakresie. Komisja przypomniała również, że rząd ChRL nie przedstawił dowodów świadczących o zaprzestaniu stosowania tej polityki. Przeciwnie, Komisja stwierdziła, że w przypadku grupy BYD, grupy Geely, grupy SAIC i spółki Tesla (Shanghai) transakcje dotyczące praw do użytkowania gruntów odpowiadały: (i) bezpłatnym transakcjom, przydziałom lub transferom, (ii) cenom transakcyjnym odpowiadającym cenie wyjściowej oferty; (iii) cenom transakcyjnym odpowiadającym gwarancji płaconej w celu wzięcia udziału w przetargu albo (iv) umowom dotyczącym konkretnych inwestycji z gminą lub gminami lokalnymi, które zawierały konkretne postanowienia dotyczące przydziału gruntów. W związku z tym na podstawie informacji posiadanych w niniejszym dochodzeniu Komisja odrzuciła te argumenty.
- (440) Rząd ChRL argumentował, że twierdzenie Komisji zawarte w motywie 682 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którym producenci eksportujący objęci próbą uzyskali prawa do użytkowania gruntów po cenach ustalonych przez władze lokalne w procedurach przetargowych, nie znajduje oparcia w faktach.
- (441) Jak wspomniano już w motywie 438 niniejszego rozporządzenia, Komisja posiada jednak dowody potwierdzające to stwierdzenie dzięki dokumentom transakcyjnym grupy BYD, grupy Geely, grupy SAIC i spółki Tesla (Shanghai).
- (442) Według rządu ChRL w Chinach kontynentalnych istnieje wtórny rynek praw do użytkowania gruntów, którego Komisja nie zbadała.
- (443) Rząd ChRL nie miał jednak żadnych dowodów na to, że przedsiębiorstwa objęte próbą korzystały z jakiegokolwiek domniemanego rynku wtórnego praw do użytkowania gruntów.
- (444) Rząd ChRL uznał, że ustalenie Komisji dotyczące szczególności jest niespójne, ponieważ gdyby przeprowadzona przez Komisję analiza szczególności była prawidłowa i tylko producenci z niektórych gałęzi przemysłu uzyskiwaliby prawa do użytkowania gruntów po cenach preferencyjnych, Komisja powinna była wykorzystać ceny praw do użytkowania gruntów stosowane przez przedsiębiorstwa z innych sektorów do oceny istnienia domniemanego subsydium. Ponadto Komisja nie przeprowadziła uzasadnionej i obiektywnej oceny szczególności na podstawie art. 4 ust. 2 lit. a) i c) rozporządzenia podstawowego, ponieważ nie ustaliła, w jaki sposób dostęp do domniemanego preferencyjnego przyznawania praw do użytkowania gruntów jest wyraźnie ograniczony do niektórych przedsiębiorstw lub sektorów.
- (445) W tym kontekście Komisja stwierdza, że żadna ze stron nie przedstawiła dowodów na istnienie poziomu referencyjnego w odniesieniu do cen praw do użytkowania gruntów w sektorach wolnych od ingerencji państwa. Co więcej Komisja przedstawiła ramy prawne, zgodnie z którymi władze lokalne ustalają cenę gruntów zgodnie z systemem wyceny gruntów miejskich aktualizowanym co trzy lata oraz polityką przemysłową rządu. Ponadto Komisja mogła potwierdzić to ustalenie na podstawie dokumentów transakcyjnych dostarczonych przez grupę SAIC, zgodnie z którymi „warunek dostępu branżowego odnosi się do sektora produkcji samochodów; jest to zgodne z projektami, do realizacji których się zachęca i które są dozwolone w katalogu wytycznych w zakresie dostosowania struktury przemysłowej”. W związku z tym dokumenty, którymi dysponuje Komisja, potwierdzają, że przynależność do sektora produkcji samochodów jest warunkiem udziału w przetargu na prawa do użytkowania gruntów.
- (446) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że za ustalenie szczególności odpowiada Komisja jako organ prowadzący dochodzenie, a nie rząd ChRL i inne strony zainteresowane zakwestionowaniem negatywnego domniemania. Powołał się on również na sprawę C-559/12 P<sup>(66)</sup> i stwierdził, że Komisja jest zobowiązana do zebrania wszystkich informacji, których potrzebuje, aby móc ocenić, czy domniemane subsydium jest szczególne.

<sup>(66)</sup> Wyrok Trybunału (pierwsza izba) z dnia 3 kwietnia 2014 r., Republika Francuska/Komisja Europejska.



- (447) Wbrew twierdzeniom rządu ChRL Komisja nie przyjęła żadnego negatywnego domniemania w celu ustalenia szczególności programu. Jak wyraźnie stwierdzono w motywie 686 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, program uznaje się za szczególny, ponieważ preferencyjne przepisy dotyczące gruntów są ograniczone do przedsiębiorstw należących do niektórych gałęzi przemysłu, w tym przypadku przemysłu BEV. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (448) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL twierdził również, że przeprowadzona przez Komisję analiza korzyści jest nieuzasadniona i opiera się na nieodpowiednim poziomie referencyjnym. Zdaniem rządu ChRL Komisja postępuje w sposób niespójny, potwierdzając, że przyznawanie praw do użytkowania gruntów ma charakter szczególny, i jednocześnie odrzucając argument, że Komisja mogła zastosować krajowy poziomy referencyjny wynikający z cen praw do użytkowania gruntów przedsiębiorstw z innych sektorów, które nie korzystają z tego domniemanego subsydium, których to poziomów jest wiele do wyboru.
- (449) Komisja nie dostrzega jednak niespójności, o której wspomina rząd ChRL. Jak wskazano w motywie 445 powyżej, Komisja stwierdziła tylko, że żadna ze stron nie przedstawiła dowodów na istnienie poziomu referencyjnego w odniesieniu do cen praw do użytkowania gruntów w sektorach wolnych od ingerencji państwa. Poza zwykłym stwierdzeniem, że istnieje wiele poziomów referencyjnych do wyboru, rząd ChRL nie podważył ustaleń Komisji. Ponadto rząd ChRL myli, jak się zdaje, analizę szczególności przeprowadzoną przez Komisję, zgodnie z którą Komisja wykazała, że przemysł BEV korzysta z praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, z analizą korzyści na podstawie art. 6 lit. d) rozporządzenia podstawowego, w której Komisja uznała, że chińskie przepisy regulujące użytkowanie gruntów zakłócają rynek praw do użytkowania gruntów i nie podlegają warunkom rynkowym. Fakt, że system praw do użytkowania gruntów jako całość nie funkcjonuje jako wolny rynek, nie uniemożliwia rządowi ChRL udzielenia szczególnym gałęziom przemysłu praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- c)           Wniosek
- (450) Uwagi rządu ChRL dotyczące wniosku, że udzielanie przez rząd ChRL prawa do użytkowania gruntów należy uznać za subsydium, omówiono wraz z uwagami na temat ustaleń dochodzenia zawartymi w motywach 437–442 niniejszego rozporządzenia.
- d)           Obliczanie kwoty subsydiów
- (451) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL twierdził, że przeprowadzona przez Komisję ocena Chińskiego Tajpej jako odpowiedniego zewnętrznego poziomu referencyjnego nie opiera się na dowodach potwierdzających oraz że ceny gruntów w Chińskim Tajpej nie odnoszą się „do aktualnych warunków rynkowych w kraju dostawy”. Rząd ChRL stwierdził, że Komisja ograniczyła się do wymienienia niektórych wskaźników bez żadnych potwierdzających danych ani dowodów, i zwrócił się do Komisji o dostarczenie dodatkowych danych dotyczących poziomu rozwoju gospodarczego, stopnia rozwoju infrastruktury przemysłowej, gęstości zaludnienia oraz podobieństw w zakresie rodzaju gruntów oraz transakcji wykorzystywanych przy ustalaniu odpowiedniego poziomu referencyjnego w Chinach i Chińskim Tajpej. Rząd ChRL dodał, że gęstość zaludnienia w Chinach kontynentalnych i w Chińskim Tajpej znacznie się różni.
- (452) Jeżeli chodzi o poziom rozwoju gospodarczego i stopień rozwoju infrastruktury przemysłowej, Komisja ustaliła, że większość podmiotów w ramach grup producentów eksportujących objętych próbą znajdowała się we wschodniej części ChRL, na rozwiniętych obszarach o wysokim PKB w prowincjach o dużej gęstości zaludnienia otaczających Szanghaj i Shenzhen, które były podobne do tych w Chińskim Tajpej.
- (453) Jeżeli chodzi o podobieństwa między rodzajem gruntów a transakcjami wykorzystywanymi przy ustalaniu odpowiedniego poziomu referencyjnego, w tym względzie Komisja podkreśliła, że w obu przypadkach transakcje dotyczą gruntów przemysłowych o konkretnym rozmiarze zlokalizowanych na obszarach przemysłowych.
- (454) Jeżeli chodzi o gęstość zaludnienia, Komisja zauważyła, że rząd ChRL porównał dane dotyczące gęstości zaludnienia na poziomie całego państwa. Jeśli przyjrzeć się bliżej gęstości zaludnienia w rzeczywistych lokalizacjach producentów eksportujących, wydaje się, że dane dotyczące gęstości zaludnienia są w rzeczywistości dość podobne lub wyższe, na przykład w regionie Szanghaju, w którym znajdują się niektóre podmioty należące do grup producentów eksportujących objętych próbą i spółka Tesla (Shanghai), gęstość zaludnienia wynosi ponad 3 900 mieszkańców/km<sup>2</sup> <sup>(67)</sup>, czyli prawie 6-krotnie więcej niż gęstość zaludnienia Chińskiego Tajpej.

<sup>(67)</sup> [shanghai.gov.cn/english2019/pdf/2021-ShanghaiBasicFacts.pdf](http://shanghai.gov.cn/english2019/pdf/2021-ShanghaiBasicFacts.pdf), ostatni dostęp 9 sierpnia 2024 r.

- (455) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, po pierwsze, że kilka podmiotów w ramach grup producentów eksportujących objętych próbą nie ma siedziby we wschodniej części Chin kontynentalnych. Na przykład niektóre z nich znajdują się w Xi'an i Hunan. Wybierając Szanghaj i Shenzhen, Komisja odnosi się do dwóch najbardziej rozwiniętych miast w Chinach kontynentalnych, które nie są porównywalne z większością prowincji, w których znajdują się producenci BEV. Po drugie, rząd ChRL zauważa, że wszystkie inne prowincje, z wyjątkiem prowincji Szanghaj, w których zlokalizowani są producenci BEV, są znacznie mniej zaludnione niż Chińskie Tajpej. Rząd ChRL stwierdził również, że istnieją znaczne różnice między cenami praw do użytkowania gruntów między poszczególnymi prowincjami i miastami w Chinach kontynentalnych oraz że oprócz kwestii braku porównywalności jedna średnia cena referencyjna gruntów w Chińskim Tajpej nie może odnosić się do dominującego rynku w całym Chinach kontynentalnych.
- (456) Komisja nigdy jednak nie twierdziła, że wszyscy producenci BEV mają siedzibę we wschodniej części ChRL. Komisja wyjaśniła natomiast, że większość podmiotów w ramach objętych próbą grup producentów eksportujących znajduje się we wschodniej części ChRL, na rozwiniętych obszarach o wysokim PKB w prowincjach o wysokiej gęstości zaludnienia otaczających Szanghaj i Shenzhen. Na przykład z siedmiu zakładów produkcyjnych grupy Geely cztery znajdują się w Zhejiang, a jeden w Jiangsu, dwóch prowincjach przybrzeżnych w pobliżu Szanghaju. Podobnie z ośmiu zakładów produkcyjnych grupy BYD jeden zakład produkcyjny znajduje się w Guangdong, jeden w Jiangsu, jeden w Anhui, jeden w Shandong i jeden w Fujian. Ponadto co najmniej trzy zakłady produkcyjne SAIC znajdują się bezpośrednio w Szanghaju. Większość z tych prowincji charakteryzuje się wysokim PKB na mieszkańca i poziomem gęstości zaludnienia porównywalnym z chińskim Tajpej. Gęstość zaludnienia w Jiangsu, Guangdong i Szantungu jest nawet wyższa niż w Chińskim Tajpej. Ponadto Komisja podkreśla, że zakłady produkcyjne typu BEV są często zlokalizowane w miastach o znacznie wyższym poziomie PKB na mieszkańca i gęstości zaludnienia niż średnia w prowincji. Dlatego argumenty te zostały odrzucone.
- (457) Rząd ChRL i grupa Geely twierdzili również, że Chińskie Tajpej nie zapewnia odpowiedniego poziomu referencyjnego, ponieważ między innymi w Chinach kontynentalnych przeniesieniu podlega jedynie prawo do użytkowania gruntów, podczas gdy w Chińskim Tajpej również faktyczna własność gruntów. Ponadto według rządu ChRL wydaje się, że Komisja przyznaje, że gęstość zaludnienia i stopień rozwoju infrastruktury przemysłowej w Chinach kontynentalnych i Chińskim Tajpej nie są w pełni porównywalne. W związku z tym średnia cena referencyjna gruntów w Chińskim Tajpej nie może i nie odnosi się do dominującego rynku w Chinach kontynentalnych. Ponadto ceny gruntów stosowane przez Komisję w odniesieniu do Chińskiego Tajpej obejmują zarówno ceny gruntów komercyjnych, jak i przemysłowych.
- (458) Grupa SAIC argumentowała, że Chińskie Tajpej nie stanowi odpowiedniego zewnętrznego poziomu referencyjnego dla praw do użytkowania gruntów, i zaproponowała zamiast tego zastosowanie poziomów referencyjnych w Malezji i Tajlandii. Grupa SAIC stwierdziła, że w przypadku Chińskiego Tajpej:
- ceny gruntów były zniekształcone i wysoce zawyżone;
  - rodzaj użytkowania był inny niż w przypadku gruntów przemysłowych wykorzystywanych przez grupę SAIC;
  - ceny gruntów były zniekształcone ze względu na niedobór gruntów;
  - występowały istotne różnice pod względem geograficznym i gospodarczym;
  - PKB i struktura gospodarcza nie były porównywalne z PKB i strukturą gospodarczą w Chinach kontynentalnych.
- (459) Grupa Geely twierdziła, że niejasne jest znaczenie czynników, takich jak fizyczna bliskość i wspólne dane demograficzne Chin i Chińskiego Tajpej, dla wyboru poziomów referencyjnych. Ponadto twierdzenie, że rozwój gospodarczy, PKB i struktura Chińskiego Tajpej są porównywalne z wieloma prowincjami i miastami w Chinach, jest mało wiarygodne ze względu na znaczne różnice między nimi, w szczególności w odniesieniu do miast, w których działają producenci eksportujący należący do grupy Geely. Ponadto według grupy Geely w obliczeniach nie uwzględniono znacznych różnic cenowych na różnych obszarach Chińskiego Tajpej ani ich wpływu na analizę porównawczą.
- (460) W tym względzie Komisja zauważyła, że wybór Chińskiego Tajpej jako poziomu referencyjnego oparto na analizie kilku czynników wymienionych w motywie 688 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Komisja uznała jednak, że nawet gdyby istniały pewne różnice w warunkach rynkowych między prawami do użytkowania gruntów w Chinach kontynentalnych a sprzedażą gruntów w Chińskim Tajpej, nie miałyby one takiego charakteru, aby unieważnić wybór Chińskiego Tajpej jako ważnego poziomu referencyjnego.

- (461) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że Komisja zignorowała krytyczne rozróżnienie, które wpływa na porównywalność, a mianowicie, że w Chinach kontynentalnych jedynie prawo do użytkowania gruntów jest przenoszone na określone lata, podczas gdy w Chińskim Tajpej następuje przeniesienie własności samego gruntu. Rząd ChRL twierdził również, że nie ma dowodów na to, że Komisja uwzględniła (tj. oceniła) te różnice i ich wpływ na ceny praw do użytkowania gruntów.
- (462) Komisja oparła się jednak na poziomie referencyjnym, który uznano za najbardziej odpowiedni, nawet biorąc pod uwagę różnice między warunkami rynkowymi. W trakcie dochodzenia Komisja nie była w stanie określić żadnego innego odpowiedniego poziomu referencyjnego ani metody dostosowania, które odpowiednio odzwierciedlałyby te różnice w warunkach rynkowych. Komisja zauważa również, że rząd ChRL nie był również w stanie przedstawić wiarygodnego poziomu referencyjnego, który odzwierciedlałby różnicę między prawami do użytkowania gruntów a prawami własności. Argument ten został zatem odrzucony.
- (463) Grupa SAIC zaproponowała zamiast tego wykorzystanie cen gruntów w Malezji lub Tajlandii jako alternatywnych poziomów referencyjnych, biorąc pod uwagę ich większą adekwatność w porównaniu z Chińskim Tajpej z następujących powodów:
- Malezja i Tajlandia, które znajdują się w Azji Południowo-Wschodniej, są również zlokalizowane geograficznie w pobliżu Chin kontynentalnych.
  - Oba kraje są na porównywalnym poziomie pod względem rozwoju gospodarczego, PKB i struktury gospodarczej z Chinami kontynentalnymi, ponieważ Bank Światowy zaklasyfikował Malezję i Tajlandię do tej samej grupy krajów o „wyższym średnim dochodzie” co Chiny kontynentalne.
  - Między tymi dwoma krajami ASEAN i Chinami kontynentalnymi istnieją silne więzi gospodarcze i handel transgraniczny.
  - Dostępne są dane dotyczące cen gruntów w Tajlandii i Malezji, które można wykorzystać jako poziom referencyjny. W szczególności dostępne dane dotyczące Malezji są nowsze niż ceny Chińskiego Tajpej z 2013 r. wykorzystane przez Komisję.
  - W poprzednich dochodzeniach w sprawie środków wyrównawczych Departament Handlu Stanów Zjednoczonych wykorzystał ceny gruntów w Malezji i Tajlandii jako poziom referencyjny dla praw do użytkowania gruntów w Chinach.
- (464) Po rozważeniu tego argumentu Komisja uznała, że wybór Chińskiego Tajpej jako odpowiedniego zewnętrznego poziomu referencyjnego oparto na analizie szeregu czynników wymienionych w motywie 688 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, co uzasadnia wybór Chińskiego Tajpej jako właściwego poziomu referencyjnego. Ponadto, wbrew temu, co twierdzi SAIC, Komisja nie zastosowała cen z 2013 r., lecz rzeczywiste ceny roczne według stanu na 2013 r. W odniesieniu do lat poprzedzających 2013 r. Komisja skorygowała dane z 2013 r. na podstawie wzrostu gospodarczego na Tajwanie. Natomiast dane SAIC obejmują jedynie jeden rok – 2010 r. w przypadku Tajlandii i 2022 r. w przypadku Malezji. Komisja potrzebuje danych historycznych do oceny cen praw do użytkowania gruntów i nie może polegać na danych z jednego roku, ponieważ wszystkie prawa do użytkowania gruntów nie zostały nabyte w ciągu jednego roku. Ponadto jeżeli chodzi o poziom rozwoju gospodarczego, SAIC porównał jedynie Tajlandię, Malezję i Chiny na poziomie całego kraju. Komisja porównała natomiast strefy przemysłowe na Tajwanie z odpowiednimi prowincjami przemysłowymi w Chinach. Na tej podstawie argument ten musiał zostać odrzucony.
- (465) W związku z tym metodyka określania kwoty subsydium opisana w motywach 687–689 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych została potwierdzona i została zastosowana do producenta eksportującego, który uzyskał zgodę na indywidualne badanie.
- (466) Stopa subsydiowania grupy SAIC i grupy Geely w odniesieniu do przyznawania przez rząd praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia została zaktualizowana w wyniku korekty opisanej odpowiednio w motywach 652 i 654 w niniejszym rozporządzeniu.

- (467) Stopa subsydiowania ustalona w okresie objętym dochodzeniem w odniesieniu do tego subsydium dla objętych próbą producentów eksportujących i dla przedsiębiorstwa, w odniesieniu do którego odpowiednie wartości obliczono w ramach badania indywidualnego, wynosi:

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	1,20 %
Grupa Geely	0,82 %
Grupa SAIC	0,65 %
Tesla (Shanghai) (badanie indywidualne)	0,05 %

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

- (468) Ze względu na brak uwag potwierdzono ustalenia określone w motywach 691–695 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

b) Odmowa współpracy i wykorzystanie dostępnych faktów

- (469) Uwagi otrzymane przez rząd ChRL i grupę SAIC dotyczące braku współpracy i wykorzystania dostępnych faktów omówiono w sekcji 3.3.1.2. Nie otrzymano żadnych dalszych uwag w tym zakresie, w związku z czym wnioski wyciągnięte w motywach 696–700 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zostały potwierdzone.

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

3.7.2.1.1. *Wkład finansowy*

a) *Dostawcy akumulatorów działający jako „organy publiczne”*

- (470) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że nie istniały żadne przepisy ustawowe ani wykonawcze wymagające dostarczania akumulatorów lub LFP za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia. Ponadto rząd ChRL dodał, że prawie wszystkie dokumenty, na które powołuje się Komisja, są nieobowiązkowymi planami, które nie zawierają konkretnych środków wdrażania, że Komisja przywołała treść przepisów i planów rządu ChRL, a także relacji informacyjnych w oderwaniu od kontekstu oraz że w związku z tym nie istnieją żadne przepisy ani kryteria pozwalające udowodnić istnienie subsydium stanowiącego podstawę środków wyrównawczych. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń twierdzenia te zostały powtórzone.

- (471) Po pierwsze, Komisja przypomniała, że ze względu na odmowę współpracy ze strony rządu ChRL w zakresie istotnych elementów wymienionych w sekcji 3.3.1.2 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja musiała oprzeć ustalenia dotyczące materiałów wsadowych na dostępnym stanie faktycznym.

- (472) Jak już wyjaśniono szczegółowo w motywach 197–203 oraz w sekcji 3.7.2.1.2 lit. a) rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, państwo i KPCh wywierają decydujący wpływ na alokację zasobów i ich ceny poprzez sprawowanie pełnej kontroli nad władzą ustawodawczą, wykonawczą i sędziowską aparatu państwowego (motyw 201 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych) oraz poprzez posiadanie złożonego systemu

planowania, w ramach którego wytycza się priorytety i określa się cele dla organów rządowych na szczeblu centralnym i lokalnym (motyw 202 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych). Argument rządu ChRL, że prawie wszystkie dokumenty, na które powołała się Komisja, są nieobowiązkowe, jest sprzeczny z faktem, iż cele wyznaczone w instrumentach planowania mają w istocie charakter wiążący, a organy na wszystkich szczeblach administracji monitorują wdrażanie planów przez odpowiednie organy administracji rządowej niższego szczebla, w ten sposób kierując zasoby do sektorów uznanych przez rząd za strategiczne lub z innego powodu ważne politycznie, a nie przydzielając je zgodnie z mechanizmami rynkowymi. Jak już wyjaśniono w motywie 202 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, cele wyznaczone w instrumentach planowania mają wiążący charakter, a organy na wszystkich szczeblach administracji monitorują wdrażanie planów przez odpowiednie organy administracji rządowej niższego szczebla. Wiążący charakter planów został również szczegółowo omówiony w sekcji 4.3.1 sprawozdania dotyczącego Chin<sup>(68)</sup>; art. 89 chińskiej konstytucji<sup>(69)</sup> zobowiązuje Radę Państwa Chińskiej Republiki Ludowej do opracowania i wdrożenia planów rozwoju gospodarczego i społecznego kraju oraz budżetów państwowych, natomiast ustawa organiczna lokalnych kongresów ludowych i lokalnych ludowych władz państwowych ChRL<sup>(70)</sup> zobowiązuje wspomniane organy do wdrożenia planów pięcioletnich (art. 11, 12, 50, 73, 76). W związku z tym argument, że na przykład plan działania na rzecz akumulatorów z 2017 r. jest jedynie planem dotyczącym celu rozwoju, a nie polityką kontroli cen, został uznany za błędny pod względem faktycznym, ponieważ plan działania na rzecz akumulatorów z 2017 r. został przyjęty przede wszystkim 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) i zawiera również szczegółowe przepisy dotyczące ustalania cen akumulatorów na kw/h (motywy 710 i 746 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych).

- (473) Komisja nie zgodziła się ze stwierdzeniem rządu ChRL, zgodnie z którym odniosła się do treści prawa, planów i relacji informacyjnych w oderwaniu od kontekstu. Ustalenia dotyczące podmiotu publicznego oraz powierzenia i wyznaczenia są wynikiem dogłębnej, opartej na faktach analizy obszernych obiektywnych dowodów, w tym przepisów ustawowych, wykonawczych i innych oficjalnych dokumentów politycznych opublikowanych przez rząd ChRL, sprawozdań organizacji międzynarodowych i innych wiarygodnych niezależnych źródeł, które zostały należycie przywołane i poparte cytatami umieszczającymi treści dokumentów w kontekście. Rząd ChRL twierdził, że ustawa o surowcach mineralnych i jej przepisy wykonawcze są wymogami ogólnymi i zawierają jedynie wytyczne dla rządu ChRL w zakresie kształtowania polityki, ale nie dają rządowi ChRL nieograniczonej władzy w odniesieniu do jego zasobów własnych; jest to jednak sprzeczne z samą treścią art. 3, w którym dosłownie stwierdza się, że „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”<sup>(71)</sup>. Ponadto rząd ChRL twierdził, że oświadczenia prasowe wydane przez MIIT, o których mowa w motywie 751 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zostały przywołane w oderwaniu od kontekstu, ponieważ rząd ChRL nie podejmował interwencji w zakresie ustalania cen, a starał się jedynie rozwiązać problem rekordowej wyżki światowych cen litu poprzez zwiększenie podaży na rynku wyższego szczebla i zwalczanie nieuczciwej konkurencji. Jak przyznał rząd ChRL w swoich uwagach, cel polegający na „wspólnym ukierunkowaniu ceny soli litowej w celu przywrócenia racjonalnego poziomu” nie jest jednak zwykłą ogólną zasadą przewodnią, lecz interwencją w zakresie ustalania cen mającą na celu przywrócenie cen litu do „racjonalnego poziomu”, ponieważ MIIT i inne stowarzyszenia branżowe były według doniesień w pełni zaangażowane w osiągnięcie tego celu. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (474) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że Komisja błędnie przedstawiła swoje argumenty, ponieważ w motywie 473 niniejszego rozporządzenia rząd ChRL nie przyznał, że celem „wspólnego dążenia do tego, aby cena soli litu powróciła do racjonalnego poziomu”, było ustalenie ceny. Rząd ChRL stwierdził, że „w kontekście szczytu światowych cen litu w tamtym czasie, a także działań związanych z nieuczciwą konkurencją, takich jak zakupy spekulacyjne, zamówienia w celu gromadzenia zapasów... rząd ChRL starał się rozwiązać ten problem poprzez zwiększenie dostaw na rynku wyższego szczebla i zwalczanie nieuczciwej konkurencji, ale nie interweniował w ustalanie cen”. Ponadto rząd ChRL dodał, że Komisja nie przytoczyła żadnych dowodów na poparcie swojego poglądu, że miała miejsce „interwencja w zakresie ustalania cen mająca na celu przywrócenie racjonalnego poziomu”, oraz że Komisja nie przytoczyła żadnych faktów ani podstaw prawnych na poparcie swojego twierdzenia, że „MIIT i inne stowarzyszenia branżowe były rzekomo w pełni zaangażowane w osiągnięcie tego celu” (motyw 473 niniejszego rozporządzenia).

<sup>(68)</sup> 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 4, sekcja 4.3.1, s. 92–97.

<sup>(69)</sup> Zob. <http://www.npc.gov.cn/englishnpc/constitution2019/201911/1f65146fb6104dd3a2793875d19b5b29.shtml>.

<sup>(70)</sup> Dokument dostępny pod adresem: <http://www.npc.gov.cn/npc/kgfb/202203/0ff47fbc69b443e3b9a99bef91adcb26.shtml>.

<sup>(71)</sup> Dokument dostępny pod adresem: [https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content\\_5665166.htm](https://www.gov.cn/zhengce/zhengceku/2021-12/29/content_5665166.htm).

- (475) Komisja nie zgadza się z tymi twierdzeniami. Zgodnie z motywem 751 rozporządzenia tymczasowego MIIT, departament podlegający Radzie Państwa, odpowiedzialny za zarządzanie chińskimi gałęziami przemysłu i przemysłem informacyjnym <sup>(72)</sup>, potwierdził, że „jak najszybciej przywrócimy [ceny surowców] do rozsądnego poziomu”, że „ministerstwo pomoże przyspieszyć rozwój lokalnych zasobów w Chinach” oraz że „stabilne funkcjonowanie sektora stoi w obliczu ogromnej presji, z którą wszystkie zainteresowane strony muszą sobie wspólnie poradzić” <sup>(73)</sup>. Jeżeli chodzi o zarzuty, zgodnie z którymi Komisja nie przytoczyła żadnych faktów ani podstaw prawnych na poparcie niektórych swoich twierdzeń, Komisja przypomniała, że wszystkie źródła wykorzystane w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych zostały należycie przywołane oraz że dowód zaangażowania MIIT i innych stowarzyszeń branżowych został wymieniony w przypisach 310 i 311 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (476) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CAAM argumentowało, że dostawców akumulatorów i surowców nie można uznać za „instytucje publiczne” oraz że Komisja nie może nakładać wysokich cel na dostawców akumulatorów.
- (477) Komisja zauważyła, że wbrew temu, co twierdzi CAAM, nałożone cła mają zastosowanie do chińskich producentów eksportujących BEV, a nie do ich dostawców akumulatorów i surowców. Ponadto argument CAAM dotyczący tego, że dostawców akumulatorów i surowców nie można uznać za organy publiczne, był ogólny i nieuzasadniony. W związku z tym, z powodów wymienionych w motywach 821 i 899 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, argument ten został odrzucony.
- (478) Po ostatecznym ujawnieniu CAAM stwierdziło, że Komisja błędnie zaklasyfikowała przedsiębiorstwa produkujące akumulatory, przedsiębiorstwa wytwarzające surowce i stowarzyszenia jako podmioty publiczne pełniące funkcje rządowe, dodając, że Komisja błędnie stwierdziła, że chiński rząd interweniuje w ustalanie cen oraz że błędnie wywnioskowała, że chiński rząd sprawuje kompleksową kontrolę nad stowarzyszeniami branżowymi i przedsiębiorstwami za pośrednictwem partyjnych organów pracowniczych.
- (479) Uwagi przedstawione przez CAAM były ogólne i nieuzasadnione, w związku z czym Komisja je odrzuciła.
- (480) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i grupa Geely zakwestionowali klasyfikację dostawców materiałów wsadowych jako organów publicznych. Rząd ChRL przedstawił następujące argumenty:
- 1) Stowarzyszenia branżowe (Chińskie Stowarzyszenie Przemysłu Akumulatorowego (China Battery Industry Association) i Chińskie Stowarzyszenie Przemysłowe Fizycznych i Chemicznych Źródeł Zasilania (China Industry Association of Physical and Chemical Power Sources), zwane dalej odpowiednio „CBIA” i „CIAPS”) nie są organami publicznymi kontrolowanymi przez rząd ChRL, o czym mowa w „Wytycznych w sprawie wdrożenia reformy kompleksowego oddzielenia stowarzyszeń i izb handlowych od organów administracyjnych” będących źródłem świadczącym o tym, że chińskie stowarzyszenia handlowe działają niezależnie od rządu oraz że przepisy dotyczące obecności KPCh w stowarzyszeniach branżowych nie mają znaczenia dla analizy kontroli sprawowanej przez rząd ChRL.
  - 2) CBIA i CIAPS nie mają żadnej kontroli nad swoimi członkami ani nad zdolnością do ustalania cen, po których przedsiębiorstwa będące członkami sprzedają akumulatory lub fosforan litu żelaza („LFP”), ponieważ dane dostarczone przez trzy przedsiębiorstwa objęte próbą wykazały zakupy akumulatorów i LFP u różnych dostawców po różnych cenach.
  - 3) Członkowie stowarzyszenia nie są przez kontrolowani przez CBIA i CIAPS ani nie mogą kontrolować stowarzyszeń, a Komisja nie przedstawiła dowodów na to, że stowarzyszenia wypełniają swoje obowiązki w zakresie kontroli i obniżania cen poprzez koordynację i regulację.

<sup>(72)</sup> [https://english.www.gov.cn/state\\_council/2014/08/23/content\\_281474983035940.htm](https://english.www.gov.cn/state_council/2014/08/23/content_281474983035940.htm).

<sup>(73)</sup> 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](https://english.www.gov.cn/statecouncil/ministries/202204/25/content_WS62664ddcc6d02e5335329e3a.html).

- (481) Grupa Geely stwierdziła, że dowody, na których oparła się Komisja, nie potwierdzają, że CBIA i CIAPS powierzono władzę rządową oraz że Komisja błędnie stwierdziła, że wszystkim ich członkom również powierzono władzę rządową. Ponadto grupa Geely stwierdziła, że ponieważ nie wszyscy dostawcy akumulatorów są członkami stowarzyszeń, nie można stwierdzić, iż dostawcom tym powierzono władzę rządową. Grupa Geely stwierdziła także, że fakt, iż niektóre przedsiębiorstwa będące dostawcami akumulatorów są częściowo własnością państwa nie wskazuje, że przedsiębiorstwa te można uznać za organy publiczne.
- (482) Komisja nie zgodziła się z argumentem rządu ChRL, że stowarzyszenia branżowe są autonomicznymi organizacjami działającymi swobodnie na rynku. Jak już ustaliła Komisja w motywie 779 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, chociaż w wytycznych NDRC formalnie przewidziano rozdzielenie stowarzyszeń branżowych od rządu, zapewniono w nich również nie tylko stałą zależność finansową stowarzyszeń przemysłowych od organów rządowych, ale również dalszą pełną kontrolę KPCh nad nimi za pośrednictwem partyjnych organów roboczych w marach organizacji społecznych. Analiza przeprowadzona przez Komisję w motywach 780–785 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych potwierdziła również taką obecność KPCh w procesie decyzyjnym i bieżącej działalności stowarzyszeń branżowych, zgodnie z przepisami statutu CBIA i CIAPS. Rząd ChRL ani żadna inna strona nie dostarczyła informacji sprzecznych z tymi ustaleniami. Ponadto badania przeprowadzone przez Komisję po etapie tymczasowym potwierdziły również, że stowarzyszenia branżowe nie działają niezależnie jako podmioty wolnego rynku, ale znajdują się pod pełną kontrolą KPCh i wdrażają politykę nakazaną przez rząd. Przykładem tego są najnowsze oświadczenia Ge Honglina, sekretarza partii i przewodniczącego Chińskiego Stowarzyszenia Przemysłu Metali Nieżelaznych (China Nonferrous Metals Industry Association, CNMIA) <sup>(74)</sup>, w ramach którego działa również substowarzyszenie na rzecz litu. Jak już określono w motywie 94 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1618 <sup>(75)</sup>, CNMIA jest stowarzyszeniem branżowym, w którym KPCh interweniuje w proces podejmowania decyzji operacyjnych. Chociaż CNMIA, w ramach którego działa również podsekcja dotycząca przemysłu litu, nie było stowarzyszeniem branżowym objętym analizą Komisji na etapie tymczasowym, jego ostatnie stwierdzenia są sprzeczne z twierdzeniami rządu ChRL. W ramach tej „organizacji społecznej”, podobnie jak w kilku stowarzyszeniach branżowych, organizacje partyjne są osadzone w jej strukturze <sup>(76)</sup>. Według sekretarza partii „chociaż stowarzyszenia branżowe są organizacjami społecznymi, wymogi dotyczące rozbudowy Partii są zgodne z wymogami organów centralnych i państwowych” oraz że CNMIA „wdrożyło w pełni decyzje i ustalenia Komitetu Centralnego KPCh i Rady Państwa oraz współpracowało z odpowiednimi departamentami w celu formułowania, publikowania i interpretacji polityki przemysłowej, takiej jak »Wytyczne dotyczące dostosowania struktury przemysłowej«, »Plan prac na rzecz stabilizacji wzrostu w przemyśle metali nieżelaznych« oraz »Metody pobierania dochodów z transferu praw przewozowych«. Ponadto zarówno CBIA, jak i CIAPS są zarządzane przez Radę Państwa. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (483) W odniesieniu do drugiej kwestii podniesionej przez rząd ChRL, jak zauważono w motywie 864 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, rynek chiński uznano za zniekształcony ze względu na politykę krajową i sektorową uchwaloną przez krajowych dostawców akumulatorów, w szczególności politykę dotyczącą struktur cenowych. W związku z tym, niezależnie od faktu, że niektórzy dostawcy akumulatorów lub LFP mogą ustalać różne ceny, uznaje się, że w okresie objętym dochodzeniem na wszystkie zakupy akumulatorów przez przedsiębiorstwa objęte próbą mają wpływ stosowane przez państwo polityka i środki służące realizacji

<sup>(74)</sup> Zob. <https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307>.

<sup>(75)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1618 z dnia 8 sierpnia 2023 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz węgla wolframu, stalianego węgla wolframu oraz węgla wolframu z domieszką proszku metalicznego pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036, Dz.U. L 199 z 9.8.2023, s. 48.

<sup>(76)</sup> „Po pierwsze, [Komitet Partii Stowarzyszenia] podkreśla, że przywództwo partii w Stowarzyszeniu może zostać jedynie wzmocnione, a nie osłabione, oraz zapisuje podporządkowanie się przywództwu partii i wzmocnienie rozbudowy Partii w karcie stowarzyszenia, wyjaśniając status prawny organizacji partyjnej w strukturze zarządzania Stowarzyszenia; po drugie, organizacja Partii jest zakorzeniona w strukturze zarządzania Stowarzyszenia, przywództwo Partii jest zintegrowane ze szczególnymi powiązaniem zarządzania Stowarzyszenia, a wszystkie prace związane z rozbudową Partii są skonkretyzowane, znormalizowane i zinstytucjonalizowane; po trzecie, [Komitet Partii Stowarzyszenia] kształci i ukierunkowuje członków Partii, kadry i pracowników, aby mieli głęboką świadomość na temat tego, że przywództwo Komunistycznej Partii Chin jest najistotniejszą cechą socjalizmu o chińskiej specyfice i największą zaletą systemu socjalistycznego o chińskiej specyfice. Musimy zawsze ufać Partii, kochać ją i pracować na jej rzecz”, źródło, o którym mowa w przypisie 71.

określonych celów polityki. Ocena ta wynika z założenia, że wszyscy dostawcy działają na rynku krajowym w tych samych warunkach rynkowych. Uprawnienia, jakie stowarzyszenia posiadają w stosunku do swoich członków oraz w zakresie polityki cenowej, zostały już szczegółowo przedstawione w sekcji 3.7.2.1.1 lit. b) rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto rząd ChRL nie przedstawił żadnych dowodów na poparcie tego argumentu. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (484) Jeżeli chodzi o punkt trzeci, argumenty rządu ChRL były ogólne, a strona nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie podniesionej kwestii. Komisja przypomina, że przeprowadzono szeroko zakrojone badania dotyczące chińskich stowarzyszeń branżowych i ich członków oraz istniejących mechanizmów kontroli cen, o których mowa w motywach 748, 751, 792–799 i 807–809 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (485) Argument grupy Geely dotyczący władzy rządowej stowarzyszeń branżowych i ich członków nie został poparty dowodami, w związku z czym został odrzucony. W odniesieniu do trzeciego argumentu przedstawionego przez grupę Geely Komisja przypomina, że, jak stwierdzono w motywie 767 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, ani CBIA, ani CIAPS nie publikują pełnego wykazu swoich członków. Komisja przypomina, że – jak już wspomniano w motywie 282 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych – rząd ChRL twierdził, że nie ma kontroli nad CBIA, które nie jest formalnie powiązane z rządem ChRL. Zostało to podważone ustaleniami zawartymi w motywach 777 i 778 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, z których wynika, że rząd ChRL sprawuje pełną kontrolę nad CBIA. Przede wszystkim stowarzyszenie jest bezpośrednio zarządzane przez Radę Państwa Chińskiej Republiki Ludowej (motyw 777 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych), a rząd ChRL pozostaje odpowiedzialny za zarządzanie stowarzyszeniem i wyznaczanie kluczowych osób odpowiedzialnych za jego pracę (motyw 780 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych). W trakcie wizyty weryfikacyjnej w siedzibie rządu ChRL Komisja zwróciła się o sporządzenie wykazu wszystkich członków CBIA. Rząd ChRL odmówił spełnienia tej prośby. 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. Ponadto członkostwo w stowarzyszeniach producentów akumulatorów jest jednym z kilku elementów ocenianych przez Komisję. Zgromadzone dowody wskazują na sytuację, w której rząd ChRL wywiera wpływ na rynek akumulatorów i LFP. Ponadto w odniesieniu do ostatniego argumentu wysuniętego przez grupę Geely, dotyczącego częściowej własności państwa, Komisja przypomina, że relacja między dostawcami materiałów wsadowych a rządem ChRL jest tylko jednym z kilku elementów, które przeanalizowała, tj. otoczenie prawne i gospodarcze panujące w ChRL, cele polityki rządu ChRL dotyczące rozwoju przemysłu BEV oraz podstawowe cechy i funkcje dostawców materiałów wsadowych. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (486) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń przedsiębiorstwo CATL stwierdziło, że Komisja nie wykazała, że rząd ChRL posiada jakiegokolwiek udziały lub sprawuje jakiegokolwiek znaczącą kontrolę nad CATL, wykraczającą poza normalny wpływ rządu w jakimkolwiek kraju, że CATL jest bezsprzecznie spółką prywatną, a partnerstwa zawarte przez CATL z przedsiębiorstwami państwowymi służą jedynie celom komercyjnym. Przedsiębiorstwo CATL podkreśliło również, że umowy o współpracy zawarte z samorządami lokalnymi lub utworzenie Krajowego Centrum Badań Inżynieryjnych nad Technologią Elektrochemicznego Magazynowania Energii nie sugerują jakiegokolwiek wpływu rządu ChRL na CATL. Przedsiębiorstwo dodało również, że ustalanie cen akumulatorów jest całkowicie oparte na zasadach rynkowych i pozbawione jakiegokolwiek wpływu ze strony rządu.
- (487) Przedsiębiorstwo CATL przedstawiło również pewne uwagi na temat stowarzyszeń branżowych, argumentując, że członkostwo CATL w jakimkolwiek stowarzyszeniu nie ma znaczenia dla dochodzenia w sprawie BEV i że takiego członkostwa nie można uznać za zobowiązujące do wdrożenia jakichkolwiek decyzji stowarzyszenia. Przedsiębiorstwo to dodało również, że Komisja nie wskazała żadnych dowodów, które świadczyłyby o tym, że CATL jest zmuszone do działania pod groźbą sankcji.
- (488) Argumenty podniesione przez przedsiębiorstwo CATL były ogólne i nieuzasadnione. Komisja podkreśliła, że relacje między rządem ChRL a przedsiębiorstwem CATL zostały szczegółowo omówione w motywach 786-788 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz że istnieje kilka dokumentów na szczeblu prowincji, które wyraźnie potwierdzają tę współpracę i pokazują, w jaki sposób jest ona powiązana z realizacją kluczowych zadań krajowych (motywy 731, 732, 803, 804 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych). Jeżeli chodzi o ustalanie cen, Komisja przypomniała, że kwestia ta została już omówiona w motywach 802 i 805 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w motywie 484 niniejszego rozporządzenia.



- (489) Jeżeli chodzi o twierdzenia dotyczące członkostwa w stowarzyszeniach, Komisja przypominała, że przeprowadzono szeroko zakrojone badania dotyczące stowarzyszeń branżowych i ich członków oraz że przedsiębiorstwo CATL nie przedstawiło żadnych dowodów na poparcie swoich twierdzeń, że nie powinno być uznawane za „organ publiczny”. Ponadto Komisja odniosła się już do podobnych argumentów w motywie 482 i 485 niniejszego rozporządzenia. W odniesieniu do ostatniej kwestii podniesionej przez przedsiębiorstwo CATL Komisja przypominała, że w motywie 834 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych omówiono już dowody wskazujące na to, że członkowie muszą przestrzegać wytycznych stowarzyszenia mających na celu regulowanie zachowań gospodarczych swoich członków w celu przestrzegania polityki rządu ChRL, aby uniknąć reperkusji ze strony CBIA. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (490) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja zebrała dodatkowe informacje na temat LG Chem Nanjing New Energy Solutions („LG Nanjing”), będącego zagranicznym producentem akumulatorów w Chinach, który zaopatruje kilku producentów eksportujących objętych dochodzeniem. W odniesieniu do LG Nanjing Komisja znalazła dodatkowe dowody potwierdzające jej ustalenia, zgodnie z którymi producenci akumulatorów w Chinach są organami publicznymi, które to dowody wykazały, że budowa LG Nanjing służyła dostarczaniu akumulatorów po niskich cenach z korzyścią dla producentów BEV. Spółka ta została założona w 2015 r. przez LG Chem, jednostkę organizacyjną LG Corp. i spółkę dominującą LG Nanjing<sup>(77)</sup>. W 2014 r. południowo-koreański LG Chem podpisał protokół ustaleń w sprawie współpracy z władzami gminy Nanjing. Zakład z siedzibą w Nanjing otrzymał „różną pomoc władz gminy Nanjing, w związku z czym produkowane akumulatory miały[by] przewagę cenową”<sup>(78)</sup>. Ponadto LG Chem utworzył w 2014 r. spółkę joint venture z dwoma chińskimi partnerami państwowymi (tj. Nanjing Zijin Technology Incubation Special Park Construction Development i Nanjing New Industrial Investment Group), aby zrealizować pierwszy etap budowy fabryki akumulatorów w Nanjing, co świadczy tym samym o tym, że państwo było zaangażowane w tworzenie tego zakładu, a dostawy akumulatorów przez LG po niższych cenach na korzyść producentów samochodów były jednym z deklarowanych celów takiego przedsięwzięcia.
- (491) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń oraz na podstawie dalszej analizy rzeczywistego udziału chińskiego przywozu w rynku UE i USA, a także skutków nadrzędnej polityki rządu ChRL sprzyjającej przemysłowi BEV na rynkach eksportowych, Komisja zmieniła motywy 813 i 814 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych w następujący sposób:
- (492) 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 UE w 2023 r. wynosił blisko 40 %<sup>(79)</sup>. Komisja nie znalazła szczegółowych danych na temat udziału chińskich producentów akumulatorów w rynku w Ameryce Północnej. Z amerykańskich danych celnych<sup>(80)</sup> wynika jednak, że w 2023 r. same Stany Zjednoczone bezpośrednio przywozły z Chin akumulatory litowo-jonowe o wartości 13,1 mld USD, co stanowiło 70 % całego przywozu akumulatorów litowo-jonowych do USA w 2023 r. Ponadto Unia Europejska i Ameryka Północna są dwoma największymi odbiorcami chińskiego wywozu litu. Biorąc pod uwagę powyższe dowody, Komisja nie mogła wykluczyć, że chińscy producenci akumulatorów również stanowiliby znaczny odsetek udziału w rynku Ameryki Północnej. Potwierdzają to również dane BMI, które pokazują, że rynki UE i Ameryki Północnej były zależne od przywozu w okresie objętym dochodzeniem, ponieważ dostawy krajowe stanowiły odpowiednio tylko 26 i 34 % popytu. Jednocześnie ChRL dysponowała wystarczającą nadwyżką podaży akumulatorów, aby wypełnić tę lukę. Wobec braku elementów świadczących o tym, że jest inaczej, Komisja uznała, że przywóz akumulatorów z ChRL mógł wypełnić taką lukę, a jego udział w tych dwóch rynkach wynosił do około 70 %. Chociaż porównanie cen pokazuje, że ceny na rynkach innych

<sup>(77)</sup> [https://www.lgchem.com/upload/file/introduce/2020\\_IntroductionofLGChem\\_ENG%5B7%5D.pdf](https://www.lgchem.com/upload/file/introduce/2020_IntroductionofLGChem_ENG%5B7%5D.pdf).

<sup>(78)</sup> Zob. <https://www.chinanews.com.cn/auto/2014/07-04/6350650.shtml>.

<sup>(79)</sup> <https://www.businesskorea.co.kr/news/articleView.html?idxno=204581>; [https://jw.ijjwei.com/n/882555#:~:text=Chinese%20battery%20makers%20see%20European,in%20first%20half%20of%202023&text=\(JW%20Insights\)%20Oct%2030%20%2D%2D,SNE%20Research%20on%20October%2029](https://jw.ijjwei.com/n/882555#:~:text=Chinese%20battery%20makers%20see%20European,in%20first%20half%20of%202023&text=(JW%20Insights)%20Oct%2030%20%2D%2D,SNE%20Research%20on%20October%2029).

<sup>(80)</sup> [https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/what-us-tariffs-on-chinese-batteries-mean-for-decarbonization-and-taiwan/#:~:text=Chinese%20Lithium%2Dion%20Battery%20Exports%20to%20USMCA%20\(Billion%20USD\)&text=According%20to%20the%20US%20Census,2023%2C%20as%20measured%20in%20value](https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/what-us-tariffs-on-chinese-batteries-mean-for-decarbonization-and-taiwan/#:~:text=Chinese%20Lithium%2Dion%20Battery%20Exports%20to%20USMCA%20(Billion%20USD)&text=According%20to%20the%20US%20Census,2023%2C%20as%20measured%20in%20value).

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.

- (493) Jeżeli chodzi o CATL, wobec braku bardziej precyzyjnych danych Komisja przeanalizowała sprawozdania roczne CATL za lata 2021–2022. Sprawozdania wykazały pogorszenie rentowności na chińskim rynku krajowym, co zostało zrekompensowane 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. Natomiast na rynkach eksportowych przedsiębiorstwo CATL było w stanie narzucać wyższe ceny i osiągać wyższe zyski, a jednocześnie nadal korzystało ze wsparcia otrzymanego przez rząd ChRL. Różnica w poziomach rentowności na rynku eksportowym i krajowym wyraźnie pokazuje, że przedsiębiorstwo 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 przedsiębiorstwo CATL było zmuszone w związku z polityką rządu ChRL do dostarczania akumulatorów do krajowego przemysłu BEV po niższych cenach. Praktyka taka znajduje również potwierdzenie w postanowieniach zawartych w statucie CATL i powiązanim systemie zarządzania transakcjami, jak wyjaśniono w motywie 801 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, które stanowią, że ceny wszelkiego rodzaju transakcji z podmiotami powiązanymi są ustalane przez państwo.
- (494) W związku z tym, w porównaniu z motywami 813 i 814 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja zmieniła procentowy udział chińskich producentów akumulatorów w rynku UE i Ameryki Północnej, koncentrując się głównie na analizie rynku UE (motyw 492 niniejszego rozporządzenia) oraz na analizie rentowności przedsiębiorstwa CATL na rynku krajowym i rynkach eksportowych (motyw 493 niniejszego rozporządzenia).
- (495) Wobec braku dalszych uwag oraz w świetle dodatkowych ustaleń Komisji potwierdzono wnioski wyciągnięte w motywach 702–821 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- b) Dostawcy akumulatorów działający jako podmioty prywatne, którym rząd ChRL powierzył lub nakazał wykonywanie zadań
- (496) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i grupa Geely zakwestionowali ustalenie, zgodnie z którym rząd ChRL powierzył lub wyznaczył wykonywanie zadań dostawcom akumulatorów i LFP. W szczególności rząd ChRL stwierdził, że:
- 1) Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów na to, że rząd ChRL ingeruje w bieżącą działalność przedsiębiorstw lub w ceny ich produktów oraz że fakt, iż trend cen krajowych różni się od cen eksportowych lub międzynarodowych, nie ma wpływu na wniosek, że ceny są ustalane przez rząd ChRL.
  - 2) Komisja błędnie zinterpretowała art. 46 statutu CATL i popełniła błąd w tłumaczeniu. Rząd ChRL stwierdził, że przepis ten określa zasady uwzględniania powiązanych transakcji, w tym pięć różnych scenariuszy zwolnienia z przeglądu: tj. transakcje w niektórych ograniczonych sektorach, udział w przetargach publicznych i aukcjach, transakcje, w których przedsiębiorstwo jednostronnie uzyskuje korzyść, dostarczanie środków finansowych przez podmiot powiązany na rzecz przedsiębiorstwa o stopie procentowej nie wyższej niż ta określona przez LBCh lub gdy przedsiębiorstwo dostarcza własnemu zarządowi produkty i usługi na takich samych warunkach jak te dostarczane przez podmioty niepowiązane. Po drugie, rząd ChRL stwierdził, że tłumaczenie przepisów art. 46 powinno brzmieć „w przypadku gdy cena transakcji z podmiotem powiązaniem jest określana przez państwo”.

- (497) Grupa Geely stwierdziła, że a) członkostwo w stowarzyszeniach jest niewystarczające, aby wykazać, że rząd ChRL powierzył lub wyznaczył wykonywanie zadań dostawcom akumulatorów; b) brak jest dowodów na to, że rząd powierzył lub wyznaczył dostawcom akumulatorów, którzy są własnością podmiotów zagranicznych, nie są członkami CBIA lub CIAPS lub nie są własnością państwa, dostarczanie akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia; c) dowody, na których opiera się Komisja w odniesieniu do powierzenia i wyznaczenia wykonywanie zadań, nie potwierdzają ustalenia, że rząd ChRL powierzył lub wyznaczył CBIA i CIAPS lub ich członkom wykonywanie zadań w zakresie dostarczania akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia.
- (498) Na wstępie Komisja przypomniała, że jej ustalenia oparto na dostępnym stanie faktycznym zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego, ponieważ rząd ChRL odmówił dostarczenia niezbędnych informacji i udziału w dyskusji na ten temat.
- (499) Jeżeli chodzi o kwestie merytoryczne, w odniesieniu do pierwszego argumentu podniesionego przez rząd ChRL Komisja przypomniała ustalenia zawarte w sekcji 3.7.2.1.1 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i podkreśliła, że w pkt 1 (motywy 760–789 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych), obejmującym relacje między dostawcami materiałów wsadowych a rządem ChRL, Komisja ustaliła wszechobecność rządu ChRL w codziennym zarządzaniu zarówno w stowarzyszeniach branżowych, jak i w przedsiębiorstwach prywatnych. Jeżeli chodzi o ceny, ceny krajowe nie tylko różnią się od cen eksportowych lub międzynarodowych, ale również stwierdzono, że są one stale niższe od cen eksportowych ze względu na politykę sektorową wprowadzoną przez rząd ChRL w Chinach (zob. motywy 816 i 920 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych w odniesieniu do ustaleń dotyczących różnic między chińskimi cenami krajowymi a cenami eksportowymi). Różnica między chińskimi cenami krajowymi a cenami światowymi, z wyłączeniem Chin, została uwzględniona w motywach 858–860 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (500) Jeśli chodzi o tłumaczenie art. 46 statutu CATL, nawet poprzez dodanie w zdaniu „w przypadku gdy” w zdaniu „cena transakcji z podmiotem powiązaniem jest określana przez państwo”, nie ma to wpływu na treść ustaleń Komisji. Tekst zawiera bowiem jednoznacznie postanowienia, zgodnie z którymi z pewnością istnieją przypadki, w których ceny transakcji z podmiotem powiązaniem są określane przez państwo. Ponadto rząd ChRL nie zakwestionował brzmienia art. 22 systemu zarządzania transakcjami z podmiotami powiązanymi CATL, który zawiera podobne postanowienie. Rząd ChRL twierdził także, że to określanie cen dotyczy pięciu różnych scenariuszy, ale nie przedstawiono żadnych dowodów na poparcie tego stwierdzenia. W każdym razie ustalenia opierają się na dostępnym stanie faktycznym, ponieważ rząd ChRL odmówił współpracy, a uwaga dotycząca konkretnego elementu tłumaczenia wyjętego z kontekstu pozostałych elementów i dowodów, na których oparła się Komisja, nie może podważyć ustaleń w tej kwestii. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (501) Argumenty podniesione przez grupę Geely były ogólne i nieuzasadnione. Komisja przypomina, że przeprowadzono szeroko zakrojone badania dotyczące stowarzyszenia branżowego i jego członków oraz że grupa Geely nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie swoich argumentów, że rząd ChRL nie powierzył ani nie wyznaczył wykonywania zadań producentom akumulatorów. Ponadto Komisja podkreśla, że CBIA i CIAPS nie opublikowały pełnego wykazu członków (motyw 767 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych), w związku z czym, jak już wyjaśniono w motywie 485 niniejszego rozporządzenia, członkami tych stowarzyszeń może być jeszcze więcej dostawców akumulatorów. Ponadto posiadanie statusu przedsiębiorstwa, które jest własnością podmiotów zagranicznych, nie wyklucza możliwości bycia organem publicznym (jeżeli powierzono mu władzę publiczną) lub któremu rząd ChRL powierzył lub wyznaczył wykonywanie zadań. Jak określono w motywie 485 niniejszego rozporządzenia, również producenci akumulatorów, którzy są własnością podmiotów zagranicznych, zachowywali się w taki sam sposób jak chińscy producenci akumulatorów. Na tej podstawie argumenty te zostały odrzucone.
- (502) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że nie zgadza się z analizą przeprowadzoną przez Komisję w motywach 499-501 powyżej, powołując się na fakt, że a) Komisja nie przedstawiła dowodów na powszechny wpływ rządu ChRL na codzienną działalność dostawców materiałów wsadowych; b) fakt, że ceny krajowe materiałów wsadowych są niższe od cen eksportowych, jest wynikiem pełnej konkurencji na chińskim rynku, który charakteryzuje się większym popytem na te materiały; oraz c) w tłumaczeniu art. 46 umowy przedsiębiorstwa CATL i art. 22 systemu zarządzania transakcjami z podmiotami powiązanymi CATL słowo „jeżeli” jest niezbędne do prawidłowego zrozumienia treści tego przepisu. W tym względzie rząd ChRL twierdził, że termin „określony przez państwo” należy rozumieć jako istniejący w hipotetycznej sytuacji, a nie jako wskazanie, że państwo ustala ceny, powołując się przy tym na ustawę o cenach Chińskiej Republiki Ludowej<sup>(81)</sup> i centralny katalog cen<sup>(82)</sup> jako dowody potwierdzające, aby podkreślić, że akumulatory nie są objęte zakresem.

<sup>(81)</sup> [https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content\\_WS6035f101c6d0719374af97b2.html](https://english.www.gov.cn/services/doingbusiness/202102/24/content_WS6035f101c6d0719374af97b2.html).

<sup>(82)</sup> Tłumaczenie na język angielski jest dostępne na stronie: [https://www.industry.gov.au/sites/default/files/adc/public-record/exhibit\\_d8.2\\_-\\_central\\_government\\_pricing\\_catalogue\\_-\\_2020.pdf](https://www.industry.gov.au/sites/default/files/adc/public-record/exhibit_d8.2_-_central_government_pricing_catalogue_-_2020.pdf).



- (508) Komisja przypominała najpierw, że zestaw środków wprowadzonych przez rząd ChRL miał przynieść korzyści tylko niektórym sektorom przemysłu, w tym krajowego przemysłu BEV. Mimo że zakłócenia dotyczące akumulatorów przynoszą korzyści również produktom innym niż BEV, korzyść ta jest wyraźnie ograniczona, ponieważ jest dostępna tylko dla niektórych sektorów przemysłu w Chinach, tj. tylko tych w łańcuchu wartości akumulatorów. Środki są zatem szczególne w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego. Ponadto grupa Geely nie wskazała żadnych elementów ani nie przedstawiła żadnych dowodów wskazujących, że warunki określone w art. 4 ust. 2 lit. b) rozporządzenia podstawowego i art. 2 ust. 1 lit. a) Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych zostaną spełnione w omawianym przypadku. Ponieważ zestaw środków wprowadzony przez rząd ChRL spełniał wymogi określone w art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, argumenty te odrzucono.
- (509) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa Geely twierdziła, że analiza Komisji była sprzeczna i nie zawierała wystarczających dowodów, ponieważ a) Komisja nie miała dostępu do pełnego zestawu informacji na temat członkostwa przedsiębiorstw w CBIA i CIAPS; oraz b) ustalając specyficzność *de iure*, Komisja nie przedstawiła uzasadnionego i odpowiedniego wyjaśnienia swoich ustaleń oraz że w swoich wnioskach Komisja wyraźnie uznała, że zakłócenia dostaw akumulatorów również przynoszą korzyści producentom pojazdów typu BEV, i nie zakwestionowała faktu, że akumulatory są nadal dostępne do zakupu w różnych sektorach i na różnych rynkach. Z powyższych względów grupa Geely twierdzi, że Komisja nie mogła prawidłowo stwierdzić, że dostarczanie akumulatorów jest *de iure* specyficzne, oraz że nie ma dowodów na to, że organ przyznający pomoc lub przepisy, na podstawie których działa organ przyznający, wyraźnie ograniczają dostęp do subsydium, jak sugeruje Komisja.
- (510) W odniesieniu do pierwszego argumentu przedstawionego przez grupę Geely Komisja podkreśliła, że zgodnie z motywem 485 niniejszego rozporządzenia podczas wizyty weryfikacyjnej w rządzie ChRL Komisja zwróciła się o wykaz wszystkich członków CBIA, jednak rząd ChRL odmówił jego dostarczenia. 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. Ponadto Komisja przeprowadziła szczegółową analizę udziału przedsiębiorstw w stowarzyszeniach branżowych pomimo braku współpracy ze strony rządu ChRL i braku przejrzystości ze strony stowarzyszeń branżowych; jak wyjaśniono w motywie 767 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych 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. Jeżeli chodzi o drugi argument podniesiony przez grupę Geely, Komisja odniosła się już do niego w motywie 508 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym oba argumenty zostały odrzucone.
- (511) Ze względu na brak dalszych uwag potwierdzono ustalenia określone w motywach 856–857 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

c) Obliczanie kwoty subsydiów

- (512) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że poziom referencyjny nie powinien wykluczać chińskich cen rynkowych, ponieważ:
- warunki stosowania zewnętrznych poziomów referencyjnych zgodnie z art. 14 lit. d) Porozumienia w sprawie subsydiów i środków wyrównawczych nie mają zastosowania w tym przypadku. Rząd ChRL przypomniał, że w Sprawozdaniu Organu Apelacyjnego w sprawie USA – *Softwood Lumber IV* <sup>(84)</sup> ustalono, że konkretne fakty dotyczące tego, czy ceny prywatne zostały zniekształcone przez dominującą pozycję rządu na rynku jako dostawcy niektórych towarów (dominująca rola), należy ustalać indywidualnie dla każdego przypadku w świetle konkretnych faktów każdego dochodzenia. Ponadto rząd ChRL wskazał, że Organ Apelacyjny orzekł, iż muszą istnieć dowody na bezpośredni wpływ interwencji rządowej na ceny, w przeciwnym razie wymagana jest bardziej szczegółowa analiza sposobu, w jaki rząd interweniował w sprawie cen (Sprawozdanie Organu Apelacyjnego – *Stany Zjednoczone – Środki wyrównawcze (Chiny)* (art. 21.5 – *Chiny*), WT/DS437/AB/RW, pkt 5.159).

<sup>(84)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, *Stany Zjednoczone Ameryki – Określenie ostatecznego cła wyrównawczego w odniesieniu do niektórych rodzajów drewna miękkiego z Kanady*, WT/DS257/AB/R, pkt 102.

- Fakt, że akumulatory NMC i LFP mają różne właściwości fizyczne i nie są porównywalne oraz że cena akumulatorów NMC nie może być wykorzystana jako cena referencyjna dla LFP. Rząd ChRL dodał, że ze względu na wielkość chińskiego rynku akumulatorów ilość i warunki zakupu mogą znacznie różnić się od danych referencyjnych BMI, które opierają się na transakcjach zagranicznych, oraz że Komisja nie wykazała, że uwzględniła ten czynnik. Ponadto według rządu ChRL wykorzystanie przez Komisję porównań średnich cen ważonych różnych elementów chemicznych do obliczenia ceny referencyjnej akumulatorów może nie odzwierciedlać rzeczywistej ceny na konkurencyjnym rynku.
- (513) W odniesieniu do argumentu rządu ChRL i grupy Geely, których uwagi streszczono poniżej w motywie 515 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z którym to argumentem zastosowany poziom referencyjny powinien odnosić się do aktualnych warunków rynkowych w stosunku do przedmiotowych towarów w kraju dostawy, Komisja zauważyła, że w swojej analizie organu publicznego oraz powierzenia i wyznaczenia uwzględniła odpowiednią politykę sektorową, w szczególności w zakresie cen, w sekcji 3.7.2.1.1 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, a w szczególności w pkt 3 lit. b). Ponadto w motywach 541–542 niniejszego rozporządzenia uwzględniono dodatkowe badania potwierdzające dowody kontroli cen przez rząd. W świetle ustaleń zawartych w sekcji 3.7.2.1 oraz w motywach 846 i 918 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja ustaliła, że obowiązująca w Chinach polityka sektorowa zniekształca ceny akumulatorów na całym rynku krajowym. W rezultacie Komisja ustaliła, że warunki dominujące w Chinach nie mogły zostać skorygowane, na podstawie rzeczywistych kosztów, cen i innych czynników dostępnych w tym kraju, o odpowiednią kwotę odzwierciedlającą normalne warunki rynkowe. W związku z tym zgodnie z art. 6 lit. d) pkt (ii) rozporządzenia podstawowego Komisja musiała odwołać się do cen referencyjnych na rynku światowym.
- (514) Ponadto, wbrew temu, co twierdził rząd ChRL w swoim drugim punkcie, cena akumulatorów NMC nie została wykorzystana w odniesieniu do ceny akumulatorów LFP. Jak wyjaśniono w motywach 847 i 859 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, dane BMI umożliwiły obliczenie poziomów referencyjnych dla okresu objętego dochodzeniem w podziale na skład chemiczny, a mianowicie LFP i NMC. Ponadto, jak zauważono w tym samym motywie, w odniesieniu do składu chemicznego uwzględniono również wagę różnych podkategorii akumulatorów NMC (111, 523, 622, 811). Po drugie, jak wyjaśniono w motywach 843–855 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja uznała chińskie ceny krajowe za zniekształcone zgodnie z art. 6 lit. d) pkt (ii) rozporządzenia podstawowego. W każdym razie chińskie średnie ceny zgodnie z danymi BMI pochodzą od chińskich uczestników rynku. Z tego powodu, jak wyjaśniono w motywie 859 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, chińskie średnie ceny zostały wyłączone z ceny referencyjnej w danych BMI. W związku z tym zastosowany poziom referencyjny BMI odzwierciedlał średnie światowe ceny za kw/h ogniwi odpowiednio dla LFP i NMC. Gdyby Komisja opierała się na poziomach referencyjnych obejmujących (również) chińskie ceny, na które miały wpływ zniekształcenia spowodowane interwencją rządu ChRL, te poziomy referencyjne z definicji nie byłyby odpowiednie do obliczenia korzyści. Ponadto rząd ChRL nie przedstawił żadnych dowodów na to, w jaki sposób ilość i warunki zakupu akumulatorów w Chinach mogą różnić się od ilości i warunków zgłoszonych w danych BMI. W związku z powyższym argument ten został odrzucony.
- (515) Grupa Geely stwierdziła, że:
- Przy obliczaniu korzyści należy wyłączyć zakupy akumulatorów od dostawców, którzy nie są własnością państwa lub członkami odpowiednich stowarzyszeń branżowych.
  - Komisja odwołała się do poziomu referencyjnego poza granicami kraju, nie odnosząc się do wymogu, zgodnie z którym stosowany poziom referencyjny powinien odnosić się do aktualnych warunków rynkowych w stosunku do przedmiotowych towarów w kraju dostawy.
  - Dostosowania dokonane przez Komisję w odniesieniu do cen, które grupa Geely zapłaciła domniemanym powiązanim dostawcom, nie są uzasadnione i argumentowała, że spółki CATL i Jiangsu Contemporary Ampere nie powinny być uznawane za dostawców powiązanych. Dostosowania dokonane przez Komisję nie uwzględniały w odpowiedni sposób szczególnych właściwości zakupionych akumulatorów i nieprawidłowo zastąpiono w nich ceny od powiązanych dostawców cenami od niepowiązanych dostawców. Ponadto zastosowanie przez Komisję średniej ceny referencyjnej do wszystkich rodzajów akumulatorów i obliczenie przez nią korzyści w odniesieniu do wszystkich zakupów akumulatorów w okresie objętym dochodzeniem było niewłaściwe, ponieważ niektóre akumulatory nie były wykorzystywane do produkcji pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym (BEV) w celu wywozu do UE.

- (516) W odniesieniu do pozostałych argumentów podniesionych przez Geely Komisja podkreśliła, że:
- Jak zauważono w motywie 864 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i w motywach 513–514 powyżej, rynek chiński uznano za zniekształcony ze względu na politykę krajową i sektorową oraz powiązane środki wprowadzone przez krajowych dostawców akumulatorów, w szczególności te dotyczące struktur cenowych. Środki te, które zostały już wymienione i wyjaśnione w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, obejmują: wsparcie inwestycyjne ze strony rządu (motyw 719), zachęty podatkowe (motyw 722), fundusze wspierające (motyw 721), cele rozwojowe i sprzedaży (motyw 725), zastawy kapitałowe, nagrody, odszkodowania z ubezpieczeń, wsparcie rządowe w zakresie użytkowania gruntów, energii elektrycznej i gazu (motyw 726), specjalne fundusze inwestycyjne, wsparcie kredytowe (motyw 730), gwarancje finansowe, pożyczki konsorcjalne (motyw 734). Ponadto Komisja znalazła kilka przykładów środków rządu ChRL dotyczących ustalania cen akumulatorów i redukcji kosztów dla przemysłu BEV, zawartych w planie NEV na lata 2012–2020 (motyw 745), planie działania w zakresie akumulatorów z 2017 r. (motyw 746 i 747) oraz w zawiadomieniu w sprawie przemysłu akumulatorów (motyw 749), a także w oficjalnych oświadczeniach prasowych (motyw 751). W związku z tym, niezależnie od faktu, że niektórzy dostawcy akumulatorów mogą nie być bezpośrednimi podmiotami powiązanymi z uznanymi stowarzyszeniami lub instytucjami rządowymi, uznaje się, że środki te mają wpływ na wszystkie zakupy akumulatorów przez grupę Geely w okresie objętym dochodzeniem. Ocena ta wynika z założenia, że wszyscy dostawcy, którzy prowadzą działalność na rynku krajowym, niezależnie od tego, czy stanowią własność publiczną lub prywatną, postępują zgodnie z polityką rządową i cenami, a zatem w równym stopniu wpływają na nich te same zniekształcone warunki rynkowe. Ponadto Komisja przypomina, że – jak wyjaśniono w motywie 767 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych – zarówno CBIA, jak i CIAPS nie publikują pełnej listy członków. Ze względu na brak kompletnych informacji na temat członkostwa w jednym z tych dwóch stowarzyszeń Komisja nie może uznać z całą pewnością, że żadne przedsiębiorstwo nie jest członkiem.
  - Jak zauważono w motywie 845 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, ze względu na częściową odmowę współpracy ze strony rządu ChRL, Komisja nie posiadała kluczowych informacji na temat sytuacji rynkowej dostawców akumulatorów w Chinach oraz na temat ewentualnych dostosowań, których należało dokonać, natomiast informacje zebrane i zweryfikowane u współpracujących producentów eksportujących objętych próbą dotyczyły konkretnych ilości, kW/h, składu chemicznego akumulatorów (NMC lub LFP) wykorzystywanych do produkcji BEV przez objętych próbą producentów eksportujących w okresie objętym dochodzeniem. W tym kontekście, jak zauważono w motywie 847 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i w motywach 513–514 powyżej, dane BMI umożliwiły obliczenie poziomów referencyjnych dla okresu objętego dochodzeniem w podziale na skład chemiczny, a mianowicie LFP i NMC. Co więcej, jeśli chodzi o skład chemiczny, uwzględniono również wagę różnych podkategorii akumulatorów NMC (111, 523, 622, 811) w oparciu o odpowiedni popyt w sektorze pojazdów elektrycznych. W związku z tym Komisja uznała, że ceny referencyjne BMI właściwie odzwierciedlały różnice w cenach różnych rodzajów akumulatorów, w szczególności zakupionych przez objętych próbą producentów eksportujących. Ponadto strona nie uzasadniła, a tym bardziej nie przedstawiła dowodów dotyczących żadnego aspektu, w którym dane BMI mogłyby kolidować z zakupami akumulatorów dokonywanymi przez eksporterów objętych próbą.
- (517) Jeśli chodzi o argumenty podniesione w odniesieniu do dostosowań, po pierwsze, jak zauważono w motywach 858 i 859 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, oraz w odniesieniu do specjalnego ujawnienia grupy Geely, Komisja przeanalizowała informacje zawarte w aktach sprawy dotyczące ceny transferowej w celu ustalenia, czy transakcje zakupu akumulatorów można uznać za dokonane na warunkach rynkowych. Informacje zawarte w aktach sprawy, tj. przedłożone porozumienia cenowe i umowy grupy Geely, nie zawierały jednak żadnych informacji w tym zakresie, które mogłyby wskazywać na ceny stosowane przez powiązanych dostawców wobec Geely Group i innych niezależnych klientów. W związku z tym Komisja nie była w stanie ustalić, czy ceny zapłacone powiązanym dostawcom miały charakter wolnorynkowy, ani zastosować takich cen. W rezultacie Komisja zastąpiła te powiązane ceny ceną zapłaconą za kw/h za podobny rodzaj akumulatorów niepowiązanym dostawcom. Chociaż grupa Geely twierdziła, że dostarczyła przykładową umowę na zakup akumulatorów między powiązanymi podmiotami grupy Geely, w której odniesiono się do ceny rynkowej surowców, umowa taka nie wskazywała, aby ceny zapłacone między tymi powiązanymi podmiotami za nabycie akumulatorów miały charakter wolnorynkowy, ani nie zawierała żadnych niezależnych wycen tych cen rynkowych.
- (518) Po drugie, w odniesieniu do zakupów dokonywanych przez grupę Geely od powiązanego dostawcy CATL, biorąc pod uwagę istnienie spółek joint venture między grupą Geely i CATL, te dwa przedsiębiorstwa uznano za powiązane w ramach niniejszego postępowania, w związku z czym zakupy dokonane przez Geely od tego dostawcy uznano za transakcje między powiązanymi stronami.

- (519) Po trzecie twierdzenie, zgodnie z którym Komisja ograniczyła się do zastąpienia cen dostawców powiązanych ceną za kilowatogodzinę (kW/h) płaconą dostawcom niepowiązanym, jest błędne. Zgodnie z motywem 859 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych ceny między powiązаныmi stronami w ramach grupy Geely zastąpiono ceną płaconą za kW/h za porównywalne produkty od niepowiązanych dostawców. Oznacza to wykorzystanie ceny zapłaconej przez konkretny podmiot Geely swojemu niepowiązanemu dostawcy na potrzeby odpowiedniego składu chemicznego akumulatorów (LFP i NMC) i ich rodzaju (ogniwo, moduł lub zestaw). W przypadkach, w których ten sam podmiot Geely nie dokonywał zakupów od niepowiązanych dostawców, jak stwierdzono w motywie 859 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, stosowano średnią ważoną cenę za kW/h dla podobnych produktów na poziomie grupy Geely. Podejście to było konsekwentnie stosowane na podstawie kW/h, biorąc pod uwagę zarówno skład chemiczny akumulatorów (LFP i NMC), jak i ich rodzaj (ogniwo, moduł lub zestaw).
- (520) Po czwarte, Komisja nie ograniczyła się do stosowania średniej ceny referencyjnej dla wszystkich rodzajów akumulatorów. Kiedy grupa Geely zgłosiła zakupy akumulatorów o różnej pojemności kW/h (np. 143/120/88 kW/h), Komisja wzięła pod uwagę najwyższą moc, co było najbardziej konserwatywnym podejściem. Ponadto ani różne podkategorie akumulatorów NMC (111, 523, 622, 811), ani formy akumulatorów (np. kieszeń) nie były systematycznie zgłaszane przez przedsiębiorstwa należące do grupy Geely, ani nie zawierały takich szczegółów we wstępnych uwagach. W związku z tym Komisja nie mogła zastosować tych specyficznych cech do grupy Geely. W każdym razie twierdzenie, że akumulatory NMC (typ NCM111) i akumulatory kieszeniowe nie są wykorzystywane w BEV grupy Geely przeznaczonych na rynek UE i powinny być zostać wyłączone z obliczeń, jest pozbawione znaczenia. Ponieważ dostarczanie akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia przyniosło korzyści całej produkcji BEV, a nie tylko wywóz do Unii, korzyść obliczona z tytułu zakupu akumulatorów jest wyrażona w odniesieniu do wszystkich BEV wyprodukowanych przez grupę, niezależnie od ich miejsca przeznaczenia, zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia podstawowego.
- (521) Po piąte w odniesieniu do argumenty, że niektóre akumulatory nie były wykorzystywane do produkcji BEV lub w pojazdach BEV przeznaczonych na wywóz do Unii, w związku z czym należało je wykluczyć, Komisja zauważyła, że producenci eksportujący objęci próbą zostali poinstruowani o konieczności zgłaszania wszystkich swoich zakupów akumulatorów do produkcji BEV. W szczególności, oprócz podania szczegółów każdej transakcji zakupu, eksporterzy byli zobowiązani do wskazania modelu BEV, do którego wykorzystano każdy akumulator. W związku z tym uwzględniono wszystkie transakcje zakupu akumulatorów, a obliczoną korzyść wyrażono na podstawie całkowitej liczby wyprodukowanych BEV, niezależnie od ich przeznaczenia. Grupa SAIC stwierdziła, że zgodnie z art. 28 ust. 3 rozporządzenia podstawowego informacje dotyczące zakupów akumulatorów przedstawione przez nią w formie skróconej nie powinny zostać pominięte przez Komisję, która zamiast tego opierała się na informacjach dostarczonych przez innego producenta eksportującego jako dostępnym stanie faktycznym.
- (522) Jak wspomniano w motywie 348 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja uznała, że grupa SAIC celowo zatajała informacje, które były łatwo dostępne i w związku z tym nadmiernie utrudniła Komisji dokonanie odpowiednio dokładnych ustaleń. Ponadto, jak zauważono w motywie 349, Komisja stwierdziła, że nie można było zweryfikować dokładności ograniczonych informacji dostarczonych przez grupę SAIC w odniesieniu do wartości lub ilości. Z tych powodów i zgodnie z art. 28 ust. 3 Komisja nie mogła oprzeć się na informacjach przekazanych przez grupę SAIC. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.
- (523) Grupa SAIC twierdziła również, że wnioski przedstawione w motywie 700 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych nie zostały należycie uzasadnione, ponieważ Komisja nie wyjaśniła powodów, dla których uzasadnione było wykorzystanie informacji innej grupy producentów eksportujących dotyczących zakupów akumulatorów. W szczególności przedsiębiorstwo to odniosło się do motywu 811 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w którym Komisja stwierdziła, że informacje dotyczące grupy Geely „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 tym grupa SAIC uznała, że w wyniku tego programu subsydiowania najwyższy margines subsydiowania obliczony dla pojedynczego programu subsydiowania dla grupy SAIC miał poważne potencjalne konsekwencje finansowe.



- (524) Jak wspomniano w motywie 318 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, grupa SAIC przedstawiła jedynie częściowe informacje dotyczące swoich zakupów akumulatorów, których dokładność zarówno pod względem wartości, jak i ilości nie mogła zostać zweryfikowana przez Komisję. W związku z tym Komisja poinformowała grupę SAIC o swoim zamiarze skorzystania z dostępnego stanu faktycznego w rozumieniu art. 28 rozporządzenia podstawowego i zwróciła się do grupy SAIC o przedstawienie uwag. Uwagi przedstawione przez grupę SAIC nie mogły zmienić oceny Komisji, w związku z czym Komisja musiała oprzeć się na dostępnym stanie faktycznym.
- (525) W tym względzie Komisja wykorzystała informacje, które były dostępne w aktach sprawy; tj. informacje pochodzące od innej niezintegrowanej grupy producentów eksportujących, którzy zakupili podobne akumulatory i produkowali podobne modele BEV. Była to jedyna niezintegrowana grupa objęta próbą, która zakupiła akumulatory i miała znaczną sprzedaż krajową i eksportową BEV w okresie objętym dochodzeniem. Fakt, że informacje dotyczące grupy Geely w odniesieniu do wpływu kontroli rządowej nad stowarzyszeniem branżowym akumulatorów trakcyjnych na ceny akumulatorów pobierane od producentów BEV nie zostały same w sobie uznane za wystarczające, nie wyklucza wykorzystania informacji na temat zakupów akumulatorów przez grupę Geely pod względem cen i odpowiednich obliczeń korzyści jako istotnego stanu faktycznego dostępnego w aktach sprawy. W szczególności motyw 811 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych dotyczy innej kwestii ustalenia wpływu kontroli rządowej nad cenami akumulatorów. Jedynym wnioskiem zawartym w tym motywie było to, że ze względu na mniejszy udział w rynku i wielkość sprzedaży akumulatorów grupy Geely nie można było ustalić takiej kontroli wyłącznie na tej podstawie. W motywie tym nie poruszono kwestii wiarygodności cen akumulatorów grupy Geely, a tym bardziej nie wyciągnięto wniosku, że takie ceny akumulatorów nie były reprezentatywne dla cen akumulatorów na chińskim rynku krajowym. W rzeczywistości te ceny akumulatorów z grupy Geely były najwłaściwszym poziomem referencyjnym w aktach sprawy, biorąc pod uwagę poziom integracji grupy i rodzaje akumulatorów, których to dotyczy, zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego. Ponadto, jak wspomniano w motywie 860 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i aby odzwierciedlić sytuację grupy SAIC, Komisja wyłączyła z obliczeń korzyści niektóre akumulatory przeznaczone do modeli BEV, które nie były podobne do akumulatorów sprzedawanych przez grupę SAIC.
- (526) Ponadto grupa SAIC została poinformowana, na początku dochodzenia i w trakcie wymiany informacji o możliwym zastosowaniu dostępnego stanu faktycznego, że po jego zastosowaniu wynik dochodzenia może być mniej korzystny dla strony niż w przypadku, gdyby strona ta współpracowała. W każdym razie grupa SAIC nie zaproponowała żadnego alternatywnego źródła informacji w tym zakresie. Na tej podstawie argument ten został odrzucony. Na podstawie powyższego oraz przepisów zawartych w motywach 700 i 860 środków tymczasowych Komisja uznała, że informacje dotyczące grupy Geely stanowią rozsądny substytut informacji niezbędnych do dokonania ustaleń dotyczących grupy SAIC, oraz wyjaśniła powody, dla których uzasadnione było wykorzystanie informacji innej grupy producentów eksportujących dotyczących zakupów akumulatorów.
- (527) W swoich uwagach po opublikowaniu rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych spółka Tesla (Shanghai) argumentowała, że nie istnieje żadna korzyść w zakresie dostarczania akumulatorów i kluczowych materiałów wsadowych do ich produkcji ze względu na szczególną sytuację w zakresie zamówień, której ze względu na poufność nie można było ujawnić w rozporządzeniu. Z powodów wyjaśnionych w specjalnym ujawnieniu temu producentowi eksportującemu argument ten został odrzucony.
- (528) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń spółka Tesla (Shanghai) przedstawiła uwagi dotyczące przydziału korzyści w odniesieniu do akumulatorów. Uwagi te zostały częściowo przyjęte i uwzględnione w ujawnieniu dotyczącym konkretnego przedsięwzięcia.
- (529) Kilku współpracujących producentów eksportujących przedstawiło wnioski dotyczące kwoty subsydium na podstawie danych BMI wykorzystanych przez Komisję, w tym wyboru metodyki i istnienia błędów pisarskich. W związku z tymi twierdzeniami Komisja dokładniej przeanalizowała odpowiednie dane dostępne w BMI, a także metodykę zastosowaną do określenia odpowiedniego poziomu odniesienia w celu ilościowego określenia kwoty subsydium wynikającej z tego programu.

- (530) W szczególności Komisja ustaliła, że zgodnie z danymi BMI w OD chiński lokalny popyt na ogniwa akumulatorowe był znacznie niższy niż chińska produkcja na rynku. W rzeczywistości nadwyżka Chin w OD wyniosła 43 %. Taka chińska nadwyżka podaży chińskich akumulatorów była wynikiem realizacji konkretnych polityk i interwencji rządu ChRL, jak wyszczególniono w sekcji 3.7.2.1 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, co doprowadziło do nadprodukcji i konieczności wywozu po niskich cenach w celu alokacji takiej nadprodukcji na innych rynkach, pokrywając deficyty tych materiałów wsadowych. W rzeczywistości bardziej szczegółowa analiza zbiorów danych dostępnych w BMI, a mianowicie danych dotyczących podaży i popytu na ogniwa akumulatorowe w różnych obszarach geograficznych, wykazała, że w OD wystąpił deficyt wynoszący około 300 % w Europie i około 200 % w Ameryce Północnej (tj. na tych rynkach popyt na ogniwa akumulatorowe był znacznie wyższy niż rzeczywista podaż krajowa). Deficyt ten został zaspokojony przez chiński wywóz<sup>(85)</sup> części nadwyżki produkcji, która była nawet większa niż deficyt wszystkich obszarów geograficznych. Ze szczegółowej analizy danych dotyczących podaży i popytu BMI w różnych obszarach geograficznych wynika, że rynek Azji i Pacyfiku (z wyłączeniem danych dotyczących Chin) (dane APAC (bez Chin)) miał najmniejszy deficyt, tj. 9 % w OD. Ponadto dane dotyczące tego rynku wykazały nadwyżkę w wysokości 24 % w 2022 r. i deficyt w wysokości 21 % w 2023 r. Analiza wykazała ponadto, że ceny w innych regionach, w których odnotowano znaczącą obecność chińskiego eksportu, były znacznie niższe niż w regionie APAC (poza Chinami). Sugeruje to, że im wyższy odsetek i obecność nadwyżek akumulatorów z rynku chińskiego na rynkach regionalnych, tym niższe ceny w odpowiednich zbiorach danych dla takich rynków w OD.
- (531) W związku z tym Komisja uznała za właściwe wykorzystanie danych z rynku APAC (bez Chin) w przeciwieństwie do danych ze wszystkich rynków, które są obciążone chińskim subsydiowanym wywozem. W szczególności, ze względu na brak współpracy ze strony rządu ChRL i chińskich producentów akumulatorów oraz brak innych wiarygodnych informacji, Komisja wykorzystwała ceny BMI w regionie APAC (poza Chinami). Zastosowany poziom referencyjny obejmował ceny rzeczywiste z ostatniego kwartału 2022 r., z uwzględnieniem nadwyżki odnotowanej w tym roku. Z kolei biorąc pod uwagę, że w 2023 r. warunki rynkowe wskazywały na deficyt na tym rynku, w pierwszych trzech kwartałach 2023 r. ceny referencyjne w BMI zostały skorygowane o różnicę cen między regionem APAC (bez Chin) a Chinami w ostatnim kwartale 2022 r., wynoszącą średnio 12 %.
- (532) Ponadto Komisja wskazała w motywie 813 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że wartość odniesienia zastosowana na etapie tymczasowym została obliczona w sposób zachowawczy, ponieważ ceny BMI były podawane na zasadzie *ex-works*, a zatem nie obejmowały kosztów transportu. Ustalenie to znajduje potwierdzenie w skali całego kraju, gdzie dowody w aktach wskazują, że większość zakupionych akumulatorów jest nabywana na podstawie ceny *ex-works*. W stosownych przypadkach Komisja dodała jednak rzeczywiste koszty wysyłki poniesione przez producentów eksportujących, którzy nabyli akumulatory na podstawie warunków dostawy innych niż *ex-works*.
- (533) Po ponownym ujawnieniu ustaleń spółka Tesla (Shanghai) nie zgodziła się z uzasadnieniem zmienionych danych referencyjnych BMI. W szczególności spółka Tesla nie zgodziła się z wnioskiem Komisji, a mianowicie z wyższym odsetkiem i obecnością na rynku chińskim nadwyżek akumulatorów na rynkach regionalnych, niższymi cenami odpowiednich zbiorów danych dla takich rynków w OD, twierdząc, że dane dotyczące cen i popytu BMI nie potwierdzają tego założenia.
- (534) Komisja potwierdziła jednak ponownie swój wniosek oparty na danych BMI. W okresie objętym dochodzeniem deficyt akumulatorów w Europie i Ameryce Północnej wynosił około 200–300 %, a średnia cena akumulatorów NMC w tych regionach wynosiła około 130–134 USD/kWh. Natomiast deficyt akumulatorów w regionie APAC (z wyłączeniem Chin) wyniósł jedynie około 9 %, a średnia cena była wyższa niż w Europie i Ameryce Północnej. Spółka Tesla błędnie zinterpretowała uzasadnienie Komisji, twierdząc, że „dane są sprzeczne z tym, że różnica cen między cenami regionalnymi a cenami chińskimi byłaby mniejsza w przypadku deficytu”. Decyzja Komisji o wykorzystaniu danych z rynku APAC (z wyłączeniem Chin), a nie danych ze wszystkich rynków – które są obciążone chińskim subsydiowanym eksportem – nie była oparta na różnicy cen między cenami chińskimi a cenami w innych regionach. Ponadto uznaje się, że różnica cenowa między rynkiem chińskim a rynkiem

<sup>(85)</sup> Zob. motyw 492, a w szczególności przypis 72, w którym wykazano, że udział w rynku chińskich producentów akumulatorów w UE wynosił blisko 40 %.

europejskim lub północnoamerykańskim we wszystkich dostępnych okresach jest niewiarygodna, ponieważ znacząco wpłynęły na nią znaczne deficyty w dostawach akumulatorów i wynikająca z nich zwiększona obecność chińskiego wywozu.

- (535) Spółka Tesla (Shanghai) nie zgodziła się również z dokonaniem przez Komisję dostosowaniem cen w regionie APAC (z wyłączeniem Chin) w pierwszych trzech kwartałach 2023 r. (Komisja uznała, że na ceny te miały już wpływ warunki rynkowe, które wykazały deficyt na tym rynku w tym okresie). Spółka ta twierdziła, że dostosowania należało dokonać w górę w odniesieniu do cen akumulatorów w Chinach.
- (536) Komisja nie zgodziła się z taką sugestią, ponieważ w toku swojej analizy w niniejszym dochodzeniu konsekwentnie potwierdzała, że chińskie ceny akumulatorów były w znacznym stopniu subsydiowane i w związku z tym nie mogły służyć jako wiarygodna podstawa takiego dostosowania.
- (537) Komisja wskazała cenę rzeczywistą akumulatorów w regionie APAC (z wyłączeniem Chin) w ostatnim kwartale 2022 r. jako najbardziej wiarygodny poziom referencyjny, na którym oparto dostosowanie, biorąc pod uwagę nadwyżkę zaobserwowaną w tym regionie w 2022 r. Argumenty spółki Tesla zostały zatem odrzucone.
- (538) Stopa subsydiowania ustalona w okresie objętym dochodzeniem w odniesieniu do tego subsydium dla objętych próbą producentów eksportujących i dla przedsiębiorstwa, w odniesieniu do którego odpowiednie wartości obliczono w ramach badania indywidualnego, wynosi:

#### Dostarczanie akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa Geely	9,62 %
Grupa SAIC	12,60 %
Tesla (Shanghai) (badanie indywidualne)	4,35 %

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

##### 3.7.2.2.1. Wkład finansowy

##### a) Dostawcy LFP działający jako „organy publiczne”

- (539) Jak wyjaśniono w motywie 470 niniejszego rozporządzenia, uwagi rządu ChRL dotyczące dostawców materiałów wsadowych działających jako „organy publiczne” dotyczyły zarówno producentów akumulatorów, jak i producentów LFP. Komisja odniosła się do tych uwag w motywach 471 i 472, 480 oraz 482–484 niniejszego rozporządzenia.
- (540) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD stwierdziła, że w analizie dotyczącej dostawców LFP brakuje udokumentowanych informacji oraz że żaden dokument nie wykazał, że dostawcy LFP sprzedawali produkty grupie BYD w celu realizacji celów polityki. Na dowód grupa BYD ponownie przedłożyła księgę zakupów LFP. Grupa BYD dodała, że dochodzenie nie wykazało, iż stowarzyszenia kierują działaniami swoich członków tak, aby podejmowali swoje decyzje gospodarcze z korzyścią dla przemysłu BEV. Zdaniem grupy BYD Komisja nie przedstawiła dowodów na to, że państwo w szczególności „przejęło władzę” w tym stowarzyszeniu. Na tej podstawie grupa BYD argumentowała, że tym samym nie ma udokumentowanych dowodów pozwalających stwierdzić, że dostawcy LFP działają jako „organy publiczne”, a ich towary wchodzą w zakres towarów dostarczanych za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia, w związku z czym nie ma podstaw, aby nie akceptować cen krajowych.

- (541) Jak zauważono w motywie 864 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, rynek chiński uznano za zniekształcony ze względu na obowiązującą politykę krajową i sektorową oraz powiązane środki, w szczególności politykę dotyczącą struktur cenowych. W związku z tym uznaje się, że wszystkie przejścia LFP przez grupę BYD w okresie objętym dochodzeniem miały wpływ na te transakcje. Ocena ta wynika z założenia, że wszyscy dostawcy działają na rynku krajowym zgodnie z polityką i innymi formami ingerencji rządu ChRL w tych samych zniekształconych warunkach rynkowych. W związku z tym aktualne warunki rynkowe w Chinach uznano za zniekształcone, a zastosowanie art. 6 lit. d) pkt (ii) było uzasadnione. Ponadto Komisja przypomina, że ze względu na brak współpracy ze strony rządu ChRL (sekcja 3.3.1.2 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych) Komisja nie otrzymała żadnych informacji na temat cech chińskiego krajowego rynku materiałów wsadowych, a zatem musiała oprzeć się na dostępnym stanie faktycznym. Ponadto różnice cenowe między dostawcami LFP grupy BYD nie mają wpływu na ocenę Komisji; jak już stwierdzono w motywie 891 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, ceny LFP dostarczanego grupie BYD wykazywały zupełnie inny trend niż chińskie ceny eksportowe w okresie objętym dochodzeniem (motyw 920 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). W związku z tym argument ten odrzucono.
- (542) Jak już uwzględniono w sekcji 3.7.2.1.1 lit. a) pkt 3 lit. b) i motywach 744–757 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja stwierdziła, że dostarczanie akumulatorów i materiałów wsadowych do ich produkcji jest regulowane przez rząd ChRL w celu obniżenia cen z korzyścią dla przemysłu BEV. Dodatkowe dowody na kontrole cen wprowadzone przez rząd ChRL w odniesieniu do materiałów wsadowych do produkcji akumulatorów są dostępne w „Planie prac MIIT na rzecz ustabilizowania wzrostu w przemyśle metali nieżelaznych”<sup>(86)</sup> opublikowanym we wrześniu 2023 r. W rzeczywistości jednym z głównych celów jest „wzmocnienie podaży i stabilności cen kluczowych produktów” poprzez „budowanie platformy do dostosowywania podaży i popytu na rynku wyższego i niższego szczebla, zachęcanie przedsiębiorstw zajmujących się rozwojem zasobów i wytopem metali nieżelaznych do podpisywania długoterminowych umów na dostawy z dalszymi użytkownikami oraz ustabilizowanie dostaw kluczowych produktów, takich jak miedź, aluminium i lit [oraz] udoskonalanie mechanizmu wczesnego ostrzeżenia »czerwony, żółty i niebieski« w odniesieniu do dostaw surowców masowych, wzmocnienie wytycznych dotyczących oczekiwań oraz zapobieganie dużym wahanom cen i złośliwym spekulacjom [...] wspieranie kluczowych przedsiębiorstw w utrzymywaniu rezerw handlowych oraz naukowym i uporządkowanym regulowaniu stosunku między podażą na rynku a popytem”<sup>(87)</sup>. Współpraca między podmiotami działającymi na rynku wyższego i niższego szczebla w celu ustabilizowania podaży i popytu, nadzór nad wahaniami podaży i kontroli cen są już zawarte w poprzednich planach, takich jak plan działania w zakresie akumulatorów z 2017 r. i zawiadomienie w sprawie przemysłu akumulatorowego (zob. motywy 746–750 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). Potwierdza to nie tylko, że rząd ChRL sprawuje kontrolę nad cenami już od 2017 r., ale również że działania te są kontynuowane przez cały okres objęty dochodzeniem i po jego zakończeniu.
- (543) Oprócz planów centralnych potwierdzających kontrole cen przeprowadzane i nakazane przez rząd ChRL, o których była już mowa w sekcji 3.7.2.1.1 pkt 2, a w szczególności w motywie 751 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja znalazła dodatkowe dowody na to, że stowarzyszenia branżowe formułują politykę przemysłową i podejmują zadania rządowe, takie jak stabilizacja oczekiwań w zakresie podaży i popytu oraz kontrola wahań cen. Przykładem tego są najnowsze oświadczenia Ge Honglina, sekretarza partii i przewodniczącego Chińskiego Stowarzyszenia Przemysłu Metali Nieżelaznych („CNMIA”)<sup>(88)</sup>. Jak już określono w motywie 94 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/1618, CNMIA jest stowarzyszeniem branżowym, w którym KPCh interweniuje w proces podejmowania decyzji operacyjnych. W ramach tej „organizacji społecznej”, podobnie jak w kilku stowarzyszeniach branżowych, organizacje partyjne są osadzone w jej strukturze<sup>(89)</sup> (zgodnie z motywem 779 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). CNMIA „wdrożyło

<sup>(86)</sup> Zob. [https://www.baiyinqu.gov.cn/XZJDBMDW/bmdw/byqgyhxxhj/fdzdgknr/lzyj/zcfg/art/2023/art\\_167c3aa7ceed4497a6cec6779167f187.html](https://www.baiyinqu.gov.cn/XZJDBMDW/bmdw/byqgyhxxhj/fdzdgknr/lzyj/zcfg/art/2023/art_167c3aa7ceed4497a6cec6779167f187.html).

<sup>(87)</sup> Tamże.

<sup>(88)</sup> Zob. <https://www.cnmn.com.cn/ShowNews1.aspx?id=452307>.

<sup>(89)</sup> „Po pierwsze, [Komitet Partii Stowarzyszenia] podkreśla, że przywództwo partii w Stowarzyszeniu może zostać jedynie wzmocnione, a nie osłabione, oraz zapisuje podporządkowanie się przywództwu partii i wzmocnienie rozbudowy Partii w karcie stowarzyszenia, wyjaśniając status prawny organizacji partyjnej w strukturze zarządzania Stowarzyszenia; po drugie, organizacja Partii jest zakorzeniona w strukturze zarządzania Stowarzyszenia, przywództwo Partii jest zintegrowane ze szczególnymi powiązaniami zarządzania Stowarzyszenia, a wszystkie prace związane z rozbudową Partii są skonkretyzowane, znormalizowane i zinstytucjonalizowane; po trzecie, [Komitet Partii Stowarzyszenia] kształci i ukierunkowuje członków Partii, kadry i pracowników, aby mieli głęboką świadomość na temat tego, że przywództwo Komunistycznej Partii Chin jest najistotniejszą cechą socjalizmu o chińskiej specyfice i największą zaletą systemu socjalistycznego o chińskiej specyfice. Musimy zawsze ufać Partii, kochać ją i pracować na jej rzecz”, źródło, o którym mowa w przypisie 9.

w pełni decyzje i ustalenia Komitetu Centralnego KPCh i Rady Państwa oraz współpracowało z odpowiednimi departamentami w celu formułowania, publikowania i interpretacji polityki przemysłowej, takiej jak »Wytyczne dotyczące dostosowania struktury przemysłowej«, »Plan prac na rzecz stabilizacji wzrostu w przemyśle metali nieżelaznych« oraz »Metody pobierania dochodów z transferu praw przewozowych«; [...] w odpowiedzi na wzrosty i spadki cen strategicznych odmian metali, takich jak lit i krzem, pomagała departamentom rządowym we wzmacnianiu komunikacji z przedsiębiorstwami działającymi na rynku wyższego i niższego szczebla oraz w dążeniu do ustabilizowania oczekiwań rynkowych; [...] podpisała strategiczne umowy o współpracy z ponad dziesięcioma samorządami lokalnymi, takimi jak Anhui, Jiangxi, Gansu i Guangxi, skutecznie promując racjonalny układ przemysłu regionalnego i skoordynowany rozwój regionalny, a także zdecydowanie wspierając transformację i modernizację lokalnego przemysłu”. [wyróżnienie dodano]

- (544) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że twierdzenie CNMIA, na którym Komisja oparła się w motywie 543 niniejszego rozporządzenia, jest nieistotne, ponieważ odnosi się do zupełnie innego stowarzyszenia, a w każdym razie jest niezgodne z dowodami zgromadzonymi w aktach sprawy. Ponadto rząd ChRL argumentował, że Komisja nie odpowiedziała na uwagi dotyczące dostawców surowców jako organów publicznych poprzez ich udział w stowarzyszeniach przemysłowych. Rząd ChRL powtórzył, że udział tych dostawców w stowarzyszeniach branżowych nie czyni ich organami publicznymi oraz że Komisja nie wyjaśniła, w jaki sposób stowarzyszenia te kontrolują ustalenie cen i interweniują w tym zakresie.
- (545) Komisja przypominała, że cytat z CNMIA został wykorzystany do poparcia ustaleń Komisji, zgodnie z którymi stowarzyszenia branżowe nie są niezależnymi organami wolnymi od kontroli państwa, a zatem są istotne dla tego dochodzenia. Jeżeli chodzi o zarzuty rządu ChRL, że Komisja nie odpowiedziała na jego uwagi dotyczące organów publicznych, Komisja wyjaśniła już w motywie 539 niniejszego rozporządzenia, że uwagi przedstawione przez rząd ChRL dotyczące dostawców materiałów wsadowych działających jako „organy publiczne” odnosiły się zarówno do producentów akumulatorów, jak i producentów LFP. Komisja odniosła się do tych uwag w motywach 471 i 472, 480 oraz 482–484 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argumenty te zostały uznane za bezprzedmiotowe.
- (546) Po ostatecznym ujawnieniu grupa BYD ponownie przedstawiła swoje uwagi, stwierdzając, że w analizie Komisji brakowało faktycznych dowodów na to, że działalność handlowa dostawców LFP i ich zachowania rynkowe zostały zorganizowane i opracowane w celu osiągnięcia celów polityki rządu ChRL, dodając, że członkostwo w stowarzyszeniu przemysłowym lub posiadanie organizacji partyjnej w przedsiębiorstwie nie oznacza, że dostawcy LFP utraciliby swoje niezależne zdolności decyzyjne, uprawnienia korporacyjne i ogólne uprawnienia finansowe, które są przyznawane na mocy obowiązujących chińskich przepisów. Ponadto grupa BYD podkreśliła, że fakt, iż ceny LFP dostarczanego grupie BYD kształtowały się według zupełnie innych tendencji w porównaniu z cenami eksportowymi, nie ma znaczenia, ponieważ na różnych rynkach obowiązują różne ceny. Ponadto grupa BYD argumentowała, że fakt, iż ceny LFP różniły się w zależności od dostawcy, wskazuje, że ceny ustalane są w zależności od popytu i podaży na rynku i nie mają związku z celami polityki rządu ChRL.
- (547) Komisja odniosła się już do części tych uwag w ramach ujawnienia ostatecznych ustaleń w motywach 541–543 niniejszego rozporządzenia. Jeżeli chodzi o zarzuty dotyczące niezależnego podejmowania decyzji przez dostawców LFP, zarzuty te zostały obalone dowodami zawartymi w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych (motywy 779, 786, 787, 877), natomiast tendencje dotyczące cen krajowych LFP w porównaniu z cenami eksportowymi zostały omówione w motywach 905 i 920 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, co potwierdza, że dostawcy LFP nie działają jako podmioty wolnorynkowe na chińskim rynku krajowym i nie podejmują racjonalnych ekonomicznie decyzji. W związku z tym Komisja odrzuciła powyższe argumenty.

- (548) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja znalazła dodatkowe dowody świadczące o tym, że Hunan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd. i jego spółki zależne wdrażają politykę krajową i działają jako organy publiczne, o których mowa w sekcji 3.7.2.2.1 lit. a) rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Po pierwsze niedawne oświadczenia władz gminy Xiangtan <sup>(90)</sup> potwierdzają, że Hunan Yuneng New Energy Materials uznaje się nie tylko za przedsiębiorstwo częściowo państwowe (zob. motyw 881 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych), ale również za przedsiębiorstwo realizujące działania w zakresie rozwoju gminy Xiangtan, a ostatecznie państwa. W sekcji dotyczącej „[o]ptymizacji i integracji platform przedsiębiorstw państwowych” władze Xiangtan dążą do „zintegrowania przemysłowej grupy inwestycyjnej i grupy elektrochemicznej w celu utworzenia przemysłowo-elektrochemicznej grupy inwestycyjnej, aktywnego budowania przedsiębiorstwa rynkowego pierwszej klasy posiadającego dwie spółki notowane na giełdzie i dążenia do stania się liderem w zakresie chińskich materiałów do produkcji akumulatorów opartych na nowych źródłach energii. W lutym [2023 r.] spółka Hunan Yuneng New Energy Company, w którą grupa elektrochemiczna zainwestowała i w której posiadała udziały, została z powodzeniem wprowadzona na rynek przedsiębiorczości giełdy papierów wartościowych w Shenzhen” <sup>(91)</sup>. Xiangtan Electrochemical to gminne przedsiębiorstwo państwowe zarządzane przez SASAC w Xiangtan. Ponadto rozwój przedsiębiorstwa Hunan Yuneng i jego udziałowca państwowego, Xiangtan Electrochemical Group, jest powiązany z celami władz Xiangtan, polegającymi na zbudowaniu grupy przedsiębiorstw o dochodzie operacyjnym w wysokości 10 mld, poprzez „wdrożenie” »jednego przedsiębiorstwa, jednej polityki« i skupienie się na wspieraniu Hunan Yuneng New Energy Battery Materials Co., Ltd. Company, Harbin Electric Wind Energy Co., Ltd. i innych przedsiębiorstw w osiągnięciu poziomu 10 mld [przychodów z działalności operacyjnej]” oraz „wspieranie [...] Xiangtan Electrochemical Group Co., Ltd. i innych wiodących przedsiębiorstw w tym sektorze w rozwijaniu powiązanych przedsiębiorstw i rozszerzeniu ich zakresu działalności [oraz] integracji zasobów wyższego i niższego szczebla poprzez połączenia, przejścia i reorganizację” <sup>(92)</sup>.
- (549) W prowincji Kunming, gdzie mieści się siedziba Yunnan Yuneng New Energy Materials Co., Ltd, spółki zależnej Hunan Yuneng, władze miasta Anning wynegocjowały z Yunnan Yuneng realizację projektu inwestycyjnego o wartości ponad 1 mld CNY. Według władz miasta Anning zarządzanie miastem „obejmuje rozbudowę partii oraz rozwój przemysłowy, koncentrując się na motywowaniu członków partii i kadr do wypełniania swoich obowiązków oraz pełnym wspieraniu przedsiębiorstw i projektów” <sup>(93)</sup>. W szczególności projekt Yunnan Yuneng New Energy Battery Materials uznaje się za „żywy przejaw **przełomowych dokonań organizacji partyjnych na wszystkich szczeblach oraz większości członków partii i kadr**” <sup>(94)</sup> [wyróżnienie dodane]. Głębokie powiązania między komitetem partyjnym na szczeblu centralnym i lokalnym a przedsiębiorstwami potwierdzają dowody na to, że „Komitet Roboczy Partii parku przemysłowego Anning skłonił Yunnan Yuneng do utworzenia oddziału partii. [...] W maju [2023 r.] oddział partii przedsiębiorstwa dołączył również do komitetu partii ds. łańcucha nowych materiałów wsadowych do produkcji akumulatorów opartych na nowych źródłach energii w parku. W ramach wymiany na platformie partyjnej nawiązał współpracę w zakresie zaopatrzenia w nadtlenek wodoru z przedsiębiorstwem Yunnan Yuntian Petrochemical Co., Ltd. zlokalizowanym w parku w celu rozwiązania dotychczasowego problemu wysokich kosztów zakupu nadtlenu wodoru spoza prowincji” <sup>(95)</sup>. Rozbudowa partii odgrywa zatem kluczową rolę w rozwoju przedsiębiorstw, a tym samym w rozwoju polityki krajowej nakazanej przez rząd ChRL. Przykładem takiego działania są władze Kunming, które informują, że komitety partyjne w parku przemysłowym Anning pomogły w zawarciu umów zakupu między przedsiębiorstwami znajdującymi się w parku oraz umów o świadczenie usług finansowych między bankami a przedsiębiorstwami, „powiązanymi »czerwoną linią« rozbudowy partii w parku przemysłowym Anning” <sup>(96)</sup>. Rola rozbudowy partii opartej na podmiotach prywatnych została szczegółowo omówiona w motywie 787 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, a powyższe dowody potwierdzają, 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. Jak już wspomniano w motywie 885 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, rozwój parku przemysłowego Anning miał również na celu osiągnięcie celów zawartych w planie działania Yunnan. Powyższe ustalenia potwierdzają zatem, że jeden z największych uczestników rynku w Chinach w zakresie LFP, Hunan Yuneng New Energy Materials, jest przedsiębiorstwem państwowym, którego rozwój jest ściśle powiązany z realizacją celów lokalnych i krajowych (motyw 548), a ponadto uzupełnia zbiór dowodów na to, że dostawcy LFP przestrzegają celów polityki rządu ChRL i je wdrażają, a tym samym pełnią funkcje rządowe.

<sup>(90)</sup> Zob. [https://www.xiangtan.gov.cn/427/428/25384/25890/content\\_1270225.html](https://www.xiangtan.gov.cn/427/428/25384/25890/content_1270225.html).

<sup>(91)</sup> Tamże.

<sup>(92)</sup> Zob. [https://www-hunan-gov-cn.translate.googleusercontent.com/translate/q/zcsd/202204/t20220415\\_22737172.html?\\_x\\_tr\\_sl=auto&\\_x\\_tr\\_tl=en&\\_x\\_tr\\_hl=en&\\_x\\_tr\\_pto=wapp](https://www-hunan-gov-cn.translate.googleusercontent.com/translate/q/zcsd/202204/t20220415_22737172.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp).

<sup>(93)</sup> Zob. [https://www-yn-gov-cn.translate.googleusercontent.com/translate/q/ztgj/fdbnl/ynxd/202212/t20221211\\_251627.html?\\_x\\_tr\\_sl=auto&\\_x\\_tr\\_tl=en&\\_x\\_tr\\_hl=en&\\_x\\_tr\\_pto=wapp](https://www-yn-gov-cn.translate.googleusercontent.com/translate/q/ztgj/fdbnl/ynxd/202212/t20221211_251627.html?_x_tr_sl=auto&_x_tr_tl=en&_x_tr_hl=en&_x_tr_pto=wapp).

<sup>(94)</sup> Tamże.

<sup>(95)</sup> Zob. [https://www.yn.gov.cn/ztgj/jdbyjtjwhjc/cyh/xgzx/202312/t20231208\\_291411.html](https://www.yn.gov.cn/ztgj/jdbyjtjwhjc/cyh/xgzx/202312/t20231208_291411.html).

<sup>(96)</sup> Tamże.

- (550) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że dowody przedstawione powyżej w motywach 548 i 549 niniejszego rozporządzenia nie potwierdzają wniosków Komisji, ponieważ:
- informacja prasowa przekazana przez samorząd miejski Xiangtan nie potwierdza, że jest on wykonawcą polityki państwa. To samo dotyczy polityki rządu prowincji Hunan, która pokazuje jedynie, że przedsiębiorstwo jest beneficjentem polityki wspierającej, a nie podmiotem realizującym politykę państwa.
  - Sprawozdania dotyczące władz prowincji Yunnan i gminy Anning odnoszą się do istnienia organizacji partyjnych i usług oraz wsparcia świadczonych na rzecz działalności i rozwoju przedsiębiorstwa i nie potwierdzają twierdzenia, że Yunnan Yuneng New Energy Materials wdrożyło politykę państwa i działało jako organ publiczny.
- (551) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. Utworzenie Elektrochemicznej Grupy Inwestycji Przemysłowych ma na celu „aktywne zbudowanie najwyższej klasy przedsiębiorstw zorientowanych na rynek i posiadających dwie spółki notowane na giełdzie”. Komisja przypomina, że nie tylko Grupa Elektrochemiczna zainwestowała w Hunan Yuneng New Energy Materials, ale ta ostatnia spółka była również notowana na giełdzie w Shenzhen w lutym 2023 r., a rozwój Hunan Yuneng New Energy Materials służy celom władz Xiangtan, aby zbudować grupę przedsiębiorstw o dochodzie operacyjnym w wysokości 10 miliardów, podczas gdy dowody w aktach dotyczące Yunnan Yuneng New Energy Materials Co. wyraźnie wskazują na związek między osiągnięciami przedsiębiorstwa a osiągnięciami organizacji partyjnej. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (552) Wobec braku dalszych uwag oraz w świetle dodatkowych ustaleń Komisji potwierdzono wnioski wyciągnięte w motywach 861–912 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- b) Producenti LFP działający jako podmioty prywatne, którym rząd ChRL powierzył lub wyznaczył wykonywanie funkcji
- (553) Jak wyjaśniono w motywie 496 niniejszego rozporządzenia, uwagi rządu ChRL dotyczące powierzenia i wyznaczania dotyczyły zarówno producentów akumulatorów, jak i producentów LFP. Komisja odniosła się do tych uwag w motywie 498 niniejszego rozporządzenia.
- (554) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa BYD argumentowała, że fakt, iż w okresie objętym dochodzeniem ceny zakupu różniły się w zależności od dostawcy LFP, jest sprzeczny z ustaleniami Komisji dotyczącymi powierzenia i wyznaczenia zadań, ponieważ Komisja musi wykazać, że ustalanie cen jest odpowiedzią na cele polityki określone przez rząd ChRL.
- (555) Komisja zwróciła uwagę, że argumenty dotyczące kontroli cen zostały już omówione w motywach 541 i 542 niniejszego rozporządzenia. Zmiana cen jest nieistotna, jeżeli ceny te są niższe od warunków rynkowych, a taki poziom jest wynikiem interwencji rządu ChRL na rynku. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

#### 3.7.2.2.2. Korzyść, szczególność i obliczanie kwoty subsydiów

- (556) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD twierdziła, że Komisja dwukrotnie obliczyła korzyść w przypadku niektórych wewnętrzgrupowych zakupów zestawów akumulatorów. Argument ten przyjęto, a obliczenia zostały odpowiednio zmienione.
- (557) Rząd ChRL stwierdził, że stosowanie chińskiej ceny eksportowej FOB jako zewnętrznego poziomu referencyjnego nie gwarantuje, że wynikający z tego poziom referencyjny odnosi się do aktualnych warunków rynkowych w kraju dostawy lub że jest z nimi powiązany, oraz że w związku z tym zawiąza normalną cenę rynkową na rynku krajowym, biorąc pod uwagę fakt, że globalna produkcja LFP jest skoncentrowana w Chinach, ilość LFP wywożonego z Chin jest ograniczona i taki wywóz niekoniecznie dotyczy produkcji akumulatorów trakcyjnych.

- (558) W świetle ustaleń zawartych w sekcji 3.7.2.1 oraz w motywach 846 i 918 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja ustaliła, że obowiązująca w Chinach polityka sektorowa zniekształca ceny akumulatorów i LFP na całym rynku krajowym. W rezultacie Komisja ustaliła, że warunki dominujące w Chinach nie mogły zostać skorygowane, na podstawie rzeczywistych kosztów, cen i innych czynników dostępnych w tym kraju, o odpowiednią kwotę odzwierciedlającą normalne warunki rynkowe. Jak przypomniano w motywie 924 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, biorąc pod uwagę istniejące dominujące warunki dotyczące tego konkretnego rodzaju litu oraz brak jakiegokolwiek innego rozsądnego poziomu referencyjnego, Komisja musiała odwołać się do chińskich cen eksportowych stosowanych w wywozie do pozostałych części świata.
- (559) Uwagi rządu ChRL dotyczące zewnętrznych poziomów referencyjnych, o których mowa w motywie 512 niniejszego rozporządzenia, dotyczyły zarówno dostawców akumulatorów, jak i dostawców LFP. Komisja odniosła się do tych argumentów w motywie 513 niniejszego rozporządzenia.
- (560) Ze względu na brak dalszych uwag potwierdzono wnioski określone w motywach 913–929 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych dotyczące korzyści, szczególności i obliczania kwoty subsydiów.
- (561) Stopa subsydiowania ustalona w odniesieniu do tego subsydium dla objętych próbą producentów eksportujących w okresie objętym dochodzeniem wynosi:

**Dostarczanie litu do produkcji akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia**

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	7,2 %

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

**3.8.1. Obniżenie podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie**

a) Podstawa prawna, wkład finansowy i korzyści

- (562) Wobec braku uwag Komisja potwierdziła swoje ustalenia dotyczące podstawy prawnej, wkładu finansowego i korzyści płynących z tego programu, jak przewidziano w motywach 931–940 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

b) Szczegółność

- (563) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL argumentował, że obniżenie podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie oraz preferencyjne odliczanie wydatków na badania i rozwój przed opodatkowaniem nie ograniczają się do wystarczająco odrębnego segmentu chińskiej gospodarki, aby można je było zakwalifikować jako „szczególne” w rozumieniu art. 2.1 lit. a) porozumienia SCM. W tym względzie Komisja odniosła się do faktu, że nie wszyscy producenci BEV korzystali z domniemanej obniżki podatku dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie (HNTE).
- (564) Rząd ChRL twierdził również, że Komisja nie określiła szczególności w sposób obiektywny na podstawie faktycznych dowodów, ponieważ podstawa prawna, na której oparła się w odniesieniu do jednego producenta eksportującego, była niejasna; tj. Komisja nie wskazała, czy korzyść wynikała z subsydium regionalnego w rozumieniu art. 2.2 porozumienia SCM i art. 4 ust. 3 rozporządzenia podstawowego ze względu na lokalizację tego eksportera, czy też z art. 4 ust. 2 lit. a), jak wspomniano w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, ze względu na jego status jako przedsiębiorstwo wykorzystujące zaawansowane i nowe technologie.
- (565) Rząd ChRL twierdził również, że ten rzekomy program subsydiów nie jest szczególny, ponieważ przepisy, na podstawie których działa organ przyznający subsydium, ustanawiają obiektywne kryteria lub warunki kwalifikowalności oraz kwotę obniżki podatku, przy czym kwalifikowalność jest automatyczna, a kryteria kwalifikacji i warunki są ściśle przestrzegane. W szczególności rząd ChRL argumentował, że niższa stawka podatkowa jest dostępna dla wszystkich przedsiębiorstw, które spełniają warunki, i nie faworyzuje niektórych przedsiębiorstw w stosunku do innych, ponieważ do uzyskania certyfikatu przedsiębiorstwa wykorzystującego zaawansowane i nowe technologie kwalifikują się przedsiębiorstwa ze wszystkich sektorów obejmujących całą gospodarkę.



- (566) Podobnie rząd ChRL twierdził, że Komisja oparła się na szczególności *de iure*, analizując „przepisy, na podstawie których działa organ udzielający pomocy”, bez oceny warunków kwalifikowalności subsydium oraz tego, czy ograniczenie dostępu do subsydium do niektórych przedsiębiorstw jest wyraźne, jednoznaczne lub jasne, patrząc z perspektywy odpowiedniego instrumentu prawnego lub oświadczeń organu udzielającego pomoc<sup>(97)</sup>. Rząd ChRL twierdził również, że Komisja skupiła się wyłącznie na producentach BEV, którym zarzucano korzystanie z rzekomego preferencyjnego traktowania podatkowego bez przeprowadzenia dochodzenia w odniesieniu do „wszystkich przedsiębiorstw lub sektorów kwalifikujących się do otrzymania tego samego subsydium”<sup>(98)</sup>.
- (567) Komisja nie zgodziła się z tymi stwierdzeniami, gdyż uznała programy zwolnień z podatków, opisane w sekcjach 3.8.1–3.8.2. rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, za szczególne zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, który stanowi że „jeżeli organ udzielający subsydium lub ustawodawstwo, na podstawie którego działa organ udzielający subsydium, wyraźnie ogranicza dostęp do subsydiów niektórym przedsiębiorstwom, subsydium takie jest szczególne”. Podstawę prawną przedmiotowych programów subsydiowania określono faktycznie w rozdziale IV ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw pt. „Preferencje podatkowe”. Tytuł i treść tego rozdziału wyraźnie określają szczególne preferencyjne traktowanie, które „wyraźnie ogranicza dostęp do subsydiów niektórym przedsiębiorstwom”. Dokładniej rzecz ujmując, jak wskazano w motywie 934 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w art. 93 przepisów wykonawczych do ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw wyjaśniono, że „ważne przedsiębiorstwa wykorzystujące zaawansowane i nowe technologie, które mają być wspierane przez państwo [spełnią określone] warunki”, takie jak „1. Zgodność z wymogami uwzględnienia w zakresie wspieranych przez państwo kluczowych obszarów wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie”. Jak wynika z powyższego, wszystkie przedsiębiorstwa lub sektory nie kwalifikują się do korzystania z takiego samego preferencyjnego traktowania podatkowego. Subsidia zapewnianie w ramach tych programów zwolnień z podatków zostały uznane za szczególne zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego.
- (568) Ponadto, jak wspomniano w motywie 942 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, niektóre przedsiębiorstwa korzystały z obniżonej stawki podatku dochodowego na podstawie kryteriów związanych z ich fizyczną lokalizacją, w szczególności jeżeli przedsiębiorstwo ma siedzibę w regionach zachodnich. W takim przypadku Komisja uznała, że program zwolnień z podatków był szczególny zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, ponieważ ograniczał się do niektórych przedsiębiorstw zlokalizowanych w wyznaczonym regionie geograficznym. Subsidia zapewnianie w ramach tych programów zwolnień z podatków zostały uznane za szczególne zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.
- (569) Jeżeli chodzi o odniesienie do niektórych przedsiębiorstw, które nie korzystały z obniżonej stawki podatku dochodowego, Komisja uznała, że aby kwalifikować się do otrzymania certyfikatu przedsiębiorstwa wykorzystującego zaawansowane i nowe technologie, konieczne jest spełnienie pewnych warunków. Fakt, że niektórzy producenci BEV nie spełniali wszystkich warunków lub nie złożyli wniosku o certyfikat przedsiębiorstwa wykorzystującego zaawansowane i nowe technologie, nie dowodzi, że program ten nie jest szczególny.
- (570) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL twierdził również, że Komisja nie odniosła się do argumentu rządu ChRL, zgodnie z którym obniżka podatku dochodowego dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie nie jest ograniczona do wystarczająco odrębnego segmentu chińskiej gospodarki, aby kwalifikować się jako „szczególna” w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. a) Porozumienia SCM.
- (571) Komisja podkreśliła, że odniosła się do tej samej uwagi dotyczącej szczególności w motywach 567 i 568 niniejszego rozporządzenia.
- (572) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących szczególności Komisja potwierdziła ustalenia zawarte w motywach 941–943 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- c) Obliczanie kwoty subsydiów
- (573) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa SAIC argumentowała, że stopa subsydiowania została nienależnie zgłoszona w odniesieniu do tego programu subsydiowania. Ten argument został przyjęty.

<sup>(97)</sup> UE-Dojrzałe oliwki, Pierwsze oświadczenie pisemne UE, pkt 190 i 193.

<sup>(98)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, USA – Statki powietrzne (druga skarga), pkt 753.

- (574) Wobec braku innych uwag Komisja potwierdziła swoje ustalenia dotyczące obliczenia kwoty subsydium dla tego programu, jak przewidziano w motywach 944 i 945 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (575) Stopa subsydiowania ustalona w odniesieniu do tego subsydium dla objętych próbą producentów eksportujących w okresie objętym dochodzeniem wynosi:

**obniżenie podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla przedsiębiorstw wykorzystujących  
zaawansowane i nowe technologie**

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	0,36 %

3.8.2. *preferencyjne odliczanie wydatków na badania i rozwój przed opodatkowaniem*

a) Podstawa prawna

- (576) Wobec braku uwag Komisja potwierdziła swoje ustalenia dotyczące podstawy prawnej, jak przewidziano w motywie 949 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

b) Ustalenia wynikające z dochodzenia

- (577) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC wskazała, że odrzuciła założenie Komisji, zgodnie z którym wszystkie projekty badawczo-rozwojowe i związane z nimi zwolnienia podatkowe dotyczące jednego z jej podmiotów odnosiły się wyłącznie do punktu objętego dochodzeniem. Grupa SAIC twierdziła, że nie podano żadnych informacji ani wyjaśnień dotyczących stosowania art. 28 oraz sposobu, w jaki następnie obliczono kwotę subsydium w odniesieniu do samej grupy SAIC.
- (578) Grupa SAIC argumentowała, że podmiot, o którym mowa, przedłożył sprawozdanie agenta podatkowego przedsiębiorstwa w odniesieniu do wydatków na badania i rozwój jako dowód podczas wizyty weryfikacyjnej oraz że w sprawozdaniu agenta podatkowego nie wspomniano, że poniesione wydatki na badania i rozwój miały charakter szczególny w odniesieniu do produktu objętego dochodzeniem. Grupa SAIC przypomniała, że udział pojazdów ICE w obrocie tego podmiotu powinien być odzwierciedlony w obliczaniu marginesu subsydiowania.
- (579) Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem grupy SAIC i zauważyła, że przedmiotowe przedsiębiorstwo dostarczyło jedynie część wymaganych informacji, chociaż były one łatwo dostępne. W związku z tym nie dostarczyło ono kompletnej kopii żądanego sprawozdania agenta podatkowego, zawierającego informacje dotyczące wydatków na badania i rozwój oraz projektów, do których odnosiło się odliczenie. W szczególności grupa SAIC odmówiła przekazania wymaganych informacji, jak zauważono we wspólnie podpisanym wykazie dokumentów, które nie zostały dostarczone w trakcie wizyty weryfikacyjnej.
- (580) Ponadto, wbrew temu, co twierdzi grupa SAIC, Komisja przedstawiła niezbędne wyjaśnienie w konkretnych dokumentach ujawniających informacje, precyzując, że wobec braku zweryfikowanych informacji wskazujących na fakt, że wydatki na badania i rozwój oraz projekty były związane z innymi produktami i nie dotyczyły produktu objętego dochodzeniem, przydzieliła korzyści w oparciu o obrót BEV. W związku z tym Komisja uznała, że przedstawiła wystarczające informacje na temat powodów i sposobu zastosowania dostępnych faktów. Wobec tego odrzucono roszczenie i niniejszym potwierdza się ustalenia, zawarte w motywie 950 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

c) Korzyść

- (581) Wobec braku uwag Komisja potwierdziła swoje ustalenia dotyczące korzyści, o których mowa w motywie 951 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

## d) Szczegółność

- (582) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD zakwestionowała ustalenie Komisji zawarte w motywie 952 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którym odliczenie od podatku za badania i rozwój stanowi preferencyjne traktowanie podatkowe ze względu na fakt, że same przepisy ograniczają stosowanie tego środka wyłącznie do przedsiębiorstw, które ponoszą wydatki na badania i rozwój w określonych przez państwo obszarach priorytetowych wykorzystujących zaawansowane technologie, takich jak sektor BEV. Grupa BYD argumentowała, że w przypadku wydatków na badania i rozwój ponoszonych przez przedsiębiorstwo, gdy prowadzi ono działalność badawczo-rozwojową, dodatkowo 100 % kwoty faktycznie poniesionych wydatków na badania i rozwój odlicza się przed zapłatą podatku oraz że wszystkie przedsiębiorstwa będące osobami prawnymi w Chinach mogą korzystać z tego odliczenia.
- (583) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa BYD i rząd ChRL powtórzyli, że obniżka podatku dochodowego z tytułu preferencyjnego odliczenia przed opodatkowaniem wydatków na badania i rozwój nie jest szczególna w rozumieniu art. 2 ust. 1 lit. b) Porozumienia SCM, ponieważ kryteria kwalifikowalności do obniżki podatku dochodowego dla HNTE opierają się na obiektywnych kryteriach, które są automatyczne i ściśle przestrzegane, tak że ograniczenia określone w rozdziale IV ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw nie są szczególne. Obie strony argumentowały również, że w świetle art. 30 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, art. 95 rozporządzenia wykonawczego do ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, a także art. 4 obwieszczenia w sprawie zwiększenia ulgi na wydatki rozwojowe na badania i rozwój, program ten ma zastosowanie do wszystkich rodzajów przemysłu wytwórczego.
- (584) Komisja nie zgodziła się z interpretacją ustaw i środków wykonawczych przedstawioną przez rząd ChRL i grupę BYD, zgodnie z którą program ten jest ograniczony do niektórych sektorów i przedsiębiorstw wspieranych przez rząd ChRL na podstawie kryteriów, które nie wydają się obiektywne i neutralne, jak na przykład to, że są one zgodne z zakresem „zaawansowanych technologii otrzymujących kluczowe wsparcie ze strony państwa”. Jak już stwierdzono w motywie 941 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, przedmiotowe subsydyum ma charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ ma ono zastosowanie wyłącznie do przedsiębiorstw działających w niektórych obszarach zaawansowanych technologii, takich jak przemysł BEV. Ponadto art. 30 chińskiej ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw stanowi, że wydatki na badania i rozwój poniesione przez przedsiębiorstwa w dziedzinie rozwoju nowych technologii, nowych produktów i nowych technik mogą być dodatkowo odliczane w momencie obliczania dochodu podlegającego opodatkowaniu, a art. 95 przepisów wykonawczych do ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw wyjaśnia, na czym polega odliczenie, z kolei w art. 4 Obwieszczenia w sprawie zwiększenia ulgi na wydatki rozwojowe związane z badaniami i rozwojem wymieniono branże, w przypadku których odliczenie przed opodatkowaniem nie ma zastosowania (takie jak produkcja wyrobów tytoniowych, zakwaterowanie i gastronomia, handel hurtowy i detaliczny, nieruchomości, leasing i usługi komercyjne, rozrywka i wszelkie inne branże określone przez Ministerstwo Finansów i Państwową Administrację Podatkową). Komisja przypomina, że a) przeanalizowała już przepisy wykonawcze do ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw pod kątem oceny ich szczególności w motywie 934 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i motywie 567 niniejszego rozporządzenia; b) dowody zawarte w poszczególnych artykułach i dokumentach przedłożonych przez grupę BYD nie zmieniają ustaleń Komisji dotyczących szczególności i w rzeczywistości potwierdzają fakt, że program ten nie ma zastosowania do wszystkich gałęzi przemysłu. W szczególności z art. 30 chińskiej ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw i art. 4 Obwieszczenia w sprawie zwiększenia ulgi na wydatki rozwojowe związane z badaniami i rozwojem wynika, że subsydyum to jest szczególne, ponieważ ma zastosowanie wyłącznie do pewnej liczby gałęzi przemysłu, tj. działających na rzecz rozwoju nowych technologii, nowych produktów i nowych technik, i nie wszystkie przedsiębiorstwa mogą z niego korzystać. Komisja uznała zatem przedmiotowe subsydyum za stanowiące podstawę środków wyrównawczych. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.
- (585) W związku z tym wobec braku dodatkowych uwag Komisja potwierdziła swoje ustalenia dotyczące szczególności, jak przewidziano w motywie 952 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

## e) Obliczanie kwoty subsydiów

- (586) Stopa subsydiowania grupy SAIC dotycząca odliczenia wydatków na badania i rozwój przed opodatkowaniem została zaktualizowana w wyniku korekty opisanej w motywie 652 niniejszego rozporządzenia.
- (587) Wobec braku dalszych uwag Komisja potwierdziła swoje ustalenia dotyczące obliczenia kwoty subsydiów, jak przewidziano w motywach 953 i 954 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

### Preferencyjne odliczanie wydatków na badania i rozwój przed opodatkowaniem

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	0,57 %
Grupa Geely	0,03 %
Grupa SAIC	1,47 %

#### 3.8.3. Zwolnienia z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami

##### a) Podstawa prawna

(588) Wobec braku uwag Komisja potwierdziła swoje ustalenia dotyczące podstawy prawnej przewidzianej w motywach 956 i 957 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

##### b) Ustalenia wynikające z dochodzenia

(589) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL, grupa Geely i grupa SAIC argumentowali, że nie było wkładu finansowego w postaci utraconych dochodów, ponieważ zgodnie z art. 10 ust. 1 chińskiej ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw dochody z inwestycji kapitałowych wypłacone inwestorom, takie jak dywidendy i premie, są odliczane przy obliczaniu dochodu podlegającego opodatkowaniu w celu uniknięcia podwójnego opodatkowania. W związku z tym przedmiotowe zwolnienie z podatku nie stanowi utraconych dochodów władz publicznych i nie istnieje subsydlum w rozumieniu art. 1.1 porozumienia SCM. Ponadto rząd ChRL wskazał, że Komisja nie odniosła się do tej kwestii faktycznej w swojej analizie. Jednocześnie grupa Geely wskazała również, że chiński system podatkowy ma na celu powstrzymanie podwójnego opodatkowania i dostosowanie się do norm międzynarodowych.

(590) Chociaż Komisja zgodziła się, że eliminowanie podwójnego opodatkowania jest uznaną na szczeblu międzynarodowym praktyką podatkową, nie ma ona jednakowego zastosowania we wszystkich krajach. Rząd ChRL nie wykazał, w jaki sposób przedmiotowe odliczenie pozwala konkretnie uniknąć podwójnego opodatkowania (mianowicie poprzez wykazanie, że dywidendy objęte zwolnieniem są opodatkowane gdzie indziej, a zasada ta obejmuje jedynie sytuacje podwójnego opodatkowania). Ponadto Komisja stwierdziła już w motywie 959 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że program ten 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 w wysokości równej kwocie obniżki podatku, co stanowi korzyść dla przedsiębiorstw objętych postępowaniem. Korzyść dla odbiorców jest równa kwocie oszczędności podatkowych.

(591) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL powtórzył swoje twierdzenie, że nie doszło do utraty dochodów, i wskazał na swoją odpowiedź na pytania zawarte w kwestionariuszu oraz art. 10 ust. 1 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, w którym wskazał, że „dywidend i premii wypłaconych inwestorom nie można odliczyć od dochodu podlegającego opodatkowaniu” oraz że „spółka zależna zapłaciła już odpowiedni podatek dochodowy od przedsiębiorstw” przed wypłatą dywidend. Na tej podstawie rząd ChRL argumentował, że „w celu uniknięcia podwójnego opodatkowania dochody z dywidend i premii nie podlegają po raz drugi podatkowi dochodowemu od osób prawnych”, ponieważ „dywidendy i premie są wypłacane przez przedsiębiorstwa będące rezydentami po zapłaceniu podatku od zysków”.

(592) Po przeprowadzeniu dalszej analizy Komisja potwierdziła swoją ocenę, że subsydlum istnieje w formie utraconych dochodów. W tym względzie Komisja ponownie odniosła się do art. 6 ust. 4 i art. 7 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw. Podczas gdy art. 6 ust. 4 tej ustawy stanowi, że dywidendy, bezpłatne przekazanie udziałów lub akcji lub inne zwroty z inwestycji kapitałowych stanowią część łącznego dochodu przedsiębiorstwa, w art. 7 nie wymienia się zysków z dywidend, bezpłatnego przekazania udziałów lub innych zwrotów z inwestycji kapitałowych jako części dochodu niepodlegającego opodatkowaniu według ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw. W związku z tym unikanie podwójnego opodatkowania nie jest automatyczne; tj. dywidendy stanowią część dochodu podlegającego opodatkowaniu, chyba że zastosowanie mają przepisy rozdziału IV „Zachęty podatkowe”, w którym określono kryteria kwalifikowalności do takiego zwolnienia. Na tej podstawie Komisja uznała, że art. 26 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw prowadzi do utraty dochodów przez rząd ChRL, i odrzuciła ten argument.

(593) W związku z tym Komisja potwierdziła swój wniosek przedstawiony w motywie 958 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

## c) Korzyść

- (594) Wobec braku uwag Komisja potwierdziła swoje ustalenia dotyczące korzyści, o których mowa w motywie 959 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

## d) Szczegółość

- (595) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i grupa SAIC argumentowali, że Komisja nie ustaliła, iż domniemane subsydium ograniczało się do niektórych przedsiębiorstw. Argumentowali również, że ten domniemany program nie był szczególny, ponieważ kryteria kwalifikowalności do programu są obiektywne i mają zastosowanie horyzontalne do wszystkich przedsiębiorstw będących rezydentami, niezależnie od branż/produktów lub lokalizacji geograficznych. Rząd ChRL i grupa SAIC powtórzyli, że Komisja błędnie zestawia art. 25 i 26 ust. 2 chińskiej ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, ponieważ – jak wyjaśniono również w odpowiedzi rządu ChRL na pytania zawarte w kwestionariuszu – art. 26 ust. 2 działa niezależnie od art. 25. Grupa SAIC sprzeciwiła się ustaleniom, o których mowa w motywie 960 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z którymi zwolnienie z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami było de facto szczególne, a zatem program subsydiowania nie był de iure szczególny. Argumentowała ona również, że w art. 83 rozporządzenia wykonawczego w sprawie wdrożenia ustawy o podatku dochodowym od osób prawnych wyjaśniono, że program ten jest otwarty dla wszystkich przedsiębiorstw, o ile zyski te są uzyskiwane przez przedsiębiorstwo będące rezydentem poprzez inwestycje bezpośrednie w inne przedsiębiorstwo będące rezydentem. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL powtórzył ten sam argument i wskazał, że program nie spełnia wymogu szczególności określonego w art. 2.1 Porozumienia SCM, ponieważ przedsiębiorstwa nie muszą spełniać wymogu określonego w art. 25 ustawy w sprawie podatku dochodowego od przedsiębiorstw.
- (596) Grupa SAIC twierdziła również, że w orzecznictwie United States Court of International Trade potwierdzono, że zwolnienia z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami są otwarte dla wszystkich przedsiębiorstw i gałęzi przemysłu, które osiągają zyski inwestycyjne wynikające z inwestowania w inne przedsiębiorstwa będące rezydentami i nie są wyraźnie ograniczone do wykazu spółek<sup>(99)</sup>.
- (597) Komisja nie zgodziła się z twierdzeniami rządu ChRL i grupy SAIC i utrzymywała, że art. 26 ust. 2 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw jest częścią rozdziału IV pt. „Preferencje podatkowe”, w którym przewidziano szereg rodzajów preferencyjnego traktowania opodatkowania będących zwolnieniami z ogólnych zasad opodatkowania. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 957, art. 25 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw, który stanowi część wstępną rozdziału IV pt. „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. W związku z tym Komisja uznała, że taka preferencyjna polityka podatkowa ogranicza się do pewnych gałęzi przemysłu, które otrzymują szczególne wsparcie państwa i są przez nie szczególnie promowane, takich jak przemysł BEV, a zatem ma szczególny charakter w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego. Potwierdza to również angielska kopia deklaracji podatkowej (formularz A107010, wiersz 3) złożona przez kilka grup objętych próbą, w której widnieje „(II) Dywidendy, premie i inne dochody z inwestycji kapitałowych pomiędzy kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami są zwolnione z podatku dochodowego od przedsiębiorstw (4 + 5 + 6 + 7 + 8)” w chińskiej wersji deklaracji podatkowej w tym zakresie.
- (598) Jeśli chodzi o odesłanie do United States Court of International Trade, Komisja odrzuciła takie odniesienie, uzasadniając to tym, że taka jurysdykcja nie jest częścią porządku prawnego Unii. Komisja zauważyła również, że po takiej publikacji amerykański Departament Handlu nadal uważa, że art. 26 ust. 2 ustawy o podatku dochodowym od przedsiębiorstw jest zarówno de iure, jak i de facto szczególny<sup>(100)</sup>.
- (599) Na tej podstawie wnioski odrzucono, a wnioski przyjęte w motywie 960 rozporządzenia tymczasowego zostały potwierdzone.

<sup>(99)</sup> Zob. Risen Energy Co., Ltd, powód, JA Solar Technology Yangzhou Co., Ltd. i in., skonsolidowana strona skarżąca przeciwko Stanom Zjednoczonym, Consol. Slip Op. 23-148, <https://www.cit.uscourts.gov/sites/cit/files/23-148.pdf>.

<sup>(100)</sup> Sprawa nr C-570-980, Przegląd administracyjny zarządzenia w sprawie cła wyrównawczego na ogniwa fotowoltaiczne z krzemu krystalicznego, zmontowane lub niezmontowane w moduły, z Chińskiej Republiki Ludowej, nota dotycząca wyników końcowych.

## e) Obliczanie kwoty subsydiów

- (600) Stopa subsydiowania grupy SAIC i grupy Geely w odniesieniu do zwolnienia z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami została zaktualizowana w wyniku korekty opisanej odpowiednio w motywach 652 i 654 niniejszego rozporządzenia.
- (601) Z uwagi na brak jakichkolwiek innych uwag niniejszym potwierdzono wnioski przedstawione w motywach od 961 do 962 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

**Zwolnienia z opodatkowania dywidend wypłacanych między kwalifikującymi się przedsiębiorstwami będącymi rezydentami**

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa Geely	0,16 %
Grupa SAIC	1,06 %

## 3.8.4. Przyspieszona amortyzacja sprzętu używanego przez przedsiębiorstwa sektora zaawansowanych technologii

- (602) Wobec braku uwag dotyczących tego programu potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 963–967.

## 3.8.5. Odliczenie przychodów z transferu technologii

- (603) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń w ogólnej uwadze dotyczącej odliczenia dochodów z transferu technologii rząd ChRL wskazał, że Komisja nie umożliwiła rządowi ChRL przedstawienia żadnych informacji ani uwag na temat tego programu na etapach dochodzenia i weryfikacji procedury.
- (604) Komisja nie uważa jednak tego odliczenia za nowy program subsydiowania. Jest to jedna z ulg podatkowych przewidzianych w ustawie o podatku dochodowym od przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie. Wszystkie odliczenia podatkowe przewidziane w ustawach o podatku dochodowym od przedsiębiorstw stanowiły część procesu dochodzenia, ponieważ były objęte zawiadomieniem o wszczęciu postępowania oraz dokumentem i memorandum dotyczącym wszczęcia postępowania.

## a) Podstawa prawna, ustalenia wynikające z dochodzenia i korzyści

- (605) Ze względu na brak uwag, potwierdzono wnioski określone w motywach 969–971 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

## b) Szczegółość

- (606) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL twierdził, że Komisja nie określiła podstawy, na której uznaje to subsydlum za szczególne, ponieważ w art. 4 ust. 2 lit. a) i art. 4 ust. 4 lit. a) rozporządzenia podstawowego ustanowiono całkowicie odrębne kryteria szczególności.
- (607) Rząd ChRL wskazał ponadto, że subsydlum to nie może być uznane za subsydlum wywozowe w rozumieniu art. 4 ust. 4 lit. a) rozporządzenia podstawowego i art. 3.1 lit. a) porozumienia SCM, ponieważ nie jest ono uwarunkowane wywozem towarów objętych dochodzeniem ani z nim związane.
- (608) Ponadto rząd ChRL twierdził, że Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów na to, że przedmiotowe odliczenie było ograniczone do konkretnych przedsiębiorstw lub niektórych gałęzi przemysłu. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń Komisja dodała, że program ten nie był ani *de iure*, ani *de facto* szczególny, ponieważ kwalifikują się do niego przedsiębiorstwa uczestniczące w transferze technologii w całej chińskiej gospodarce.
- (609) Rząd ChRL twierdził, że Komisja nie wykazała, iż odliczenie przychodów z transferu technologii było uzależnione od wyników wywozu oraz że nie odniosła się do uwag rządu ChRL, zgodnie z którymi program nie jest uzależniony od wywozu towarów objętych dochodzeniem w pierwszej instancji i nie jest z nim związany. Ponadto rząd ChRL argumentował, że art. 3 ust. 1 lit. a) Porozumienia SCM nie obejmuje usług, tj. technologii, które nie wchodzą w zakres porozumienia SCM.

- (610) Po pierwsze, Komisja uznała to odliczenie za szczególne na podstawie art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ odliczenie to jest wyraźnie ograniczone do przedsiębiorstw zajmujących się transferem technologii.
- (611) Ponadto odpowiednie obwieszczenie nr 212 z 2009 r.<sup>(101)</sup> nie przewiduje obiektywnych kryteriów kwalifikowalności jasno określonych przez prawo i możliwych do sprawdzenia, które byłyby neutralne, miały charakter ekonomiczny i były stosowane horyzontalnie. Obwieszczenie odnosi się do dodatkowych uznaniowych kryteriów kwalifikowalności, takich jak:
- transfer technologii musi mieścić się w (nieokreślonym) zakresie technologii, o którym decydują Ministerstwo Finansów i Państwowy Urząd Podatkowy,
  - (nieokreślone) organy naukowe i technologiczne szczebla prowincji i wyższego złożyły wniosek o „uznanie transferu”,
  - (nieokreślone) organy handlowe szczebla prowincji i wyższego złożyły wniosek o „uznanie transferu międzynarodowego”,
  - inne kryteria określone przez organy podatkowe Rady Państwa Chińskiej Republiki Ludowej.
- (612) Komisja odniosła się także do art. 4 ust. 4 lit. a) rozporządzenia podstawowego i do specyfiki *de jure*, ponieważ Komisja mogła ustalić, że w przypadku przedsiębiorstw, w których przedmiotowe odliczenie od podatku stanowiło podstawę środków wyrównawczych, korzyść była uzależniona od wyników wywozowych przedsiębiorstw.
- (613) Komisja odniosła się do motywu 968 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w którym ustaliła, że ulga podatkowa z tytułu transferu technologii uprawniała przedsiębiorstwa do preferencyjnego traktowania podatkowego w odniesieniu do ich działalności wywozowej. Fakt ten wynika również z informacji przekazanych przez przedmiotowe przedsiębiorstwo, tj. „Odliczenie z tytułu transferu technologii dotyczy technologii przeniesionej za granicę”, jak podano w niezakwestionowanym sprawozdaniu z misji udostępnionym temu przedsiębiorstwu. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (614) Na tej podstawie argumenty odrzucono, a wnioski przyjęte w motywie 972 rozporządzenia tymczasowego zostały potwierdzone.
- c) Obliczanie kwoty subsydiów
- (615) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely wskazała na możliwy błąd w obliczeniu stopy subsydiowania w odniesieniu do tego odliczenia. W szczególności przedsiębiorstwo twierdziło, że korzyść należy obliczyć dla okresu objętego dochodzeniem, a nie dla roku obrotowego 2022.
- (616) Podobnie jak w przypadku innych programów podatku dochodowego, przy obliczaniu wszystkich korzyści podatkowych Komisja oparła się na deklaracji podatkowej za rok 2022, ponieważ korzyść uzyskana z takich programów mieściła się w okresie objętym dochodzeniem, a dokumenty dotyczące roku 2022 były ostatnimi dokumentami dostępnymi dla grupy Geely do końca procesu weryfikacji. Twierdzenie to zostało zatem odrzucone i potwierdzono ustalenia przedstawione w motywach 973–974 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### Odliczenie przychodów z transferu technologii

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa Geely	0,05 %

<sup>(101)</sup>Obwieszczenie Państwowego Urzędu Podatkowego dotyczące zwolnienia i obniżenia podatku dochodowego od przedsiębiorstw z tytułu dochodów z transferu technologii.

3.8.6. Zwolnienie z podatku konsumpcyjnego od akumulatorów

a) Podstawa prawna

(617) Wobec braku uwag na temat podstawy prawnej potwierdzono wnioski zawarte w motywach 976–978.

b) Ustalenia wynikające z dochodzenia

(618) Wobec braku uwag na temat ustaleń niniejszego dochodzenia potwierdzono wniosek zawarty w motywie 979.

c) Korzyść

(619) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL twierdził, że Komisja nie ustaliła istnienia wkładu finansowego w rozumieniu art. 1.1 lit. a) pkt 1 ppkt (ii) porozumienia SCM oraz że żadne dochody nie zostały utracone ze względu na fakt, że niestosowanie podatku konsumpcyjnego w odniesieniu do szerokiej gamy produktów w Chinach jest ogólną normą. Twierdzenie to zostało powtórzone po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, kiedy rząd ChRL przytoczył sprawozdanie Organu Apelacyjnego w sprawie USA – FSC, pkt 90, stwierdzając, że podstawą porównania należnego w przeciwnym razie podatku „muszą być przepisy podatkowe stosowane przez danego członka”. Rząd ChRL wyjaśnił, że w tym kontekście, ponieważ tylko niewielki podzbiór produktów luksusowych i zanieczyszczających środowisko podlega podatkowi konsumpcyjnemu zgodnie z chińskimi przepisami podatkowymi, a akumulatory są w związku z tym wyłączone, nie ma obowiązku podatkowego, a zatem nie ma zwolnienia podatkowego.

(620) Komisja nie zgadza się z tymi twierdzeniami. Rząd ChRL argumentuje, że stwierdzenie, iż nienakładanie podatku konsumpcyjnego na szeroką gamę produktów „jest ogólną normą” było ogólne i nieuzasadnione. Natomiast, jak wyjaśniono w motywie 976 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, podstawą programu są szczegółowe przepisy dotyczące akumulatorów i powłok. Rząd ChRL nie wykazał, że takie samo zwolnienie z podatku przyznaje się na podstawie obiektywnych kryteriów i nie przedstawił żadnych dowodów na potwierdzenie swoich twierdzeń. Tak czy inaczej fakt, że podatek konsumpcyjny w Chinach obejmuje jedynie produkty luksusowe i zanieczyszczające, nie stoi w sprzeczności z wnioskami Komisji. Ponadto podstawa prawna tego zwolnienia wyraźnie przewiduje nałożenie podatku konsumpcyjnego na niektóre rodzaje akumulatorów, ale nie ma on zastosowania do wszystkich rodzajów akumulatorów, ponieważ zwolnione są z niego galwaniczne akumulatory litowe i litowo-jonowe (motyw 977 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). W związku z tym Komisja uznała, że istnieje wiele dowodów na to, że przedmiotowe subsydium jest szczególne. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.

(621) Wobec braku uwag na temat ustaleń niniejszego dochodzenia potwierdzono wniosek zawarty w motywie 980.

d) Szczegółność

(622) Z tych samych powodów, o których mowa w motywie 619 niniejszego rozporządzenia, rząd ChRL twierdził, że nie może istnieć szczególny charakter w rozumieniu art. 2.1 porozumienia SCM. Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL dodał, że z powodów wymienionych w motywie 619 niniejszego rozporządzenia nie może być mowy o szczególności oraz że Komisja nie wykazała, iż subsydium to jest udzielane jedynie wystarczającej ograniczonej grupie przedsiębiorstw lub gałęzi przemysłu.

(623) Komisja uznała, że z podstawy prawnej programu, o którym mowa w sekcji 3.8 ust. 6 lit. a), wynika, iż akumulatory są objęte podatkiem konsumpcyjnym w wysokości 4 %, a galwaniczne baterie litowe i baterie litowo-jonowe są zwolnione z podatku konsumpcyjnego, co spełnia zarówno kryteria określone w art. 1.1 lit. a) pkt 1 ppkt (ii), jak i w art. 2.1 porozumienia SCM. W związku z tym Komisja uznała to subsydium za szczególne.



- (624) Wobec braku dalszych uwag potwierdzono wniosek zawarty w motywie 981.
- e) Obliczanie kwoty subsydiów
- (625) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa BYD twierdziła, że Komisja dwukrotnie obliczyła korzyść w przypadku niektórych wewnątrzgrupowych zakupów zestawów akumulatorów. Argument ten przyjęto, a obliczenia zostały odpowiednio zmienione.
- (626) Zmieniona stopa subsydiowania ustanowiona dla tego konkretnego programu wynosiła 1,33 % w przypadku grupy BYD.
- (627) Wobec braku dalszych uwag potwierdzono wnioski zawarte w motywach 982–983.

#### Zwolnienie z podatku konsumpcyjnego od akumulatorów

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Grupa BYD	1,33 %

#### 3.8.7. Obniżenie podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla kluczowych gałęzi przemysłu

- (628) Indywidualne badanie przedsiębiorstwa Tesla (Shanghai) wykazało, że w przypadku kluczowych gałęzi przemysłu obniżono podatek dochodowy od przedsiębiorstw, co stanowi subsydium w formie dochodów utraconych przez rząd ChRL.
- a) Podstawa prawna
- (629) Podstawą prawną tego programu jest ogłoszenie Państwowej Administracji Podatkowej Szanghaju, Miejskiego Biura ds. Finansów Szanghaju, Miejskiej Komisji ds. Gospodarki i Technologii Informacyjnej (nr 70 z 2020 r.).
- (630) W ogłoszeniu wyraźnie określono, że obniżona stawka podatku dochodowego od przedsiębiorstw jest zarezerwowana dla kluczowych przedsiębiorstw przemysłowych.
- b) Ustalenia wynikające z dochodzenia
- (631) Po przeprowadzeniu indywidualnego badania przedsiębiorstwa Tesla (Shanghai) Komisja stwierdziła, że przedsiębiorstwo Tesla (Shanghai) kwalifikowało się jako kluczowe przedsiębiorstwo przemysłowe w okresie objętym dochodzeniem i korzystało z obniżonej stawki podatku dochodowego od przedsiębiorstw wynoszącej 15 %.
- c) Korzyść
- (632) 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.

- (633) Przedsiębiorstwo Tesla (Shanghai) twierdziło, że program przyznający przedsiębiorstwu Tesla (Shanghai) preferencyjną stawkę podatkową w wysokości 15 % został już zakończony i w związku z tym nie można go objąć środkami wyrównawczymi. Jako dowody potwierdzające przedłożono podstawę prawną oraz kwartalną zaliczkową deklarację podatkową za I kwartał 2023 r. i za I kwartał 2024 r.
- (634) Komisja podkreśla, że chociaż kwartalna zaliczkowa deklaracja podatkowa za I kwartał 2024 r. zawiera informację, że przedsiębiorstwo podlega stawce podatkowej w wysokości 25 %, kwartalne zaliczkowe deklaracje podatkowe nie są ostateczne i odnoszą się wyłącznie do zaliczek. Nie przesądza to zatem o tym, że przedsiębiorstwo Tesla (Shanghai) mogłoby ponownie, na późniejszym etapie i z mocą wsteczną, otrzymać preferencyjną stawkę podatkową w wysokości 15 %. W rzeczywistości przedstawione dowody przyznające przedsiębiorstwu Tesla (Shanghai) preferencyjną stawkę podatkową w wysokości 15 % pochodziły z 19 stycznia 2021 r., ale miały zastosowanie z mocą wsteczną do przedsiębiorstwa Tesla (Shanghai) od dnia 1 stycznia 2020 r.<sup>(102)</sup> W związku z tym uzasadnione jest założenie, że przedsiębiorstwo Tesla (Shanghai) mogłoby następnie otrzymać preferencyjną stawkę podatkową w wysokości 15 % z mocą wsteczną. Biorąc pod uwagę brak rozstrzygających dowodów na to, że przedsiębiorstwo Tesla (Shanghai) ponownie nie kwalifikowałoby się do takiej preferencyjnej stawki podatkowej, odrzucono ten wniosek. Ponadto preferencyjna stawka podatkowa w wysokości 15 % została przyznana zgodnie z postanowieniami zawartymi w „Zawiadomieniu MIIT i Państwowego Urzędu Podatkowego w sprawie polityki w zakresie podatku dochodowego od osób prawnych dla kluczowych gałęzi przemysłu w nowym obszarze Chin (Szanghaj) pilotażowej strefy wolnego handlu”<sup>(103)</sup> oraz zgodnie z wymogami „Środków administracyjnych dotyczących uznawania kwalifikacji w odniesieniu do preferencyjnych polityk w zakresie dochodów przedsiębiorstw dla kluczowych gałęzi przemysłu w nowym obszarze Chin (Szanghaj) pilotażowej strefy wolnego handlu”<sup>(104)</sup>. Nie ma dowodów na to, że przedsiębiorstwo Tesla (Shanghai) nie kwalifikuje się już jako przedsiębiorstwo należące do kluczowej gałęzi przemysłu w regionie Lingang i że w związku z tym nie kwalifikowałoby się do kolejnych rund preferencyjnych polityk fiskalnych.
- (635) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń spółka Tesla (Shanghai) stwierdziła, że analiza Komisji przeprowadzona w motywie 460 dokumentu zawierającego ogólne ustalenia była bezpodstawna, ponieważ preferencyjna stawka podatkowa w wysokości 15 % została przyznana zgodnie z przepisami zawartymi w „Obwieszczeniu MIIT i Państwowej Administracji Podatkowej w sprawie polityki podatku dochodowego od osób prawnych dla kluczowych gałęzi przemysłu w Nowym obszarze pilotażowej strefy wolnego handlu Lingang w Chinach (Szanghaj)”, które stanowią, że kwalifikujące się przedsiębiorstwa podlegają preferencyjnej stawce podatkowej w wysokości 15 % przez pięć lat od daty założenia. Ponieważ spółka Tesla (Shanghai) została ustanowiona w 2018 r., preferencyjna stawka podatkowa miała zastosowanie do 2023 r. W związku z tym spółka ta stwierdziła, że istnieją niezbite dowody na to, że nie będzie się ona ponownie kwalifikować do objęcia preferencyjną stawką podatkową w ramach programu obniżenia podatku dochodowego od przedsiębiorstw.
- (636) Komisja nie zgodziła się z tymi argumentami i podkreśliła, że spółka ta nie przedstawiła żadnych dowodów, które wskazywałyby, że nie odniosłaby ono ponownie korzyści, w żadnej formie, z preferencyjnej polityki fiskalnej. Jak wykazano w toku dochodzenia, różne przedsiębiorstwa objęte próbą skorzystały z różnych preferencyjnych programów podatkowych, takich jak obniżka podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla przedsiębiorstw wykorzystujących zaawansowane i nowe technologie (HNTE) w przypadku grupy BYD. Ponadto Komisja przypomniała, że w poprzednich dochodzeniach stwierdziła przypadki dalszego rozszerzania podobnych systemów podatkowych<sup>(105)</sup>. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (637) Ponadto spółka Tesla (Shanghai) dodała, że jeżeli program ten miałby podlegać środkom wyrównawczym, obliczenia powinny opierać się na deklaracji podatkowej złożonej w okresie objętym dochodzeniem, a nie na deklaracjach podatkowych z 2022 r. Spółka Tesla (Shanghai) podkreśliła, że w okresie objętym dochodzeniem deklaracje podatkowe dotyczące przedpłaty za pierwsze trzy kwartały 2023 r. zostały przedłożone w poprzednich dokumentach, w związku z czym Komisja powinna wykorzystać te informacje do obliczenia korzyści.

<sup>(102)</sup> Wykaz kwalifikujących się przedsiębiorstw jest dostępny na stronie internetowej <http://www.jiyu-ip.com/index.php/Index/newsDeil/id/767>.

<sup>(103)</sup> <https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfwk/qysds/202012/t456327.html>.

<sup>(104)</sup> <https://shanghai.chinatax.gov.cn/zcfw/zcfwk/qysds/202011/t455875.html>.

<sup>(105)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1519 z dnia 14 września 2015 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz biodiesla pochodzącego ze Stanów Zjednoczonych Ameryki w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 18 rozporządzenia Rady (WE) nr 597/2009 (Dz.U. L 239 z 15.9.2015, s. 99); rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/1267 z dnia 29 lipca 2021 r. nakładające ostateczne cła wyrównawcze na przywóz biodiesla pochodzącego ze Stanów Zjednoczonych Ameryki w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 18 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 (Dz.U. L 277 z 2.8.2021, s. 62).

(638) Komisja podkreśliła, że – jak wyjaśniono w motywie 442 dokumentu zawierającego ogólne ustalenia – przy obliczaniu wszystkich korzyści w zakresie dochodów podatkowych Komisja oparła się na deklaracji podatkowej za 2022 r., ponieważ korzyść uzyskana z takich programów mieściła się w okresie objętym dochodzeniem (obejmującym ostatni kwartał 2022 r.). Takie samo podejście zastosowano w odniesieniu do innych systemów podatkowych. Inne podejście doprowadziłoby również do dyskryminacji producentów eksportujących objętych próbą i spółki Tesla (Shanghai), którą objęto badaniem indywidualnym i w której przeprowadzono wizytę weryfikacyjną kilka miesięcy po wizytach weryfikacyjnych objętych próbą producentów eksportujących. Ponadto Komisja przypomniała, że wizyty weryfikacyjne u producentów eksportujących objętych próbą odbyły się wcześniej niż wizyta weryfikacyjna w spółce Tesla (Shanghai), w związku z czym ostateczne deklaracje podatkowe tych producentów za 2023 r. nie były jeszcze dostępne. W związku z tym argument ten odrzucono.

d) Szczegółność

(639) Przedmiotowe subsydium ma charakter szczególny w rozumieniu art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia podstawowego, ponieważ same przepisy ograniczają stosowanie tego programu tylko do niektórych kluczowych przedsiębiorstw, które działają w pewnych obszarach określonych przez państwo. Przedsiębiorstwo Tesla (Shanghai) zostało wyraźnie wskazane w wykazie kwalifikujących się przedsiębiorstw.

(640) Zatem zgodnie z przepisami, na podstawie których działa organ udzielający pomocy, dostęp do subsydiów jest wyraźnie ograniczony do konkretnego sektora i regionu geograficznego.

e) Obliczanie kwoty subsydiów

(641) Kwotę subsydiów 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.

(642) Stopa subsydiowania ustanowiona dla tego konkretnego programu wynosiła 0,66 % w przypadku przedsiębiorstwa Tesla (Shanghai).

#### Obniżenie podatku dochodowego od przedsiębiorstw dla kluczowych gałęzi przemysłu

Nazwa przedsiębiorstwa	Stopa subsydiowania
Tesla (Shanghai) (badanie indywidualne)	0,66 %

#### 3.8.8. Subsidiowanie w przypadku przedsiębiorstw niewspółpracujących (grupa SAIC)

(643) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC nie zgodziła się na zastosowanie art. 28 rozporządzenia podstawowego do przedsiębiorstw badawczo-rozwojowych, które nie udzieliły odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, jak wspomniano w motywach 985–988 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych. Argumentowała ona, że zastosowanie dostępnych faktów powinno być opierać się na przedsiębiorstwie badawczo-rozwojowym należącym do grupy SAIC. W szczególności argumentowała, że zweryfikowane przedsiębiorstwo należące do grupy SAIC nie korzystało z tych samych programów subsydiowania co przedsiębiorstwa Geely, co Komisja wykorzystała jako dostępne fakty. Argumentowała również, że przedsiębiorstwo należące do grupy SAIC, które udzieliło odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, należycie zgłosiło kwotę programów dotacji w oparciu o swoje księgi rachunkowe.

(644) W odniesieniu do dostawcy materiałów do produkcji, który nie udzielił odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, grupa SAIC twierdziła również, że Komisja powinna przyjąć podobne podejście jak w przypadku przedsiębiorstw badawczo-rozwojowych, jak określono w motywie 989 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, tj. dostosować kwoty subsydiów w odniesieniu do (i) finansowania preferencyjnego; (ii) programów dotacji; oraz (iii) przyznawania praw do użytkowania gruntów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia

- (645) Jak już wspomniano w motywie 988 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja mogła jedynie częściowo zweryfikować informacje przedłożone przez powiązane przedsiębiorstwo badawczo-rozwojowe, które udzieliło odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. W związku z tym Komisja uznała, że informacje te nie były wiarygodne, aby można było wykorzystać je jako podstawę do zastosowania dostępnych faktów w odniesieniu do innych przedsiębiorstw badawczo-rozwojowych. W związku z tym Komisja postanowiła oprzeć się na kwocie subsydiowania ustalonej dla zweryfikowanych przedsiębiorstw badawczo-rozwojowych w ramach grupy Geely, uznając dostępne fakty za uzasadnione. Komisja uznała zatem, że oparcie się na częściowo zweryfikowanych informacjach tylko jednego przedsiębiorstwa badawczo-rozwojowego należącego do grupy SAIC bez informacji na temat przedsiębiorstw badawczo-rozwojowych, które nie udzieliły odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu, nie byłoby reprezentatywne w celu ustalenia kwoty subsydiowania. Grupa SAIC nie wykazała, w jaki sposób wykorzystanie tych faktów byłoby oczywiście niewłaściwe. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone. Z tych samych powodów Komisja odrzuciła również argument grupy SAIC dotyczący tego dostawcy materiałów do produkcji.
- (646) Wobec braku jakichkolwiek dalszych uwag Komisja potwierdziła swoje ustalenia zawarte w motywach 985–989 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (647) Stopa subsydiowania ustanowiona dla tego konkretnego programu w przypadku grupy SAIC wynosiła 0,62 %.

### 3.9. Inne programy

- (648) Ze względu na brak nowych elementów dotyczących programów wymienionych w motywie 990 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych oraz ze względu na oszczędności administracyjne Komisja nie uznała za stosowne, aby podejmować decyzję co do zastosowania środków wyrównawczych w odniesieniu do tych programów. Pozostaje to bez uszczerbku dla badania tych środków przez Komisję przy okazji przyszłych przeglądów.

### 3.10. Wniosek dotyczący subsydiowania

#### 3.10.1. Metoda alokacji

- (649) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa SAIC stwierdziła, że Komisja odeszła od ustalonej praktyki, przydzielając 100 % domniemanych programów subsydiowania zapewnianych przez spółki holdingowe/finansowe i niektóre podmioty prowadzące sprzedaż krajową w celu obliczenia łącznej kwoty korzyści.
- (650) Grupa SAIC stwierdziła, że przeprowadzenie dokładnych i realistycznych ocen przeniesienia spoczywa na organie prowadzącym dochodzenie w celu zapewnienia, zgodnie z art. 1 rozporządzenia podstawowego, że „cło wyrównawcze może zostać nałożone w celu skompensowania wszelkich przyznanych subsydiów, bezpośrednio bądź pośrednio, dla wytworzenia, produkcji, wywozu lub przywozu dowolnego produktu, którego dopuszczenie do swobodnego obrotu w Unii powoduje szkodę”. W istocie żadne subsydia przyznane na wytwarzanie, produkcję, wywóz lub transport jakiegokolwiek produktu, który nie został dopuszczony do swobodnego obrotu w UE, nie może podlegać środkom wyrównawczym. Wymagało to od Komisji określenia, która część domniemanego subsydium przyniosła korzyść wywozonym produktom, a która część domniemanego subsydium przyniosła korzyści innym produktom, a także wykazania, że odbiorca subsydium (jeżeli jest inny niż producent eksportujący) przeniósł korzyść na producenta eksportującego w okresie objętym dochodzeniem<sup>(106)</sup>. Grupa SAIC stwierdziła w szczególności, że przenoszona kwota powinna być ograniczona do odsetka udziałów ostatecznie posiadanych przez grupę SAIC. W związku z tym grupa SAIC twierdziła, że wkłady finansowe przyznane:
- producentom joint venture („JV”) nie mogły zostać automatycznie przeniesione na wywóz do UE, w szczególności na te niechińskie potęgi motoryzacyjne. Ponadto ci producenci JV wytwarzali i sprzedawali produkty objęte dochodzeniem wyłącznie na rynku krajowym, w związku z czym można założyć, że subsydia otrzymane przez tych producentów JV nie są automatycznie przenoszone w ramach grupy SAIC.
  - Krajowe przedsiębiorstwa handlowe nie mogły być domyślnie przenoszone na rynek eksportowy, biorąc pod uwagę, że te dwa łańcuchy sprzedaży nie nakładają się na siebie. Wszelkie subsydia otrzymane przez krajowe przedsiębiorstwo handlowe dotyczyły sprzedaży tych przedsiębiorstw na rynku krajowym.

<sup>(106)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego WTO, USA – Softwood Lumber IV, pkt 140–143; US – Pralki, pkt 5.268.

- Konsumenci krajowi dokonujący zakupu BEV na rynku krajowym nie mogli zostać przeniesieni na rynek eksportowy, ponieważ wywóz BEV nie był uwzględniany w całym programie. W związku z tym żadne subsydia otrzymane w ramach tego programu nie mogły być automatycznie przenoszone przez rynek eksportowy w UE.
- (651) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa SAIC powtórzyła, że należy ponownie ocenić analizę dotyczącą spółek joint venture i ocen przedsiębiorstw powiązanych. Dodała, że Komisja powinna najpierw określić, czym są „brakujące informacje” i zastosować dostępne fakty zgodnie z art. 28 BASR. W tym względzie grupa SAIC zwróciła się z wnioskiem o zbadanie poziomu niedociągnięć w poszczególnych przedsiębiorstwach. Następnie Komisja powinna określić przeniesioną kwotę korzyści.
- (652) Komisja potwierdziła swoją ocenę dokonaną na etapie tymczasowym. Po pierwsze, jak wspomniano w motywie 337 i 338 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i jak zilustrowano w piśmie wysłanym do grupy SAIC 15 lutego 2024 r. <sup>(107)</sup>, Komisja przeprowadziła ocenę brakujących informacji w odniesieniu do poszczególnych przedsiębiorstw i dała grupie SAIC możliwość dostarczenia brakujących informacji. Grupa SAIC powstrzymała się jednak od przekazywania takich brakujących informacji. Ponadto Komisja uznała, że ze względu na powiązania między przedsiębiorstwami w ramach grupy SAIC nie jest wymagana analiza pass-through; Komisja musiała raczej zastosować prawidłową metodę alokacji w odniesieniu do subsydiów ze względu na to, że pieniądze są dobrem zamiennym i mogą zostać przeniesione z jednego podmiotu powiązanego na inny podmiot bez względu na rynek, na którym ma miejsce sprzedaż. Ponadto przy obliczaniu odsetka subsydiowania przypisanego do produktu objętego postępowaniem (klucz przydziału) Komisja rzeczywiście zbadała już indywidualną sytuację każdego przedsiębiorstwa należącego do grupy. W przypadku przedsiębiorstw świadczących usługi finansowe w ramach grupy SAIC Komisja wzięła pod uwagę działalność tych przedsiębiorstw finansowych w ramach grupy. W odniesieniu do transakcji krajowych Komisja wzięła pod uwagę odpowiedni właściwy obrót, który obejmował również obrót przedsiębiorstw działających wyłącznie na chińskim rynku krajowym. Na tej podstawie argument ten został odrzucony.
- (653) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja skorygowała obrót grupy SAIC wykorzystany do właściwego przypisania stwierdzonych subsydiów w celu obliczenia kwoty subsydiowania grupy. Szczegółowe informacje przedstawiono temu przedsiębiorstwu w specjalnym ujawnieniu z 20 sierpnia 2024 r.
- (654) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń Komisja dodatkowo skorygowała obrót grupy SAIC poprzez uwzględnienie obrotu uzyskanego przez inne oddziały w ramach jednego z przedsiębiorstw eksportujących. Szczegółowe informacje przedstawiono temu przedsiębiorstwu w specjalnym ujawnieniu ustaleń z 9 września 2024 r.
- (655) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja skorygowała wartość sprzedaży grupy Geely do Unii wykorzystywaną do właściwego przydziału stwierdzonych subsydiów w celu obliczenia kwoty subsydiowania grupy. Szczegółowe informacje zostały przedstawione w specjalnym ujawnieniu dla przedsiębiorstwa.
- (656) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń zgodnie z rozporządzeniem w sprawie cel tymczasowych grupa Geely stwierdziła, że obrót dostawców, przedsiębiorstw badawczo-rozwojowych, przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż i przedsiębiorstw finansowych powinien zostać uwzględniony w łącznym obrocie w celu określenia łącznej kwoty korzyści.
- (657) Komisja zauważyła, jak wyjaśniono w ujawnieniu tymczasowych ustaleń, że w pierwszej kolejności obliczoną kwotę subsydiowania dla każdego przedsiębiorstwa powiązanego przypisano do produktu objętego postępowaniem na podstawie kategorii przedsiębiorstwa lub szczególności linii dotyczącej subsydiowania. W związku z tym zastosowano wskaźnik obrotu dla przedsiębiorstw zajmujących się montażem podzespołów, przedsiębiorstw badawczo-rozwojowych oraz przedsiębiorstw prowadzących sprzedaż. W drugim etapie korzyść dla grupy Geely została wyrażona w postaci obrotów BEV producentów eksportujących/krajowych w ramach grupy Geely, obrotów BEV na rzecz niepowiązanych klientów, sprzedawanych za pośrednictwem powiązanych podmiotów należących do grupy Geely. W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(107)</sup>t24.001622.

### 3.10.2. Cła mające zastosowanie do innych współpracujących przedsiębiorstw

- (658) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i GWM wskazali, że stawka cła mająca zastosowanie do współpracujących przedsiębiorstw nieobjętych próbą wzrosła po ujawnieniu tymczasowych ustaleń, natomiast stawki cła dla przedsiębiorstw objętych próbą spadły.
- (659) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja zauważyła, że obliczenie średniej ważonej stawki celnej mającej zastosowanie do współpracujących przedsiębiorstw nieobjętych próbą było nieprawidłowe, ponieważ nie wyważono odpowiednio współpracujących przedsiębiorstw objętych próbą w odniesieniu do niektórych programów. W związku z tym Komisja zakończyła korektę techniczną, która skutkowałą zwiększeniem cła mającego zastosowanie do współpracujących przedsiębiorstw nieobjętych próbą (innych przedsiębiorstw współpracujących).
- (660) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL zwrócił się do Komisji o ujawnienie podstawy faktycznej stopy subsydiowania ustalonej dla nieobjętych próbą współpracujących przedsiębiorstw, biorąc pod uwagę, że do obliczenia kwoty subsydiowania grupy SAIC zastosowano dostępne fakty.
- (661) 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<sup>(108)</sup>. W szczególności Komisja zauważyła, że instrumenty finansowe takie jak papiery wartościowe zabezpieczone aktywami lub obligacje, na których oparła się przy obliczaniu korzyści płynących z takich programów, były stosowane przez sektor BEV powszechnie, a nie wyjątkowo. Gdyby producenci eksportujący przekazali takie informacje Komisji podczas pełnej współpracy, Komisja potraktowałaby te informacje w podobny sposób pod względem obliczania marginesu subsydiowania.
- (662) Oznacza to, że przy obliczaniu stopy subsydiowania dla nieobjętych próbą współpracujących producentów eksportujących nie wzięto pod uwagę stóp subsydiowania ustalonych dla dostarczania akumulatorów za kwotę niższą od odpowiedniego wynagrodzenia ani subsydiowania w odniesieniu do niewspółpracujących przedsiębiorstw na rzecz grupy SAIC, ani dotacji bezpośrednich udzielonych grupie Geely i grupie SAIC.
- (663) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń przedsiębiorstwo 24, rząd ChRL i VDA argumentowali, że średnia ważona stopa subsydiowania ustalona dla nieobjętych próbą przedsiębiorstw współpracujących powinna również obejmować stopę subsydiowania spółki Tesla (Szanghaj), ponieważ była ona największym producentem eksportującym chińskie BEV w OD i po jego zakończeniu. Zdaniem rządu ChRL uwzględnienie stopy subsydiowania spółki Tesla (Szanghaj) przy obliczaniu średniej ważonej stawki cła wyrównawczego dla nieobjętych próbą przedsiębiorstw współpracujących nie byłoby niezgodne z art. 15 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.
- (664) Przedsiębiorstwo 24 argumentowało w szczególności, że przepisy art. 27 ust. 1 rozporządzenia podstawowego nie wykluczają, że producent eksportujący, który nie został pierwotnie wybrany, może następnie zostać objęty próbą. Strona ta twierdziła, że kontrolę wyrywkową stosuje się w celu ograniczenia dochodzenia do rozsądnej liczby stron, produktów lub transakcji lub do największej reprezentatywnej wielkości produkcji, sprzedaży lub wywozu, którą można właściwie zbadać w dostępnym czasie. Według tej strony, w przypadku objęcia badaniem indywidualnym na podstawie art. 27 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, Komisja może sformułować swoje ustalenia w odniesieniu do możliwie największej wielkości produkcji, sprzedaży lub wywozu, która może zostać zbadana w dostępnym czasie i tym samym uwzględnić spółkę Tesla (Szanghaj) przy obliczaniu średniego ważonego marginesu subsydiowania.

<sup>(108)</sup> Zob. także *mutatis mutandis* WT/DS294/AB/RW, USA – Zerowanie (art. 21.5 DSU), sprawozdanie Organu Apelacyjnego z dnia 14 maja 2009 r., pkt 453.

- (665) Komisja nie zakwestionowała faktu, że spółka Tesla (Szanghaj) była jednym z największych producentów eksportujących. Jak jednak stwierdzono w motywach 57 i 59 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja uznała dobór próby obejmującej trzy różne grupy przedsiębiorstw eksportujących za największą 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 wyrywkowej. Wynika z tego, że wbrew temu, co twierdzi rząd ChRL, próba w dochodzeniach w sprawie subsydiów w ujęciu ogólnym i w niniejszym dochodzeniu szczegółowym opiera się również na innych czynnikach niż wielkość produkcji lub wywozu, takich jak reprezentatywność subsydiowania, a nie (tylko lub głównie) na wielkościach. Niniejsze dochodzenie potwierdziło, że spółka Tesla (Szanghaj) jest wyjątkowym przedsiębiorstwem, które nie jest reprezentatywne dla poziomu subsydiowania innych producentów BEV w Chinach.
- (666) W odniesieniu do konkretnego twierdzenia przedsiębiorstwa 24 Komisja uznała, że art. 27 ust. 1 stanowi, iż kontrola wyrywkowa może być stosowana w przypadku dużej liczby eksporterów, co miało miejsce, biorąc pod uwagę liczbę odpowiedzi otrzymanych w momencie doboru próby. Ponadto, jak określono w motywach 57 i 59 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja uznała dobór próby trzech różnych grup wywozu za największą reprezentatywną wielkość, którą można było właściwie zbadać w dostępnym czasie. Fakt, że spółkę Tesla (Szanghaj), jedyne przedsiębiorstwo, które się o to zwróciło, objęto badaniem indywidualnym na podstawie art. 27 ust. 3, ponieważ jego badanie nie zostało uznane za nadmiernie uciążliwe, nie zmienia wniosku, że kontrola wyrywkowa była reprezentatywna. Ponadto przepisy art. 27 ust. 3 nie przewidują włączenia do próby przedsiębiorstw, które objęto badaniem indywidualnym.
- (667) Na tej podstawie Komisja uznała, że próba była również najbardziej reprezentatywna do obliczenia cła dla nieobjętych próbą współpracujących stron, zgodnie z art. 15 ust. 3 rozporządzenia podstawowego, i odrzuciła ten wniosek.

### 3.10.3. Obliczenie stopy subsydiów

- (668) 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 łącznego 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.
- (669) 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. Komisja nie uwzględniła jednak kwoty subsydiów wyrównawczych w obliczeniach średniej ważonej w odniesieniu do tych programów i przedsiębiorstw, w przypadku których ustalenia opierały się częściowo na dostępnych faktach w celu ustalenia tych kwot, jak określono w motywie 661 niniejszego rozporządzenia.
- (670) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL zwrócił się do Komisji o ujawnienie podstawy stopy subsydiowania dla nieobjętych próbą przedsiębiorstw współpracujących. Komisja wyjaśniła swoje obliczenia średniej ważonej w motywie 661 niniejszego rozporządzenia. Ponadto Komisja przedstawiła również jawną wersję obliczeń leżących u podstaw obliczeń. Zgodnie z art. 29 ust. 4 Komisja wykorzystwała przedziały wartości CIF w celu ochrony poufności danych dostarczonych przez objętych próbą producentów eksportujących.

- (671) W związku z powyższym stawki ostatecznego cła wyrównawczego, wyrażone w cenach CIF na granicy Unii przed ocleniem, powinny być następujące:

Przedsiębiorstwo	Stopa subsydiowania
Grupa BYD: — 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	17,0 %
Grupa Geely: — 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 — Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.	18,8 %
Grupa SAIC: — SAIC MAXUS Automotive Company Limited — SAIC Motor Corporation Limited — Nanjing Automobile (Group) Corporation	35,3 %
Tesla (Shanghai) (badanie indywidualne)	7,8 %
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące	20,7 %
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	35,3 %

#### 4. SZKODA

- (672) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń uwagi dotyczące szkody otrzymano od CCCME, rządu ChRL, grupy Geely, przedsiębiorstwa 18, przedsiębiorstwa 24 i VDA.
- (673) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń uwagi dotyczące szkody otrzymano od CCCME, rządu ChRL i CAAM.

##### 4.1. Definicja przemysłu Unii i produkcji unijnej

- (674) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że Komisja nie przedstawiła wystarczająco szczegółowych informacji dotyczących definicji przemysłu Unii i produkcji unijnej. W szczególności CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania wymieniono 12 grup, podczas gdy w motywie 995 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych wspomniano o 10 grupach, stwierdzając, że nie jest jasne, czy jakiegokolwiek grupy zostały wyłączone z definicji przemysłu Unii. Grupa Geely stwierdziła również, że w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych Komisja nie przedstawiła żadnych wyjaśnień dotyczących składu przemysłu Unii poza stwierdzeniem, że obejmuje on 10 producentów.
- (675) Komisja wyjaśniła niniejszym, że spośród 12 grup wymienionych w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania Komisja wspomniała w motywie 995 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych „około 10 grup” po otrzymaniu publicznie dostępnych informacji, że na początku 2024 r. przedsiębiorstwo Fisker ogłosiło upadłość<sup>(109)</sup>. Ponadto w toku dochodzenia nie zebrano żadnych dodatkowych szczegółowych informacji dotyczących grupy Bollere, aby potwierdzić, czy grupa Bollere rzeczywiście produkowała BEV w Unii.

<sup>(109)</sup> <https://www.electrive.com/2024/05/08/fisker-faces-insolvency-in-austria/>



- (676) Komisja wyjaśniła ponadto, że jak wskazano w motywie 999 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przy definiowaniu przemysłu Unii i produkcji unijnej Komisja nie skupiła się na grupach marek lub producentów oryginalnego sprzętu, lecz na pochodzeniu produkowanych BEV, ponieważ produkcja BEV odbywa się w Unii. Dlatego też w swoich analizach szkody, związku przyczynowego i interesu Unii Komisja uwzględniła całość unijnej produkcji BEV (tj. BEV powstałe lub wytworzone w Unii). Wynika z tego, że żadna grupa nie została wykluczona z definicji przemysłu Unii.
- (677) Grupa Geely twierdziła również, że ponieważ Komisja zdefiniowała przemysł Unii na podstawie lokalizacji produkcji, a nie przynależności państwowej marki lub grup, wypaczyła analizę szkody, ponieważ nie uwzględniła roli przywozu z Chin, którą można przypisać producentom unijnym i przedsiębiorstwu Tesla.
- (678) W analizie szkody położono nacisk na BEV produkowane w Unii, a zatem wskaźniki szkody opierają się na BEV produkowanych w Unii, a nie na BEV przywożonych z Chin przez producentów unijnych, ponieważ w tym przypadku producenci unijni działają jako przedsiębiorstwa handlowe, a nie producenci. Komisja oceniła jednak przywóz z Chin w motywach 998, 1132–1136 i sekcji 6.2.9 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (679) CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że nie było jasne, co oznaczają terminy „producent oryginalnego sprzętu” (ang. original equipment manufacturer - OEM) i „przechodzenie z pojazdów ICE na BEV” w kontekście definicji przemysłu Unii oraz że udział i znaczenie unijnego przemysłu BEV w okresie przejściowym nie zostały szczegółowo określone w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych.
- (680) W motywie 995 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że większość z 10 grup producentów BEV to producenci oryginalnego sprzętu w postaci pojazdów ICE, którzy przechodzili na produkcję BEV po wejściu w życie rozporządzenia (UE) 2019/631 określającego normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dostawczych. Chociaż nie jest jasne, jakiego rodzaju dodatkowych wyjaśnień w tym zakresie domagali się CCCME i rząd ChRL w tym względzie, Komisja wyjaśniła ponadto, że większość z 10 grup unijnych producentów BEV, z wyjątkiem przedsiębiorstw Tesla i e.Go Mobile, była producentami ICE, którzy zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/631 zastąpili produkcję pojazdów ICE produkcją BEV. Komisja odniosła się do tego procesu przejściowego, aby przedstawić kontekst i tło analizy szkody, ponieważ przejście rynku unijnego z pojazdów ICE na BEV stanowi istotny czynnik w tym przypadku, który wpływa na szereg wskaźników dotyczących stanu przemysłu, jak wyjaśniono w motywie 996 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto w tabeli 1 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wskazała zakres przejścia określony jako odsetek zarejestrowanych BEV w stosunku do wszystkich rejestracji pojazdów osobowych, który wzrósł z 5,4 % w 2020 r. do 14,6 % w okresie objętym dochodzeniem. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (681) Pomimo wyjaśnień przedstawionych w motywach 675 i 676 niniejszego rozporządzenia, po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL podtrzymali swoje twierdzenie, że Komisja nie przedstawiła wystarczających wyjaśnień dotyczących kwestii faktycznych i prawnych oraz ustaleń dotyczących składu przemysłu Unii produkującego BEV. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że wszystkie informacje na temat składu przemysłu Unii były bezprawnie utrzymywane w tajemnicy ze względu na anonimowość przyznaną producentom przemysłu Unii oraz że następujące informacje nie były znane: (i) liczba producentów - a nie tylko grup - składających się na przemysł Unii, biorąc pod uwagę, że tylko indywidualni producenci zostali objęci próbą, a definicja podmiotu powiązanego nie została zastosowana do unijnych producentów BEV w celu kontroli wyrzykowej i oceny podstawowych wskaźników ekonomicznych, takich jak ceny sprzedaży, (ii) poziom współpracy przemysłu Unii; (iii) znaczenie producentów oryginalnego sprzętu w kontekście przemysłu Unii oraz (iv) stopień przechodzenia poszczególnych producentów unijnych z produkcji pojazdów ICE na BEV, którego nie można określić na podstawie odsetka BEV sprzedawanych na rynku unijnym.

- (682) Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL mylą skład przemysłu Unii ze składem próby producentów unijnych. Komisja nie utrzymywała w tajemnicy składu przemysłu Unii. W zawiadomieniu o wszczęciu Komisja przedstawiła wykaz grup producentów unijnych, a w motywach 675 i 676 niniejszego rozporządzenia zawarto dodatkowe wyjaśnienia. Komisja zachowała poufność tożsamości producentów unijnych objętych próbą ze względu na anonimowość przyznaną producentom unijnym, jak wyjaśniono w motywach 12–14 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto, ponieważ Komisja podała liczbę i nazwy grup producentów unijnych, nie musiała wyjaśniać, ile podmiotów produkcyjnych obejmuje każda grupa. Ponadto poziom współpracy w dochodzeniu nie ma nic wspólnego z definicją przemysłu Unii, a Komisja wyjaśniła w motywie 45 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że poziom współpracy w dochodzeniu jest wymagany wyłącznie do celów stałej praktyki, a ponieważ obecne dochodzenie zostało wszczęte z urzędu, Komisja nie musiała ujawniać poziomu współpracy. Ponadto znaczenie producentów oryginalnego sprzętu w kontekście przemysłu Unii oraz stopień transformacji unijnych producentów samochodów wyjaśniono już w motywie 680 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (683) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że dane Prodcum wydawały się niewiarygodne, niemożliwe do zweryfikowania i zorientowane na rezultaty, ponieważ (i) nie zostały zgłoszone w podziale na państwa członkowskie ani przedsiębiorstwo, (ii) wydaje się, że obejmują one wszystkie pojazdy silnikowe z napędem elektrycznym (takie jak czterokołowce lub pojazdy przewożące więcej niż dziewięciu pasażerów), a nie tylko BEV będące przedmiotem dochodzenia, (iii) wydaje się, że są to kwoty szacunkowe, a nie rzeczywiste oraz (iv) Komisja nie wyjaśniła, w jaki sposób oceniła pochodzenie BEV. Ponadto CCCME twierdziła, że Komisja nie wyjaśniła, jakie reguły pochodzenia zastosowała w celu ustalenia pochodzenia BEV produkowanych w Unii. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że nie było jasne, w jaki sposób Komisja uzyskała dane z okresu objętego dochodzeniem pochodzące od Prodcum, ponieważ dane te nie były dostępne dla zainteresowanych stron, a dane Prodcum były dostępne wyłącznie w odniesieniu do lat kalendarzowych.
- (684) Komisja wykorzystała dane zgłoszone przez Prodcum do ustalenia wielkości produkcji, ponieważ było to najlepsze publicznie dostępne źródło takich informacji. Chociaż dane zgłoszone przez Prodcum zostały zaokrąglone przez Prodcum w celu zapewnienia poufności, wobec braku jakiegokolwiek innego publicznie dostępnego źródła Komisja nie miała innego wyboru niż wykorzystać dane Prodcum. Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL, oprócz krytykowania wiarygodności danych, nie przedstawili żadnych alternatywnych źródeł ani danych liczbowych. Ponadto w celu zapewnienia wiarygodności danych Prodcum Komisja wraz z pracownikami Prodcum Eurostatu zweryfikowała dane liczbowe<sup>(110)</sup>. Eurostat przedstawił zapewnienia w odniesieniu do dokładności danych dotyczących całkowitej produkcji w Unii, mając na uwadze, że dane dotyczące niektórych państw członkowskich nie zostały opublikowane ze względu na poufność. Ponadto, jak stwierdzono w motywie 997 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, dane Prodcum porównano również z innymi dostępnymi źródłami, takimi jak odpowiedzi w ramach kontroli wyrywkowej i publicznie dostępne dane na stronach internetowych grup producentów. Jeżeli chodzi o dane za okres objęty dochodzeniem, w przypisie 421 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła, że dane dotyczące produkcji za rok 2023 będą publicznie dostępne 1 lipca 2024 r. Dane dotyczące produkcji za rok 2023 zostały udostępnione przez Prodcum<sup>(111)</sup> i obejmują 1 720 329 sztuk. Ponieważ dane za okres objęty dochodzeniem nie były publicznie dostępne, Komisja obliczyła wielkość produkcji w okresie objętym dochodzeniem, wykorzystując dane z trzech miesięcy z roku 2022 i dane z dziewięciu miesięcy za rok 2023. Wynik wynosi 1 590 247, co jest bardzo zbliżone do danych podanych w tabeli 4 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych (1 626 263 BEV).
- (685) Ponadto uznano, że nie są konieczne żadne dostosowania w celu objęcia produktów wykraczających poza zakres dochodzenia, takich jak czterokołowce i pojazdy przewożące więcej niż dziewięciu pasażerów, ponieważ (i) dane dotyczące wielkości produkcji wykorzystane przez Prodcum były zgodne z danymi dotyczącymi produkcji podanymi w odpowiedziach w ramach kontroli wyrywkowej i publicznie dostępnymi źródłami oraz (ii) pojazdy elektryczne przewożące więcej niż dziewięciu pasażerów, a także pojazdy elektryczne zaprojektowane do poruszania się po śniegu, pojazdy golfowe i podobne pojazdy, są zgłaszane w ramach różnych kodów

<sup>(110)</sup> t24.007103.

<sup>(111)</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120\\_\\_custom\\_12487127/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ds-056120__custom_12487127/default/table?lang=en).

(29103000 i 29105200). Ponadto Komisja nie dysponowała danymi, które sugerowałyby, że produkcja takich produktów wykraczających poza zakres była na tyle znacząca, aby uzasadnić korektę, a CCCME i rząd ChRL nie przedstawili takich danych. Ponadto zauważono, że Komisja nie wyciągnęła żadnych wniosków konkretnie na podstawie wielkości produkcji, ponieważ Komisja stwierdziła w motywie 1167 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że istniało zagrożenie wystąpieniem szkody, a nie istotna szkoda, podczas gdy rynek unijny przechodził z pojazdów ICE na BEV, jak wyjaśniono w motywie 996 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, a zakres tego przejścia ustalono na podstawie wielkości zarejestrowanych, a nie wyprodukowanych BEV. Ponadto w motywie 999 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja określiła, że produkcja unijna obejmuje pojazdy BEV wytworzone lub wyprodukowane w Unii. Reguły pochodzenia są istotne, na przykład gdy BEV jest montowany w państwie trzecim z częściami z Chin. Ponadto było oczywiste, że dane dotyczące produkcji zgłoszone przez Prodcum były obiektywne i nie były zorientowane na rezultaty, jak twierdzili CCCME i rząd ChRL. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.

- (686) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL powtórzyli argument, że dane dotyczące produkcji zgłoszone przez Prodcum nie były możliwe do zweryfikowania. CCCME stwierdziła również, że zamiast tego Komisja powinna była uzyskać te informacje od przemysłu Unii, ACEA lub innych stowarzyszeń krajowych.
- (687) CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, dlaczego dane dotyczące produkcji uzyskane z jakichkolwiek alternatywnych źródeł byłyby weryfikowalne lub w inny sposób bardziej wiarygodne niż oficjalne dane uzyskane od Prodcum, które są gromadzone i rozpowszechniane niezależnie od dochodzenia. Ponadto twierdzenie, że dane Prodcum są „ukierunkowane na wyniki” jest całkowicie nieuzasadnione i niedopuszczalne, nawet bez uwzględnienia, że dane wykorzystane do analizy szkody zostały przedstawione przed wszczęciem dochodzenia. Tak czy inaczej Komisja rzeczywiście zwróciła się o dane dotyczących produkcji w formularzu dotyczącym kontroli wrywkowej w odniesieniu do producentów unijnych, a CCCME i rząd ChRL zostali o tym poinformowani. Ponadto informacje przekazane przez współpracujących producentów unijnych wykorzystano w możliwym zakresie, jak wyjaśniono w motywie 997 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto nie wszyscy producenci unijni BEV są członkami ACEA, w związku z czym ACEA nie mogła przedłożyć kompletnych danych dotyczących produkcji. Jeżeli chodzi o pozostałe stowarzyszenia krajowe, Komisja uznała za zbędne zwracanie się o takie informacje do każdego stowarzyszenia, gdy miało ono dostęp do danych Prodcum. Należy również przypomnieć, w celu zapewnienia kompletności, że dane dotyczące produkcji zgłoszone przez Prodcum były już wcześniej wykorzystywane w innych dochodzeniach <sup>(112)</sup>. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (688) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja nadal nie wyjaśniła, w jaki sposób uzyskała kwartalne dane Prodcum, ponieważ zainteresowane strony nie miały dostępu do takich danych.
- (689) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami. W motywie 684 niniejszego rozporządzenia wyraźnie wyjaśniono, że ponieważ dane za okres objęty dochodzeniem nie były publicznie dostępne, Komisja obliczyła wielkość produkcji w okresie objętym dochodzeniem, wykorzystując dane z trzech miesięcy z roku 2022 i dane z dziewięciu miesięcy za rok 2023. Wynik wynosił 1 590 247, co jest bardzo zbliżone do danych podanych w tabeli 4 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych (1 626 263 BEV). W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(112)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1896 z dnia 11 lipca 2024 r. nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz niektórych rodzajów polichloru winylu (PVC) pochodzących z Egiptu i Stanów Zjednoczonych Ameryki, (Dz.U. L z 12.7.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/1896/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1896/oj)).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/493 z dnia 12 lutego 2024 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz płytek ceramicznych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 (Dz.U. L z 13.2.2024, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg\\_impl/2024/493/oj](http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/493/oj)).

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/265 z dnia 9 lutego 2023 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz płytek ceramicznych pochodzących z Indii i Turcji (Dz.U. L 41 z 10.2.2023, s. 1).

Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) nr 412/2013 z dnia 13 maja 2013 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu tymczasowego cła nałożonego na przywóz ceramicznych zastaw stołowych i naczyń kuchennych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 131 z 15.5.2013, s. 1).

- (690) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że argument Komisji, zgodnie z którym jej ustalenia dotyczące zagrożenia wystąpieniem szkody nie opierały się na produkcji i że dyskusja na temat produkcji jest nieistotna z prawnego punktu widzenia, jest nieprawidłowy i niespójny, ponieważ (i) definicja przemysłu krajowego stanowiła podstawę analizy zagrożenia wystąpieniem szkody i związku przyczynowego, a zatem była kluczowym elementem dochodzenia, (ii) produkcja objętych próbą producentów unijnych w porównaniu z łączną produkcją przemysłu Unii była kluczowym elementem ustalenia przez Komisję reprezentatywności próby przemysłu Unii oraz (iii) kilka cząstkowych ustaleń dotyczących określenia zagrożenia wystąpieniem szkody (takich jak ustalenia dotyczące sytuacji gospodarczej przemysłu Unii, obliczenia mocy produkcyjnych przemysłu Unii i zatrudnienia) opierało się na danych dotyczących produkcji przemysłu Unii lub z nich wynikało. Ponadto przeprowadzona przez Komisję ocena zagrożenia wystąpieniem szkody dotyczyła również bezpośrednio produkcji stwierdzonej w okresie objętym dochodzeniem, ponieważ Komisja stwierdziła, że chiński przywóz BEV zagrażał produkcji i sprzedaży przemysłu Unii.
- (691) Wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL Komisja nie stwierdziła, że jej ustalenie dotyczące zagrożenia wystąpieniem szkody nie opierało się na produkcji oraz że dyskusja na temat produkcji była nieistotna z prawnego punktu widzenia. W rzeczywistości w motywie 685 niniejszego rozporządzenia Komisja wskazała, że nie wyciągnęła żadnych wniosków konkretnie na podstawie wielkości produkcji, ponieważ w motywie 1167 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych stwierdziła, że istniało zagrożenie wystąpieniem szkody, a nie istotna szkoda, podczas gdy rynek unijny przechodził z pojazdów ICE na BEV, a zakres tego przejścia ustalono na podstawie wielkości zarejestrowanych, a nie wyprodukowanych BEV. Oznacza to, że niezależnie od tego, czy produkcja przemysłu Unii wynosiła 1,2 czy 1,3 mln BEV w okresie objętym dochodzeniem, aspekt ten nie miał istotnego wpływu na wnioski z dochodzenia, w tym na konkretne elementy podkreślone przez CCCME. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (692) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że (i) Komisja nie oceniła, czy którykolwiek z producentów unijnych powinien zostać wyłączony z definicji przemysłu Unii oraz że niektóre grupy powinny być faktycznie wyłączone z tej definicji ze względu na fakt, że grupy te miały przedsiębiorstwa w Chinach, które dokonywały wywozu BEV na rynek unijny, (ii) niektórzy producenci unijni byli nie tylko powiązani z chińskimi producentami eksportującymi, ale również polegali na chińskich BEV, (iii) fakt, że Komisja nie wykluczyła z definicji przemysłu Unii niektórych grup, które przywoziły BEV z Chin, w istotny sposób zniekształcił ustalenie zagrożenia wystąpieniem szkody, (iv) unijne grupy producentów przywożące BEV z Chin korzystały z domniemanego subsydiowania w Chinach, które to subsydiowanie Komisja badała w ramach obecnego dochodzenia. CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że Komisja nie oceniła udziału procentowego przywozu własnego BEV w stosunku do całkowitej sprzedaży BEV przypadającej na producenta unijnego objętego postępowaniem, mimo że zasadniczo było to badanie przyjęte i stosowane przez Komisję przy ocenie, czy należy włączyć producenta unijnego dokonującego przywozu do definicji przemysłu krajowego stosowanej w dochodzeniach dotyczących „kwasu tłuszczowego z Indonezji”<sup>(113)</sup> lub „biodiesła ze Stanów Zjednoczonych Ameryki”. CCCME i rząd Chin twierdzili ponadto, że w przypadku dochodzenia dotyczącego „przewodów światłowodowych z Chin”<sup>(114)</sup> Komisja wyłączyła dwóch producentów unijnych z definicji przemysłu Unii ze względu na znaczne ilości przywozu dokonywanego przez te przedsiębiorstwa z Chin oraz ich powiązania z chińskimi producentami eksportującymi.
- (693) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. W motywie 998 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła, że trzy grupy producentów (BMW, Renault i Mercedes-Benz) prowadziły przywóz z Chin produktu objętego postępowaniem w okresie badanym, głównie jednego modelu BEV z Chin, i w ten sposób uzupełniały swoją ofertę BEV, które wytwarzały w Unii i sprzedawały na rynku unijnym. Ci producenci prowadzili przywóz w ilości odpowiadającej około [4,7–5,7] % konsumpcji w Unii w okresie objętym

<sup>(113)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/111 z dnia 18 stycznia 2023 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz kwasu tłuszczowego pochodzącego z Indonezji, Dz.U. L 18 z 19.1.2023, s. 1 oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 193/2009 z dnia 11 marca 2009 r. nakładające tymczasowe cło antydumpingowe na przywóz biodiesła ze Stanów Zjednoczonych Ameryki (Dz.U. L 67 z 12.3.2009, s. 22).

<sup>(114)</sup> 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 i zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/2011 nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz przewodów światłowodowych pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 12 z 19.1.2022, s. 116.

dochodzeniem, co przedstawiono w tabeli 12 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Tę wielkość przywozu w przypadku trzech grup unijnych należy rozpatrywać w kontekście łącznej wielkości przywozu z Chin. Ponadto Komisja wyjaśniła, że przedsiębiorstwo Tesla dokonywało przywozu znacznych ilości BEV z Chin, a wielkości te, jak również odsetek konsumpcji w Unii, zgłoszono w tabeli 12 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto w motywie 999 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że przy definiowaniu przemysłu Unii i produkcji unijnej Komisja nie skoncentrowała się na markach lub grupach producentów oryginalnego sprzętu, lecz na pochodzeniu produkowanych BEV, w związku z czym w swoich analizach szkody, związku przyczynowego i interesu Unii uwzględniła całą unijną produkcję BEV (tj. BEV powstałe lub wytworzone w Unii). CCCME i rząd ChRL nie określili, którzy producenci unijni powinni zostać wykluczeni z definicji przemysłu Unii i na jakiej podstawie. W rzeczywistości rynek BEV został zglobalizowany w takim stopniu, że wyłączenie unijnej grupy producentów ze względu na fakt, że przywóz dokonywany był przez inne przedsiębiorstwa należące do grupy, nie zostało w tym przypadku uznane za właściwe. Nie ujawniono również żadnych faktów w zakresie, w jakim wyłączenie jakiegokolwiek konkretnej grupy producentów było uzasadnione. Należy zauważyć, że wszelki wpływ na analizę szkody grupy dokonującej przywozu BEV z Chin dotyczyłby mikrowskaźników. Ponieważ jednak w tym przypadku Komisja objęła próbą jednostki produkcyjne, wszystkie mikrowskaźniki opierają się na BEV produkowanych i sprzedawanych w Unii. Ponadto, jako że producenci unijni należą do dużych grup przedsiębiorstw, BEV są w większości przypadków przywożone z Chin przez inne podmioty niż podmiot produkujący objęty próbą. Komisja zauważyła również, że CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, w jaki sposób ocena zagrożenia wystąpieniem szkody została zniekształcona, ponieważ w motywach 1136–1138 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że prawdopodobne jest, iż w dającej się przewidzieć przyszłości nastąpi wzrost udziałów w rynku głównie chińskich marek. To, czy przedsiębiorstwo Tesla zostało włączone do definicji przemysłu Unii, czy wyłączone z niej, nie miało istotnego wpływu na wnioski dotyczące oceny zagrożenia wystąpieniem szkody. Wynikało to z faktu, że nie spodziewano się znacznego wzrostu przywozu pojazdów Tesli (Shanghai) z Chin, ponieważ wolne moce produkcyjne spółki Tesli (Shanghai) były bardzo niskie, o ile w ogóle istniały, jak wyjaśniono w motywie 1137 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Jeżeli chodzi o subsydiowanie producentów unijnych, CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, w jaki sposób fakt ten był istotny dla zdefiniowania przemysłu Unii. Ponadto zauważono, że środki wyrównawcze zostały nałożone na wszystkie BEV przywożone z Chin, w tym pojazdy przywożone przez unijne grupy producentów. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.

(694) Wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL, w przypadku dochodzenia w sprawie „biodiesla ze Stanów Zjednoczonych Ameryki” Komisja nie oceniła udziału procentowego przywożonego produktu objętego postępowaniem w łącznej sprzedaży produktu objętego postępowaniem na producenta unijnego. W tamtym dochodzeniu Komisja stwierdziła, że trzy przedsiębiorstwa należące do tej samej grupy są powiązane z producentami eksportującymi z USA, a sama grupa prowadzi przywóz znacznych ilości produktu objętego postępowaniem, w tym od swoich powiązanych eksporterów w USA. W związku z tym przedsiębiorstwa te zostały wyłączone z definicji produkcji unijnej. W przypadku „kwasu tłuszczowego z Indonezji” Komisja przeprowadziła taką ocenę, ponieważ przywozu kwasu tłuszczowego dokonał unijny podmiot zajmujący się produkcją. Jak wyjaśniono w motywie 692 niniejszego rozporządzenia, nie ma to miejsca w obecnym dochodzeniu. Unijni producenci BEV należą do dużych grup producentów posiadających kilka podmiotów, a pojazdy BEV są przywożone i sprzedawane przez inne podmioty niż te, które produkują BEV w Unii. Fakt, że w poprzednich dochodzeniach niektórzy producenci unijni przywożący produkt objęty dochodzeniem z państwa, którego dotyczy postępowanie, zostali wyłączeni z definicji przemysłu Unii, nie oznacza, że Komisja musi automatycznie wyłączyć takich producentów z definicji przemysłu Unii również w obecnym dochodzeniu. Oceny takiej dokonuje się indywidualnie dla każdego przypadku i z uwzględnieniem okoliczności faktycznych każdego dochodzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.

(695) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL powtórzyli swój argument, zgodnie z którym Komisja powinna była wyłączyć z definicji przemysłu Unii producentów unijnych, którzy przywozili znaczne ilości BEV z Chin, jak np. Tesla, BMW i Renault. Ponadto CCCME i Rząd ChRL twierdzili, że sztuczne rozróżnienie Komisji między unijnymi podmiotami produkującymi objętymi próbą a unijnymi grupami producentów BEV oraz niejasne stwierdzenie, zgodnie z którym przywóz chińskich BEV był w większości przypadków dokonywany przez różne podmioty w określonych grupach producentów, a rzekomo nie przez podmioty objęte próbą, jest nieistotne, nieobiektywne i niespójne. CCCME odniosła się w tym względzie do motywu 833 tego rozporządzenia, w którym stwierdzono, że ze względu na anonimowość przyznaną producentom unijnym oraz niewielką liczbę grup producentów unijnych, którzy przywozili BEV z Chin w okresie badanym, Komisja nie może ujawnić, czy objęci próbą producenci unijni dokonywali przywozu BEV z Chin w okresie badanym. CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że sama Komisja sklasyfikowała sprzedaż BEV w podziale na grupy producentów unijnych również w swoich danych rejestracyjnych w EOG.

- (696) Komisja podtrzymała swoje stanowisko wyjaśnione w motywie 693 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z którym rynek BEV został zglobalizowany w takim stopniu, że wyłączenie unijnej grupy producentów ze względu na fakt, że przywóz dokonywany był przez inne przedsiębiorstwa należące do grupy, nie zostało w tym przypadku uznane za właściwe. Nie ujawniono również żadnych faktów w zakresie, w jakim wyłączenie jakiegokolwiek konkretnej grupy producentów było uzasadnione. Ponadto rozróżnienie między objętymi próbą podmiotami producentów unijnych a unijnymi grupami produkującymi BEV nie było sztuczne. Komisja stosuje praktykę doboru próby producentów unijnych na poziomie podmiotu, a nie na poziomie grupy. Jest to sprzeczne z próbą eksporterów, w przypadku których Komisja dokonuje doboru próby eksporterów na poziomie grupy ze względu na ryzyko obejścia wywozu za pośrednictwem podmiotu objętego niższym cłem. Ponadto, wbrew oświadczeniu CCCME, Komisja nie sklasyfikowała sprzedaży BEV w podziale na grupy producentów unijnych w swoich danych rejestracyjnych w EOG. Informacje te zostały zgłoszone przez EOG. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (697) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że producenci unijni, którzy dokonywali znaczącego przywozu BEV z Chin, powinni zostać wyłączeni z definicji przemysłu unijnego, ponieważ przywóz ten - który nie był tymczasowy, napędzał przywóz chińskich BEV do Unii i stanowił większość przywozu z Chin - opierał się na strategii biznesowej producentów unijnych i długotrwałych relacjach z chińskimi producentami BEV. Ponadto CCCME i GOC twierdzili, że włączenie ich do przemysłu Unii zniósłoby dane ekonomiczne dotyczące przemysłu Unii oraz ocenę zagrożenia wystąpieniem szkody, biorąc pod uwagę, że ustalenie rosnącej wielkości i udziału w rynku chińskiego przywozu BEV jest podstawą ustaleń Komisji dotyczących: (i) prawdopodobieństwa znacznego wzrostu przywozu BEV z Chin w dającej się przewidzieć przyszłości oraz (ii) chińskiego przywozu BEV zagrażającego sprzedaży, udziałowi w rynku i rentowności przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem oraz zwiększonego negatywnego wpływu na przechodzenie przemysłu Unii na produkcję BEV w dającej się przewidzieć przyszłości. CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że bez uwzględnienia przywozu własnego przez przemysł Unii przypadek gwałtownego wzrostu i wysokiego udziału w rynku chińskiego przywozu BEV, a w szczególności przywozu pod marką BEV z Chin, nie mógłby zostać osiągnięty. Ponadto CCCME i GOC twierdzili, że Komisja nie uwzględniła w swojej ocenie faktu, że przywóz własny stanowił istotną część strategii produkcji i sprzedaży kilku unijnych grup producentów w odniesieniu do ich portfela sprzedaży BEV w Unii i miał wpływ na produkcję, sprzedaż, udział w rynku, a także ceny w Unii tych producentów samochodów oraz ich przechodzenie z produkcji pojazdów ICE na BEV w Unii. Komisja uznała przywóz własny wyłącznie za produkty będące przedmiotem handlu.
- (698) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. Jak wyjaśniono w sekcji 5 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych i sekcji 5 niniejszego rozporządzenia, Komisja stwierdziła, że w obecnym dochodzeniu istniało zagrożenie wystąpieniem szkody, a nie istotna szkoda. W dochodzeniu, w którym stwierdzono istotną szkodę, kontrola wyrwykowa producenta unijnego, który przywoził produkt objęty postępowaniem z państwa, którego dotyczy postępowanie, może mieć wpływ na ocenę szkody i taka ocena jest dokonywana indywidualnie dla każdego przypadku. Nie ma to jednak miejsca w przypadku obecnego dochodzenia, w którym wykazano zagrożenie wystąpieniem szkody.
- (699) Ponadto, jak wyjaśniono w sekcji 5 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, ustalenia dotyczące zagrożenia wystąpieniem szkody nie opierały się na przyszłym wzroście przywozu dokonywanego przez producentów unijnych, jeżeli taki nastąpi, ale na zbliżającym się wzroście przywozu chińskich pojazdów BEV. Wniosek ten potwierdzają również dane z okresu po OD, z których wynika, że przywóz chińskich BEV osiągnął 14,1 % w drugim kwartale 2024 r. (zob. tabela 12 w niniejszym rozporządzeniu) w porównaniu z 1,9 % w 2020 r. Ponadto chińscy producenci BEV mają znaczne wolne moce produkcyjne, które mogliby wykorzystać do produkcji pojazdów BEV przeznaczonych na eksport na rynek unijny, podczas gdy przywóz Tesli z Chin nie wzrosło znacząco w najbliższej przyszłości ze względu na niskie, o ile jakiegokolwiek, wolne moce produkcyjne i zakład produkcyjny w Niemczech. Jak wyjaśniono w motywie 1136 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, w przeciwieństwie do dużej liczby zapowiedzi składanych przez chińskich producentów eksportujących producenci oryginalnych pojazdów ICE z Unii, którzy przechodzą na produkcję BEV, nie ogłosili żadnych istotnych planów przywozu BEV z Chin. Większość z nich posiada jeden model lub markę BEV, który jest przywożony z Chin. Na przykład grupa Renault przywozi z Chin jedynie model Dacia Spring, który różni się od modeli BEV produkowanych w Unii, takich jak Renault Scenic, Renault Megane, Renault 5, Renault Zoe i Renault Kangoo. Cena sprzedaży Dacia Spring nie ma wpływu na cenę innych modeli Renault produkowanych w Unii, ponieważ te modele BEV nie konkurują z Dacia Spring. Gdyby model Renault Spring był produkowany w Unii, a nie w Chinach, zwiększyłoby to wielkość produkcji grupy Renault, a zatem przemysłu Unii. Większa wielkość produkcji w Unii nie podważyłaby jednak ustaleń dotyczących zagrożenia wystąpieniem szkody w ramach dochodzenia. Ponadto, gdyby Dacia Spring była produkowana w Unii, nie można byłoby oszacować, jaki byłby wpływ na koszty, ceny sprzedaży i rentowność, ponieważ nawet jeśli jednostkowy koszt produkcji byłby niższy w przypadku modeli Renault ze względu na większą wielkość produkcji, a tym samym pokrycie

większej części kosztów stałych, jest mało prawdopodobne, aby cena sprzedaży Dacia Spring produkowanej w Unii była tak niska jak cena sprzedaży Dacia Spring produkowanej w Chinach. W związku z tym, zakładając, że Komisja objęłaby próbą podmiot, który produkował Dacia Spring w Unii, z przyczyn wyjaśnionych powyżej nie można stwierdzić, że ustalenia dotyczące rentowności przemysłu Unii różniłyby się znacznie. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

- (700) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że przywóz chińskiej produkcji przez unijne grupy producentów miał wzrosnąć pod koniec okresu objętego dochodzeniem, i przytoczyli przykłady na potwierdzenie tej tezy.
- (701) Komisja wzięła pod uwagę przykłady wymienione przez CCCME i rząd ChRL w motywie 1136 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i stwierdziła w motywach 1138 i 1139 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że w przewidywalnej przyszłości prawdopodobnie wzrośnie udział w rynku głównie chińskich marek. CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych nowych informacji w tym względzie. W rzeczywistości dane z okresu po OD (zdefiniowane w motywie 939 niniejszego rozporządzenia) wyraźnie wskazują na wzrost udziału w rynku chińskich marek, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (702) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że (i) Komisja nie wyjaśniła, co według niej oznaczał przemysł Unii przechodzący transformację, biorąc pod uwagę, że przemysł Unii pozostawał zaangażowany w produkcję pojazdów ICE, między innymi wytwarzał również pojazdy hybrydowe, a także inwestował w inne nowe technologie, (ii) Komisja odniosła się do transformacji bez żadnych faktycznych danych i dowodów, podczas gdy producentom unijnym daleko do całkowitego przestawienia się z produkcji pojazdów ICE na BEV, (iii) w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych nie ma dowodów na to, że przemysł Unii „przechodził transformację” i że „cały czas się rozwijał i wciąż był niedojrzały”, a fakt, że przemysł Unii nadal inwestował, nie był dowodem na to, że przemysł przechodził transformację, (iv) producenci unijni przeszli już transformację, ponieważ przez wiele lat wywozili duże ilości BEV i mieli najwyższy udział w rynku unijnym, którego nie mieliby, gdyby nadal przechodzili transformację; (v) przejście na produkcję BEV nie było transformacją, lecz ekspansją lub dywersyfikacją działalności gospodarczej, co stanowiło decyzję biznesową, w odniesieniu do której ani porozumienie SCM, ani rozporządzenie podstawowe nie przewidują specjalnych zasad ani wyjątków, tak że wszelkie aspekty dotyczące wyższych kosztów, niskiej rentowności itp. można przypisać chińskiemu przywozowi BEV.
- (703) Twierdzenia te są bezpodstawne. W motywie 996 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że rynek unijny przechodzi z pojazdów ICE na BEV, co w tym przypadku stanowiło istotny czynnik, który miał wpływ na szereg wskaźników dotyczących stanu przemysłu. Ponadto, wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL, w motywie 1194 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że to unijny rynek BEV, a nie producenci unijni, cały czas się rozwijał i wciąż był niedojrzały. Co więcej, w tabeli 1 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wykazała, że w okresie objętym dochodzeniem BEV stanowiły 14,6 % unijnego rynku pojazdów osobowych. W motywie 995 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła ponadto, że większość producentów unijnych to producenci oryginalnego sprzętu w postaci pojazdów ICE, którzy przechodzili na produkcję BEV po wejściu w życie rozporządzenia (UE) 2019/631 określającego normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dostawczych. Do celów niniejszego dochodzenia producenci unijni są producentami produktu objętego dochodzeniem, tj. BEV, a nie ogólnie producentami pojazdów. Obecne ramy regulacyjne w Unii skutecznie zobowiązują unijnych producentów pojazdów osobowych do zaprzestania sprzedaży pojazdów ICE na rynku unijnym do 2035 r., jak wyjaśniono w motywach 1222–1223 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Komisja wyjaśniła również w motywie 1224 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że docelowe poziomy emisji CO<sub>2</sub> można osiągnąć dzięki rosnącemu udziałowi pojazdów elektrycznych we flocie. W związku z tym produkcja i sprzedaż większej liczby BEV na rynku unijnym jest czymś więcej niż tylko ekspansją lub dywersyfikacją działalności unijnych producentów pojazdów osobowych – jest w rzeczywistości obowiązkiem prawnym. Ponadto fakt, że producenci unijni od wielu lat dokonywali wywozu rzekomo dużych liczb pojazdów BEV i mieli największy udział w rynku unijnym, nie miał znaczenia w kontekście przejścia na rynek unijny z pojazdów ICE na BEV. W związku z powyższymi argumentami te zostały odrzucone.

- (704) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że ani wartość inwestycji, o której wspomniała Komisja w motywie 1092 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, ani przedstawione źródło nie odzwierciedla tej kwoty.
- (705) Komisja nie twierdziła, że liczba ta została zweryfikowana. W motywie 1092 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych Komisja wyraźnie stwierdziła, że inwestycje związane z przejściem na elektryfikację oszacowano na około 170 mld EUR w latach 2022–2030 i podała źródło w przypisie 432 i w formacie PDF jako załącznik 15 do dokumentu dotyczącego wszczęcia postępowania. Przedstawione źródło odnosiło się do inwestycji kilku producentów pojazdów, a nie tylko unijnych producentów pojazdów osobowych. W związku z tym Komisja podsumowała inwestycje zgłoszone w odniesieniu do unijnych producentów pojazdów osobowych, z wyłączeniem inwestycji wyraźnie przeznaczonych na obszary geograficzne poza Unią (takich jak inwestycje BMW o wartości 1,7 mld USD w celu przekształcenia zakładu w Karolinie Południowej lub inwestycje grupy Volkswagen o wartości 7,1 mld USD w Ameryce Północnej i 17,5 mld USD w Chinach). Przyjęte podejście było zachowawcze, ponieważ uwzględniało jedynie inwestycje wyraźnie skierowane do Unii, w przypadku których dokonano rozróżnienia. I tak na przykład Komisja uwzględniła jedynie 20 mld USD z 57 mld USD inwestycji VW Group w akumulatory i tylko 1 mld USD z 3,75 mld USD inwestycji Volvo w pojazdy elektryczne, przy czym nie uwzględniła żadnej kwoty z 500 mld USD łącznych inwestycji Tesli, ponieważ nie było możliwe określenie obszaru geograficznego, na który inwestycje te były przeznaczone. W każdym razie, w celu wyjaśnienia, dokładne obliczenia ujawniono w aktach udostępnionych do wglądu w dniu ujawnienia ostatecznych ustaleń <sup>(115)</sup>. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (706) W związku z powyższym Komisja utrzymywała, że w swoim rozporządzeniu w sprawie celów tymczasowych prawidłowo określiła wszystkie grupy producentów unijnych i wykorzystała najbardziej odpowiednie źródła danych do obliczenia produkcji unijnej, co oznacza, że wszystkie jej analizy szkody i związku przyczynowego opierały się na właściwej definicji przemysłu Unii. Ustalenia zawarte w motywach 995–999 zostały zatem potwierdzone.

#### 4.2. Określenie właściwego rynku unijnego

- (707) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 18 twierdziło, że Komisja powinna uwzględnić w swoim dochodzeniu specyfikę rynku leasingu.
- (708) Komisja wyjaśniła, że jeżeli chodzi o wielkość sprzedaży, dochodzenie obejmowało całą sprzedaż przemysłu Unii. Jeżeli jednak chodzi o ceny, gdyby objęci próbą producenci unijni sprzedawali BEV na podstawie umowy leasingu, takiej sprzedaży nie można by było uwzględnić w analizie cen, ponieważ zniekształciłaby ona analizę średniej ceny ze względu na fakt, że cena samochodu sprzedawanego na podstawie umowy leasingu znacznie różniła się od ceny samochodu sprzedawanego na podstawie normalnej umowy sprzedaży. Ponadto wielkość takiej sprzedaży przedstawiona przez producentów unijnych objętych próbą okazała się bardzo mała (mniej niż 1 % całkowitej sprzedaży w okresie objętym dochodzeniem), ponieważ ogólnie rzecz biorąc, producenci unijni nie są bezpośrednio zaangażowani w sprzedaż na podstawie umowy leasingu, ale korzystają w tym względzie z usług strony trzeciej.
- (709) W związku z tym Komisja potwierdziła wnioski przedstawione w motywie 1000 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

#### 4.3. Konsumpcja w Unii

- (710) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń do celów obliczenia konsumpcji szacowanej CCCME i rząd ChRL twierdzili, że (i) nie było jasne, dlaczego wykorzystano dane EOG wraz z danymi S&P Global Mobility i danymi organów celnych państw członkowskich oraz w jaki sposób te trzy różne zbiory danych zostały dostosowane/połączone/zagregowane, ponieważ – mimo że dane EEA i S&P Global Mobility opierały się na rejestrach – dane państw członkowskich dotyczące przywozu opierały się wyłącznie na odprawie celnej BEV i nie mogą być ze sobą skorelowane, gdyż mogłoby to na przykład skutkować podwójnym liczeniem przywozu, (ii) nie udzielono wyjaśnień co do zbiorów danych i metodyki, na podstawie których dane EOG zostały porównane i ustalone, (iii) Komisja nie ujawniła szczegółowych informacji na temat zbioru danych S&P Mobility, który wykorzystwała, oraz (iv) Komisja nie ujawniła podstawy, na której wielkości przywozu BEV z Chin oparte na rejestracjach uzyskano na podstawie połączenia danych EEA i S&P Global Mobility.

<sup>(115)</sup>t24.006738.



- (711) Konsumpcja szacowana została obliczona jako łączna sprzedaż przemysłu Unii i łączny przywóz BEV. W motywie 1002 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła, że w konsumpcji szacowanej uwzględniła (i) całkowitą sprzedaż przemysłu Unii na rynku unijnym – podaną przez EEA za lata 2020, 2021 i 2022 oraz przez S&P Global Mobility za okres objęty dochodzeniem, jako że ta informacja nie została jeszcze upubliczniona przez EEA w chwili publikacji niniejszego rozporządzenia – a także (ii) przywóz wynikający z danych organów celnych państw członkowskich. Komisja nie połączyła danych przekazanych przez EEA z danymi S&P Global Mobility. Ponadto w dniu publikacji rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych (tj. 4 lipca 2024 r.) Komisja dodała do akt dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności<sup>(116)</sup> wyciąg z danych z EOG wraz ze wszystkimi obliczeniami przeprowadzonymi w celu określenia sprzedaży BEV przemysłu Unii i chińskich producentów eksportujących w odniesieniu do całkowitej sprzedaży BEV na rynku unijnym w latach 2020, 2021 i 2022. Komisja nie mogła ujawnić danych S&P Global Mobility, ponieważ były one chronione prawem autorskim. Wydaje się jednak, że CCCME miała dostęp do tych lub podobnych danych, które wykorzystwała w poufnej wersji swoich uwag.
- (712) Ponadto, ponieważ dane za 2023 r. zostały podane do wiadomości publicznej przez EEA, Komisja zmieniła dane dotyczące konsumpcji szacowanej w okresie objętym dochodzeniem, wykorzystując dane z EOG dotyczące sprzedaży przemysłu Unii, jak wyjaśniono w tabeli 1, aby móc ujawnić dane bazowe, które zostały udostępnione w aktach dochodzenia nieobjętych klauzulą poufności<sup>(117)</sup> w dniu ujawnienia ustaleń.

Tabela 1

**Konsumpcja w Unii (sztuki)**

	Okres objęty dochodzeniem
Szacowana konsumpcja w Unii	1 652 107
Indeks (2020 = 100)	300

Źródło: Dane EEA i organów celnych państw członkowskich

- (713) Należy zauważyć, że istniała nieznaczna różnica między całkowitą wyraźną konsumpcją w Unii wykorzystującą jako źródło sprzedaży przemysłu Unii S&P Global Mobility (1 649 486 BEV, jak podano w tabeli 1 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych) w porównaniu z EOG (różnica wynosząca 0,16 %).
- (714) Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1002 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, dane organów celnych zgromadzone z ośmiu państw członkowskich o dużej wielkości przywozu i największych regionalnych portów morskich: Belgii, Francji, Niemiec, Włoch, Niderlandów, Słowenii, Hiszpanii i Szwecji. Komisja zbadała te dane na odpowiednim poziomie szczegółowości, co umożliwiło Komisji oddzielenie przywozu BEV od przywozu innych towarów, takich jak czterokołowce, hulajnogi elektryczne itp., które również były przywożone w ramach kodu CN 8703 80 10, ale nie były produktem objętym postępowaniem. W związku z tym nie było jasne, dlaczego CCCME i rząd ChRL twierdzili, że dane pochodzące od organów celnych państw członkowskich mogą powodować podwójne liczenie przywozu. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (715) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że nie są w stanie zrozumieć, w jaki sposób Komisja przefiltrowała ostateczne rejestracje chińskiego przywozu BEV i podzieliła je na przywóz BEV chińskiej marki i przywóz własny. CCCME i Rząd ChRL twierdzili ponadto, że w danych zamieszczonych na stronie internetowej EOG (i) nie określono pochodzenia pojazdów oraz (ii) nie można bezpośrednio sklasyfikować produktów objętych postępowaniem i produktów nieobjętych postępowaniem, a Komisja nie wyjaśniła, w jaki sposób ustaliła pochodzenie pojazdów BEV. CCCME i rząd ChRL twierdzili, że wydaje się, iż do rejestracji BEV obliczonych przez Komisję w tabelach dodanych do dokumentacji niepoufnej prawdopodobnie włączono niektóre produkty nieobjęte postępowaniem. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że dane rejestracyjne z 2023 r. należą do kategorii „UE/Chiny” i nie jest jasne, w jaki sposób należy to rozumieć i na jakiej podstawie dokonano oszacowania dotyczącego przywozu modelu Y przez Teslę w trzech kwartałach 2023 r. z Chin.

<sup>(116)</sup>t24.005464.

<sup>(117)</sup>t24.007104.

- (716) Komisja wyjaśniła, że pobrała ze strony internetowej EOG dane dotyczące rejestracji pojazdów typu BEV w kategorii M1, które są przeznaczone do samochodów osobowych. Pojazdy użytkowe zalicza się do kategorii N1. W związku z tym informacje dodane do akt nieopatrzonych klauzulą poufności dotyczyły wyłącznie BEV osobowych zgodnie z informacjami przekazanymi przez EOG. Niektóre modele BEV mają wersję osobową i wersję użytkową, jednak Komisja korzystała wyłącznie z BEV osobowych zgłoszonych przez EOG. W związku z tym 10 z 17 modeli wymienionych przez CCCME miało zarówno wersję osobową, jak i użytkową. Pozostałe 7 modeli (z których tylko jeden był produkowany w Chinach) to faktycznie pojazdy użytkowe, jednak wielkość ich przywozu była bardzo niska i nie miała wpływu na obliczenie udziału w rynku.
- (717) Jeżeli chodzi o pochodzenie BEV, takie informacje rzeczywiście nie były dostępne w bazie danych EOG. W związku z tym Komisja określiła pochodzenie każdego modelu BEV na podstawie informacji publicznych (poprzez wyszukiwanie w internecie na różnych stronach internetowych, gdzie każdy model BEV został wyprodukowany). Zadanie to było wykonalne, ponieważ z wyjątkiem modelu Y marki Tesla, zarejestrowane pojazdy BEV w okresie badanym zostały wyprodukowane w Unii, Chinach lub państwach trzecich. W danych przekazanych w aktach nieobjętych klauzulą poufności Komisja zaklasyfikowała model Y jako pochodzący z UE/Chin. Następnie na podstawie odpowiedzi spółki Tesla (Szanghaj) na pytania zawarte w kwestionariuszu Komisja była w stanie określić ilość modelu Y wyprodukowanego w Chinach i zarejestrowanego w Unii w trzech kwartałach 2023 r.
- (718) Po ostatecznym ujawnieniu CCCME argumentowała, że nadal nie jest jasne i nie zostało wyjaśnione przez Komisję, dlaczego Komisja obliczyła rzeczywistą konsumpcję na podstawie danych ACEA, a nie danych EOG, które z kolei były podstawą do obliczenia rejestracji sprzedaży przemysłu unijnego i chińskiej rejestracji sprzedaży BEV na rynku UE. W związku z tym, w celu obliczenia rzeczywistych udziałów w rynku opartych na konsumpcji w odniesieniu do producentów chińskich i unijnych, Komisja nadal wykorzystuje dwa różne zestawy danych dla licznika i mianownika. Ponadto do celów podziału chińskiego przywozu BEV w tabeli 12a rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wykorzystwała dane EOG dla licznika i mianownika.
- (719) Komisja wykorzystwała ACEA jako źródło rzeczywistej konsumpcji w Unii, ponieważ ACEA regularnie publikowała te informacje co miesiąc, podczas gdy EOG opublikował dane za 2023 r. dopiero w lipcu 2024 r. Jak jednak widać w poniższej tabeli, istnieje tylko niewielka różnica między faktyczną konsumpcją zgłoszoną przez ACEA a EOG, a zatem nie ma to istotnego wpływu na uzyskane udziały w rynku.

Tabela 1.1

**Faktyczna konsumpcja w Unii – Porównanie danych ACEA i EOG**

Faktyczna konsumpcja w Unii	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Na podstawie ACEA	538 734	877 985	1 123 444	1 519 082
Na podstawie EOG	539 653	882 731	1 136 406	1 529 365
Różnica	0,2 %	0,5 %	1,2 %	0,7 %

- (720) Do celów obliczenia podziału chińskiego przywozu BEV zgłoszonego w tabeli 12a rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wykorzystwała jako mianownik rzeczywistą konsumpcję zgłoszoną przez EOG, ponieważ dane dla licznika pochodziły również z bazy danych EOG i w ten sposób wszystkie dane do obliczenia udziałów w rynku chińskiego przywozu pochodziły z jednej bazy danych.
- (721) W związku z tym potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1001–1009 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, które przytoczono i wyjaśniono w motywie 711 tego rozporządzenia.

#### 4.4. Przywóz z państwa, którego dotyczy postępowanie

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

- (722) Nieznaczna zmiana konsumpcji szacowanej, jak wyjaśniono w motywach 711–713 niniejszego rozporządzenia, nie miała wpływu na udział w rynku przywozu z Chin, który pozostał na poziomie 25,0 %, takim samym jak w tabeli 2a rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (723) Podobnie jak w przypadku danych dotyczących konsumpcji szacowanej w Unii w okresie objętym dochodzeniem, jak wyjaśniono w motywie 710 niniejszego rozporządzenia, aby Komisja mogła ujawnić dane bazowe leżące u podstaw odpowiednich obliczeń, Komisja skorygowała dane dotyczące wielkości przywozu z Chin i jego udziału w rynku na podstawie rejestracji po przywozie z państwa, którego dotyczy postępowanie, wykorzystując jako źródło dane z EOG zamiast danych S&P Global Mobility, które wykorzystała w tabeli 2b rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

Tabela 2

#### Wielkość przywozu (w sztukach) i udział w rynku

	Okres objęty dochodzeniem
Liczba rejestracji w następstwie przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie (sztuki)	345 888
Indeks (100 = 2020)	1 827
Udział w rynku	22,8 %
Indeks (100 = 2020)	649

Źródło: EOG

- (724) Należy zauważyć, że istniała nieznaczna różnica między całkowitą rejestracją przywozu z Chin, w odniesieniu do której jako źródło dotyczące sprzedaży przemysłu Unii wykorzystano S&P Global Mobility (346 345 BEV, jak podano w tabeli 2b rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych) w porównaniu z EOG (różnica wynosząca 0,13 %).
- (725) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że Komisja zniekształciła obliczenia udziałów w rynku przemysłu Unii, przywozu BEV z Chin i przywozu z państw trzecich, ponieważ opierają się one na różnych mianownikach i nie można ich pogodzić. Ponadto CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że Komisja obliczyła udział w rynku przywozu BEV z Chin w ujęciu konsumpcji rzeczywistej, a udział w rynku państw trzecich w ujęciu konsumpcji szacowanej, przy czym jeżeli udziały w rynku przemysłu Unii, przywozu BEV z Chin i przywozu z państw trzecich zostały zsumowane, przekroczyły one 100 % w każdym roku okresu badanego.
- (726) Twierdzenia te są niezgodne z faktami. Po pierwsze, w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych Komisja obliczyła dwa udziały w rynku przywozu BEV z Chin i sprzedaży przemysłu Unii: jeden na podstawie konsumpcji szacowanej, a drugi na podstawie konsumpcji rzeczywistej (zob. tabele 2a, 2b i 5 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych). W odniesieniu do przywozu z państw trzecich Komisja obliczyła udział w rynku wyłącznie w ujęciu konsumpcji szacowanej (zob. tabela 17 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych), ponieważ do celów oceny przywozu z państw trzecich jako innego znanego czynnika w ramach analizy związku przyczynowego nie był wymagany udział w rynku tego przywozu na podstawie konsumpcji rzeczywistej. Ponadto nie było jasne, jakie obliczenia zostały przeprowadzone przez CCCME i rząd ChRL, ale wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL suma udziału w rynku przywozu BEV z Chin (zob. tabela 2a rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych), sprzedaży przemysłu Unii (zob. tabela 5 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych) i przywozu z państw trzecich (zob. tabela 17 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych) wynosi 100 % w każdym roku okresu badanego. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.

- (727) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że udział chińskiego przywozu BEV w rynku (rejestracji) nie został obliczony na podstawie konsumpcji szacowanej w taki sam sposób jak w przypadku przemysłu Unii. Twierdziły one ponadto, że w tabeli 2a rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja jako licznik przyjęła dane organów celnych dotyczące przywozu, a nie rejestracje BEV z Chin.
- (728) Komisja nie obliczyła udziału w rynku rejestracji przywozu BEV z Chin w ujęciu konsumpcji szacowanej, ponieważ konsumpcja szacowana jest sumą sprzedaży przemysłu Unii i przywozu zgłoszonego przez organy celne państw członkowskich. Taki udział w rynku nie ma żadnego sensu z ekonomicznego punktu widzenia. Należy zauważyć, że sprzedaż przemysłu Unii jest w rzeczywistości rejestracją BEV sprzedawanych przez przemysł Unii, podczas gdy wielkość przywozu różni się od wielkości rejestracji przywozu, ponieważ nie wszystkie towary z przywozu są sprzedawane w momencie przywozu – część z nich jest przechowywana w celu sprzedaży w późniejszym terminie. Aspekt zapasów towarów z przywozu wyjaśniono w motywie 1017 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (729) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja błędnie twierdziła, iż argument CCCME dotyczący udziałów w rynku państw trzecich był nietrafiony, mimo że przyznała ona, iż udział w rynku przywozu z państw trzecich został oceniony na podstawie widocznej konsumpcji. CCCME twierdziła ponadto, że (i) udział chińskiego przywozu BEV w rynku został obliczony zarówno na podstawie widocznej, jak i rzeczywistej konsumpcji, (ii) obliczenia przywozu na podstawie rzeczywistej konsumpcji nie zostały przeprowadzone dla przywozu z państw trzecich, mimo że Komisja dysponowała danymi EOG, oraz (iii) ocena wpływu wielkości chińskiego przywozu BEV i jego prawdopodobnego zwiększenia się na potrzeby analizy zagrożenia wystąpieniem szkody została przeprowadzona głównie na podstawie udziału w rynku opartego na rzeczywistej konsumpcji. Ponadto CCCME twierdziła, że Komisja twierdziła, iż udziały w rynku oparte na konsumpcji szacowanej „nie mają sensu z ekonomicznego punktu widzenia”, a zatem odnosi się to również do przywozu z państw trzecich.
- (730) Wbrew temu, co twierdzi CCCME, Komisja nie twierdziła, że te udziały w rynku oparte na konsumpcji szacowanej „nie mają sensu z ekonomicznego punktu widzenia”. W rzeczywistości w motywie 728 niniejszego rozporządzenia Komisja stwierdziła, że nie obliczyła udziału w rynku rejestracji przywozu chińskich pojazdów BEV na podstawie konsumpcji szacowanej, ponieważ konsumpcja szacowana jest sumą sprzedaży przemysłu Unii i przywozu zgłoszonego przez organy celne państw członkowskich, a zatem taki udział w rynku nie ma żadnego sensu z ekonomicznego punktu widzenia. Dla celów kompletności, Komisja obliczyła również udział w rynku przywozu ze wszystkich innych państw trzecich po rejestracji w tabelach 17a i 17b niniejszego rozporządzenia, chociaż na podstawie tych danych nie wyciągnięto żadnych wniosków.
- (731) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja błędnie obliczyła udział w rynku w tabeli 2b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, dzieląc przywóz BEV przez konsumpcję rzeczywistą w Unii, która opierała się na danych Europejskiego Stowarzyszenia Producentów Samochodów („ACEA”), a nie przez konsumpcję szacowaną w Unii, która opierała się na tych samych zbiorach danych co przywóz BEV z Chin, tj. na danych z EOG i S&P Global Mobility.
- (732) Twierdzenie to również jest niezgodne z faktami. Wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL w tabeli 2b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja obliczyła udział w rynku BEV przywożonych z Chin, które zostały faktycznie sprzedane i zarejestrowane, a nie udział w rynku całkowitego przywozu BEV z Chin. W związku z tym wielkość ta została prawidłowo podzielona na konsumpcję rzeczywistą w Unii, która opierała się na danych ACEA. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (733) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że od początku dochodzenia Komisja zgłosiła różne wielkości przywozu BEV z Chin. W szczególności CCCME i rząd ChRL twierdzili, że w rozporządzeniu w sprawie rejestracji zgłoszono 479 720 BEV przywiezionych z Chin w okresie objętym dochodzeniem, podczas gdy w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych Komisja zgłosiła 412 425 BEV, w związku z czym rejestracja przywozu opierała się na danych, które nie stanowiły pozytywnych dowodów, a zatem była niezgodna z prawem, a dane zawarte w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych nadal nie były wiarygodne i dokładne, a ponadto były niemożliwe do zweryfikowania.

- (734) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. Istnieje powód, dla którego wielkość przywozu z Chin różniła się w obu rozporządzeniach. W szczególności w rozporządzeniu w sprawie rejestracji jako źródło przywozu z Chin Komisja wykorzystwała bazę danych Surveillance. Była to jedyna baza danych, którą dysponowała Komisja przed przygotowaniem rozporządzenia w sprawie rejestracji i która zawierała dane dotyczące przywozu do stycznia 2024 r. W rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych Komisja wykorzystwała jako źródło przywozu z Chin dane organów celnych z państw członkowskich, jak wyjaśniono w motywie 1002 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Komisja wyjaśniła również w motywie 1002 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że bardziej szczegółowe badanie tych danych umożliwiło dokonanie rozróżnienia między przywozem BEV a przywozem innych towarów, takich jak czterokołowce, hulajnogi elektryczne itp., które zostały wyłączone z zakresu niniejszego dochodzenia i w związku z tym nie powinny być uwzględniane w wielkości przywozu z Chin. W momencie rejestracji przywozu Komisja nie dysponowała kompletnymi danymi pochodzącymi od organów celnych państw członkowskich, a także nie podjęła decyzji o wyłączeniu czterokołowców z zakresu dochodzenia. Decyzja ta została podjęta jedynie w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych. Komisja zauważyła ponadto, że rejestracja przywozu nie może być niezgodna z prawem, ponieważ rejestracja stanowi jedynie 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 rozporządzenia podstawowego daje również Komisji swobodę uznania co do tego, kiedy taka rejestracja powinna mieć miejsce, umożliwiając Komisji rejestrację z własnej inicjatywy.
- (735) W tabeli 3 poniżej przedstawiono wielkość przywozu BEV z Chin w oparciu o trzy źródła, tj. bazę danych Surveillance, bazę danych Eurostatu i dane organów celnych państw członkowskich.

Tabela 3

**Wielkość przywozu z Chin w oparciu o różne źródła**

Źródło danych	Okres objęty dochodzeniem
Baza danych dotyczących nadzoru	479 720
Baza danych Eurostatu	421 723
dane organów celnych państw członkowskich	412 425

- (736) Ponadto Komisja nie może ujawnić szczegółowych danych dotyczących przywozu pochodzących od organów celnych państw członkowskich, ponieważ dane te są bardzo szczegółowe i zawierają informacje poufne, takie jak wskazanie indywidualnego przywozu. CCCME i rząd ChRL mają jednak dostęp do danych Eurostatu i mogą sprawdzić, czy wartość danych wykorzystanych przez Komisję w odniesieniu do przywozu z Chin w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych była niższa niż wartość odpowiednich danych Eurostatu dotyczących przywozu, ponieważ dane Eurostatu obejmują również czterokołowce, które zostały wyłączone z zakresu dochodzenia w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (737) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że zgodnie z chińskimi statystykami dotyczącymi wywozu przekazanymi przez chińskie organy celne wywóz BEV z Chin do Unii był znacznie mniejszy, w związku z czym unijne statystyki celne zostały zawyżone.
- (738) Komisja nie mogła przyjąć tego argumentu. W rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych w tabeli 16 Komisja zgłosiła również wielkość wywozu z Chin do Unii w okresie badanym na podstawie danych GTA (w której jako źródło wykorzystano również chińskie organy celne), która była większa niż wielkość przywozu zgłoszona przez organy celne państw członkowskich w tabeli 2a rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Komisja zastosowała kod produktu 8703 80 przy pobieraniu danych z GTA, które odnoszą się do „samochodów silnikowych i pozostałych pojazdów silnikowych przeznaczonych zasadniczo do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, łącznie z samochodami osobowo-towarowymi (kombi) oraz samochodami wyścigowymi, jedynie z silnikiem elektrycznym do napędu (z wyłączeniem pojazdów przeznaczonych do poruszania się po śniegu, pojazdów golfowych i innych pojazdów objętych podpozycją 8703 10)”. Ponadto w odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu rząd ChRL przedstawił bardzo podobne dane, w związku z czym nie było jasne, dlaczego rząd ChRL kwestionował te dane. CCCME i rząd ChRL nie określili kodu produktu, który zastosowały do wyodrębnienia danych dotyczących wywozu BEV z Chin. Więcej informacji na temat danych dotyczących wywozu przedstawiono w motywie 1128 i tabeli 16 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (739) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL wyjaśnili, że chiński kod produktu użyty do zgłoszenia wielkości wywozu BEV z Chin to 8703 80, który był taki sam jak kod użyty przez Komisję. Ponadto CCCME i rząd ChRL argumentowali, że powodem różnicy wydaje się fakt, że wielkość wywozu wykorzystana przez Komisję obejmowała wywóz w ramach innych trybów handlu, na przykład handlu związanego z przetwarzaniem towarów, towary logistyczne w specjalnej strefie monitorowanej przez organy celne, strefy wolnocłowe itp., a dane przedstawione przez CCCME i rząd ChRL odnosiły się wyłącznie do wywozu w ramach ogólnego trybu handlu, które z kolei były bardziej prawidłowe.
- (740) CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych dowodów na poparcie swoich twierdzeń w tym względzie i nie wyjaśnili, dlaczego wielkość wywozu w ramach ogólnego trybu handlu była bardziej dokładna niż łączny wywóz BEV z Chin w ramach wszystkich systemów. Ponadto, jak wyjaśniono w tabeli 16 niniejszego rozporządzenia, istnieje znaczna różnica między wielkością wywozu zgłoszoną przez CCCME i rząd ChRL a zarejestrowanymi chińskimi BEV, w związku z czym wielkość wywozu zgłoszona przez CCCME i rząd ChRL jest wyraźnie zaniżona. W związku z tym dane te odrzucono.
- (741) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że było jasne i wiadome, iż poza przedsiębiorstwami Tesla, Mercedes Benz, Renault i BMW również inni producenci unijni dokonywali przywozu BEV z Chin.
- (742) Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nie określili, kim byli ci inni producenci unijni. Argument ten został więc odrzucony jako nieuzasadniony.
- (743) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że Komisja nie przeprowadziła obiektywnej oceny przywozu BEV z Chin, ponieważ nie wyodrębniono i nie wykluczono własnego przywozu dokonywanego przez unijnych producentów BEV (w tym unijnych producentów oryginalnego sprzętu, spółkę Tesla i innych producentów unijnych). Przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że ocena Komisji powinna koncentrować się na przywozie chińskich marek BEV, ponieważ większość przywozu nie była dokonywana przez chińskie marki BEV i w tym przypadku nie ma podstaw faktycznych do stwierdzenia „trudnej sytuacji” lub „zagrożenia wystąpieniem szkody” poniesionej przez przemysł Unii
- (744) Jak wyjaśniono w motywie 1131 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, przedmiotem obecnego dochodzenia jest cały przywóz subsydiowany BEV pochodzących z Chin, niezależnie od własności określonego przedsiębiorstwa. W związku z tym ocenę wielkości przywozu z Chin należy przeprowadzić na podstawie całkowitej wielkości przywozu i nie należy wyodrębniać lub wyłączać przywozu dokonywanego przez unijnych producentów BEV. Cła wyrównawcze mają zastosowanie do całego przywozu BEV z Chin, a nie tylko do przywozu dokonywanego przez chińskich eksporterów. W sekcji 6.2.9 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i sekcji 6.2.2.3 niniejszego rozporządzenia Komisja potraktowała przywóz własny jako kolejny czynnik powodujący zagrożenie wystąpieniem szkody. Ponadto z danych z okresu po OD wynika, że udział przywozu chińskich marek w rynku znacznie wzrósł w drugim kwartale 2024 r., podczas gdy cały pozostały przywóz z Chin zmniejszył się, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (745) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL powtórzyli swój argument zawarty w motywie 743 niniejszego rozporządzenia. CCCME twierdziła ponadto, że (i) ocena zagrożenia wystąpieniem szkody została oparta na przywozie BEV chińskiej marki oraz (ii) dane Komisji dowodzą, że przywóz własny przemysłu Unii stopniowo wzrastał w okresie badanym i stanowi większość (prawie 70 %) przywozu chińskich BEV i ich udziału w rynku. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że wyjaśnienia przedstawione przez Komisję w motywie 744 tego rozporządzenia nie były wystarczające.
- (746) Komisja podtrzymała swoją opinię zawartą w motywie 744 niniejszego rozporządzenia. Ponadto, wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL, ocena zagrożenia wystąpieniem szkody nie opierała się wyłącznie na przywozie chińskich BEV, ale na całym przywozie, jak wskazano w sekcji 5 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Taka ocena wykazała jednak, że zagrożenie wystąpieniem szkody wynikało głównie z chińskiego przywozu BEV, jak wyjaśniono w motywie 1138 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (747) Potwierdzono zatem tymczasowe wnioski Komisji przedstawione w motywach 1010–1017 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zmienionych tabelą 2.

4.4.2. *Ceny przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie, podcięcie cenowe i tłumienie cen*

- (748) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że Komisja nie wzięła pod uwagę różnic we właściwościach fizycznych i technicznych produktu, w wyniku których BEV zaklasyfikowano do różnych modeli i segmentów rynku, przy czym wszystkie te właściwości mają wpływ na ceny sprzedaży BEV i ich porównywalność. W tym względzie CCCME i rząd ChRL powtórzyli swoje uwagi już przedstawione w swoich poprzednich uwagach, które wyjaśniono w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych (zob. na przykład motywy 139, 49, 55, przypis 425 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych nowych dowodów na poparcie tych twierdzeń.
- (749) Ponadto CCCME i rząd ChRL zignorowali również fakt, że – jak wyjaśniono w motywie 1022 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych – Komisja zastosowała system kategoryzacji produktów oparty na PCN, w którym uwzględniono najważniejsze cechy BEV mające wpływ na cenę sprzedaży na rynku unijnym, zwłaszcza długość, zasięg, moc i rodzaj napędu kół. Ponadto w tym samym motywie Komisja wyjaśniła, że choć 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 również, że zainteresowane podmioty nie zgłosiły uwag dotyczących struktury PCN. Ponadto, jak wyjaśniono bardziej szczegółowo w motywie 1023 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, ceny sprzedaży chińskich producentów eksportujących objętych próbą i producentów unijnych objętych próbą zostały dostosowane do poziomu dealerskiego, aby zapewnić brak zakłóceń równowagi w odniesieniu do poziomu handlu.
- (750) Ponadto w odniesieniu do segmentów rynku Komisja przypomniała motywy 1041–1043 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w których kwestia ta została już szczegółowo oceniona i odrzucona. Podsumowując, Komisja przypomniała, że nie istnieje powszechnie przyjęta segmentacja samochodów osobowych i zauważyła, że nie istnieje żaden system klasyfikacji, który opisywałby segmenty tej branży z wykorzystaniem obiektywnych i wymiernych kryteriów. W rezultacie nie istniała wyraźna linia podziału między domniemanymi segmentami, a kwestia ta nie stanowiła części systemu porównywania cen stosowanego przez Komisję. Dodatkowe informacje dotyczące segmentacji przedstawiono również w motywach 131, 141, 143, 167 i 173 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych nowych dowodów w tym względzie. Ponadto CCCME i rząd ChRL są świadomi dużej różnorodności modeli produktów sprzedawanych w Unii przez chińskich producentów eksportujących oraz że ponad 90 % tego wywozu dopasowano do modeli przemysłu Unii, jak wyjaśniono w motywie 1044 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Fakt, że chińscy eksporterzy nie dokonywali wywozu w niektórych tzw. segmentach, nie miał znaczenia dla obiektywnego porównania cen, o ile wywożone rodzaje sprzedawane na rynku unijnym były porównywane z unijnym modelem o podobnych cechach, jak miało to miejsce w niniejszym dochodzeniu. W związku z tym oczywiste jest, że w wyniku porównania cen przeprowadzonego przez Komisję przyjęto szerokie podejście do różnic w właściwościach fizycznych i technicznych produktu. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (751) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że argument Komisji, zgodnie z którym nie ma powszechnie przyjętych segmentów rynku, nie może prowadzić do wniosku, że wszystkie BEV są jednorodne, wymienne i zastępowalne. CCCME i rząd ChRL odnieśli się w tym względzie do danych S&P Global Mobility oraz analizy ekonomicznej przeprowadzonej przez dwóch profesorów Katholieke Universiteit Leuven i Centre of Economic Policy Research (CEPR), które przedłożono przed nałożeniem tymczasowych ceł wyrównawczych, i opisano je w motywie 1252 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (752) Podobnie jak w przypadku poprzednich twierdzeń CCCME i rząd ChRL zignorowali szczegółowe wyjaśnienia przedstawione w tym względzie przez Komisję w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, w szczególności w motywach 1041–1048, i nie przedłożyli żadnych nowych dowodów na poparcie swojego twierdzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (753) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA twierdziło również, że w analizie Komisji pominięto istotne elementy unijnego rynku pojazdów osobowych, w tym segmenty BEV.
- (754) Komisja zauważyła, że VDA nie wyjaśniło, które istotne elementy, poza segmentacją rynku BEV, zostały rzekomo pominięte przez Komisję. Ponadto w odniesieniu do segmentacji Komisja nie pominęła tego elementu w swoim dochodzeniu. Segmentację poddano szczegółowej ocenie w motywach 1041–1043 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, a VDA nie wyjaśniło, czego brakuje w ocenie Komisji w tym zakresie. Argument ten został więc odrzucony jako nieuzasadniony.
- (755) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że w motywie 1137 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja przyznała, że sami unijni producenci BEV przywozili przystępne cenowo modele z Chin.
- (756) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami. Wbrew temu, co twierdzi CCCME i rząd ChRL, tekst motywu 1137 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych odnosił się do przywozu pojazdów Tesli z Chin, w przypadku którego nie spodziewano się znacznego wzrostu, ponieważ wolne moce produkcyjne spółki Tesla były bardzo niewielkie. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (757) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że odniesienie Komisji do stosowania PCN w motywach 1043–1044 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych jest mylące. W tym względzie CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że PCN były stosowane tylko przez jeden rok okresu badanego i wyłącznie do celów oceny podcięcia cenowego w okresie objętym dochodzeniem, ale nie do tłumienia cen i ogólnej oceny chińskich cen importowych BEV.
- (758) Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, w jaki sposób odniesienie Komisji do stosowania PCN w motywach 1043–1044 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych było mylące. Ponadto praktyką Komisji jest zwracanie się do objętych próbą eksporterów i objętych próbą producentów unijnych o przedstawienie szczegółowych danych dotyczących sprzedaży i kosztów produkcji na poziomie PCN wyłącznie w okresie objętym dochodzeniem, a nie w odniesieniu do całego okresu badanego. Wynika to wyraźnie z kwestionariuszy dla objętych próbą eksporterów i producentów unijnych, które zostały udostępnione na początku dochodzenia. CCCME i rząd ChRL nie poruszyli tej kwestii na wcześniejszym etapie dochodzenia, kiedy to Komisja mogła potencjalnie zwrócić się do objętych próbą eksporterów i objętych próbą producentów unijnych o przedstawienie dodatkowych informacji na poziomie PCN. Nie jest jasne, dlaczego CCCME i rząd ChRL poruszyli tę kwestię dopiero na tym późnym etapie dochodzenia. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (759) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że PCN nie odzwierciedlały wszystkich właściwości produktu i czynników wpływających na porównywalność cen.
- (760) Jak wyjaśniono w motywie 1022 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, żadna z zainteresowanych stron nie zgłosiła uwag na temat struktury PCN na początku dochodzenia, kiedy Komisja mogła zmienić PCN w uzasadnionych przypadkach. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (761) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie przeprowadziła w tym przypadku żadnej oceny wymiennego zastosowania i zastępowalności BEV. CCCME stwierdziła ponadto, że oparcie się przez Komisję na dopasowaniu PCN w okresie objętym dochodzeniem było niewystarczające do ustalenia wysokiej konkurencji i substytucyjności między przywozem BEV z Chin a BEV produkowanymi w Unii, biorąc pod uwagę fakt, że (i) Komisja stwierdziła, że BEV są „produktami złożonymi, z bardzo dużą liczbą różnych atrybutów i cech”, (ii) asortyment zarówno chińskich, jak i unijnych BEV zmieniał się w całym okresie badanym, (iii) Komisja twierdziła, że przywóz własny miał na celu uzupełnienie sprzedaży producentów unijnych i dotyczył innych modeli niż produkowane przez przemysł Unii w Unii.



- (762) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. W motywach 1043–1049 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła, że pojazdy BEV tworzą jednolity i ciągły rynek wymiennych produktów. Co więcej jej ustalenie, zgodnie z którym ponad 90 % przywozu z Chin można dopasować do przemysłu Unii objętego próbą, wyraźnie wykazało wymienne zastosowanie i zastępowalność BEV produkowanych przez przemysł Unii oraz przywożonych z Chin. Ponadto CCCME myli rodzaje produktu z produktem jako takim. Tylko dlatego, że BEV jest produktem złożonym i istnieje kilka modeli BEV, nie oznacza to, że poszczególne modele BEV nie są wymienne i zastępowalne. Na przykład BEV o zasięgu jazdy wynoszącym 300 km można wymienić i zastąpić pojazdem BEV o zasięgu jazdy wynoszącym 400 km. Jak wyjaśniono w motywie 1043 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych różnorodne rodzaje pojazdów BEV 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. Fakt, że asortyment produktów zmienił się w okresie badanym zarówno w przypadku chińskich producentów eksportujących, jak i producentów unijnych, nie ma wpływu na zamienność i substytucyjność BEV. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1045 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, 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. Ponadto w motywie 1048 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła, że chińscy producenci eksportujący nie ograniczali się do niektórych szczególnych rodzajów BEV. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (763) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że ujawnienie marginesu podcięcia cenowego zapewnionego chińskiemu producentowi eksportującemu objętemu próbą wykazało, że przywóz BEV z Chin i przemysł Unii konkurują odpowiednio jedynie w ograniczonych segmentach produktu i PCN.
- (764) Twierdzenie to jest błędne i mylące. Po pierwsze, jak wielokrotnie wyjaśniano w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, przy obliczaniu podcięcia cenowego Komisja nie wzięła pod uwagę istnienia domniemanej segmentacji rynku. W rzeczywistości stosowane PCN obejmowałyby główne cechy wpływające na ceny BEV w każdym scenariuszu segmentacji. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1031 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, pod względem wielkości dopasowanie między chińskimi PCN a unijnymi PCN przekraczało 90 % w przypadku każdego z producentów eksportujących. Analiza liczby PCN, które zostały dopasowane do PCN przemysłu Unii w celu oceny konkurencji między chińskimi BEV a unijnymi BEV, jest myląca, ponieważ każdy PCN jest sprzedawany w różnych ilościach na rynku unijnym. Na przykład, jeżeli jeden chiński producent eksportujący sprzedaje dziewięć PCN na rynku unijnym i tylko cztery z nich dopasowano do PCN przemysłu Unii, nie oznacza to, że konkurencja między chińskim producentem eksportującym a producentami unijnymi jest niewielka, gdy pod względem wielkości ponad 90 % BEV wywiezionych z Chin dopasowano do unijnych BEV. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (765) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że przeprowadzona przez Komisję analiza tłumienia cen była niezgodna z art. 15.1 i 15.2 porozumienia SCM, ponieważ (i) chińskie ceny importowe podane przez Komisję były średnimi cenami transferowymi i nie uwzględniono w nich różnic w poziomie handlu oraz różnic w podstawowych właściwościach fizycznych i technicznych między BEV a asortymentem produktów; (ii) Komisja nie wykazała, że to przywóz z Chin tłumił ceny przemysłu Unii; (iii) Komisja nie uznała, że między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem producenci unijni byli w stanie podnieść ceny sprzedaży o 38 %; (iv) Komisja nie wzięła pod uwagę faktu, że niektórzy producenci unijni dokonywali przywozu; (v) przywóz BEV z Chin ograniczał się do segmentu C i w związku z tym nie mógł przejąć sprzedaży i udziału w rynku przemysłu Unii jako całości; (vi) Komisja nie wzięła pod uwagę wpływu na ceny w przypadku braku przywozu z Chin; (vii) Komisja nie uwzględniła wszystkich znanych czynników w swojej analizie tłumienia cen, a w szczególności w kontekście przejścia z pojazdów ICE na BEV; (viii) Komisja nie wzięła pod uwagę rzekomego braku zbieżności konkurencyjnych między chińskimi markami BEV a sprzedażą przemysłu Unii; (ix) Komisja nie wzięła pod uwagę wpływu wewnętrznej konkurencji między producentami unijnymi; (x) Komisja nie wzięła stopnia, w jakim dealerzy wpływali na ceny rynkowe; oraz (xi) Komisja nie wyjaśniła we właściwy sposób swojego stwierdzenia w motywie 1034 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którym cena sprzedaży chińskich producentów eksportujących objętych próbą była o 30 % niższa od kosztów produkcji przemysłu Unii.

- (766) Jeżeli chodzi o pkt (i), Komisja nie zakwestionowała faktu, że ceny w tabeli 3 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych dotyczyły średnich cen transferowych na poziomie CIF i że ceny te były średnimi cenami. Ceny te nie zostały jednak wykorzystane w analizie tłumienia cen. Zamiast tego Komisja wykorzystwała zmiany cen sprzedaży i jednostkowych kosztów produkcji przemysłu Unii, jak wyjaśniono w motywie 1033 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, wielkość przywozu z Chin, jego udział w rynku oraz stopień konkurencji z chińskimi BEV, jak wyjaśniono w motywie 1035 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (767) Jeżeli chodzi o pkt (ii), jak powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem, że nie wykazała, iż przywóz z Chin spowodował tłumienie cen. Analiza porównania cen w motywie 1034 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz analiza podjęcia cenowego w motywach 1022–1030 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, wraz z rosnącym udziałem w rynku przywozu z Chin (o którym mowa w motywie 1035 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych) wyraźnie wykazały, że przywóz z Chin był głównym czynnikiem tłumienia cen, którego doświadczył przemysł Unii.
- (768) Jeżeli chodzi o pkt (iii), Komisja wyjaśniła w motywie 1076 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że średnie ceny sprzedaży przemysłu Unii za sztukę wzrosły o 38 %, co wynikało ze zmian w zestawie modeli sprzedawanych przez producentów unijnych objętych próbą w okresie badanym, zwłaszcza biorąc pod uwagę fakt, że rynek unijny stopniowo przechodził z pojazdów ICE na BEV, a nowe modele były wprowadzane do obrotu i sprzedawane przez przemysł Unii w całym okresie badanym. Jak jednak wyjaśniono w motywie 1033 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przemysł Unii nie był w stanie wystarczająco podnieść cen w celu pokrycia swoich kosztów.
- (769) Jeżeli chodzi o pkt (iv) dotyczący przywozu dokonywanego przez producentów unijnych, w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych Komisja w sposób w pełni przejrzysty odniosła się do tego rodzaju przywozu. Cały przywóz BEV z Chin był jednak istotny dla analizy tłumienia cen, ponieważ uznano, że cały przywóz był subsydiowany. W swojej analizie podjęcia cenowego Komisja skupiła się wyłącznie na przywozie dokonanym przez trzy chińskie grupy objęte próbą, ponieważ były to grupy producentów eksportujących objętych próbą.
- (770) Jeżeli chodzi o pkt (v), jak powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem, że przywóz z Chin był ograniczony pod względem zakresu i wielkości. W rzeczywistości trzej chińscy eksporterzy objęci próbą wywozili 17 PCN w okresie objętym dochodzeniem. Znaczny wzrost udziału Chin w rynku ustalony w tabelach 2a i 2b rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych nie został dokonany w jednym tzw. „segmentie” rynku. 17 rozpatrywanych PCN dotyczy BEV o długości co najmniej 4 200 mm, zasięgu co najmniej 300 km, pełnym zakresie mocy i napędzie na koła określonym w PCN.
- (771) W odniesieniu do pkt (vi) Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem, że tłumienie cen miałyby miejsce w przypadku braku przywozu z Chin. Oczywiście jest, że rynek unijny byłby znacznie inny, gdyby na rynku unijnym nie występowały duże ilości subsydiowanego przywozu z Chin po cenach podcinających ceny unijne. W rzeczywistości, wobec braku nieuczciwej konkurencji ze strony Chin, oczywiście jest, że przemysł Unii sprzedawałby znacznie więcej BEV na rynku unijnym i obniżyłby koszty jednostkowe, wykorzystując znacznie większą zdolność do rozłożenia swoich kosztów stałych na większą sprzedaż. Umożliwiłoby to producentom unijnym ustalanie cen na bardziej rentownych poziomach w kontekście przejścia rynku z pojazdów ICE na BEV.
- (772) W odniesieniu do pkt (vii) Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem, że przeprowadzona przez nią analiza tłumienia cen była błędna, ponieważ nie zawarto w niej uwag na temat wszystkich istotnych czynników. W rzeczywistości oceniono wszystkie czynniki zidentyfikowane w trakcie dochodzenia. Przejście rynku unijnego z pojazdów ICE na BEV stanowiło kluczowy element ustaleń Komisji dotyczących szkody, związku przyczynowego i interesu Unii. Wpływ tłumienia cen na transformację odegrał istotną rolę we wnioskach Komisji dotyczących sytuacji przemysłu Unii w sekcji 4.5.4 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (773) Jeżeli chodzi o pkt (viii), jak powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, dochodzenie nie wykazało znacznego braku zbieżności konkurencyjnych między przywozem z Chin i sprzedażą przemysłu Unii. Jak wspomniano w motywie 1044 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja zauważyła wysoki stopień dopasowania rodzajów produktu przywożonych do rodzajów produktu sprzedawanych przez przemysł Unii.

- (774) W odniesieniu do pkt (ix) dotyczącego wewnętrznej konkurencji między producentami unijnymi Komisja jest zdania, że chociaż taka konkurencja jest silna, to uczciwa konkurencja rozwinęła się z korzyścią dla konsumentów unijnych. Z kolei przywóz towarów po cenach subsydiowanych przeniknął na rynek unijny, korzystając z znacznego subsydiowania zapewnianego przez rząd ChRL.
- (775) Jeżeli chodzi o pkt (x), rolę dealerów na rynku opisano w motywach 1024–1027 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Dealerzy mogą wpływać na ceny na rynku unijnym zarówno przywożonych BEV, jak i BEV produkowanych przez przemysł Unii. Wpływ ten był jednak ograniczony do rabatów, które mogły być oferowane ich klientom w ramach ich ogólnej marży. Wpływ na ceny był zatem ściśle ograniczony zarówno w przypadku przywożonych BEV, jak i BEV produkowanych przez przemysł Unii. Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, że obliczenie podcięcia cenowego zostało przeprowadzone na poziomie dealerskim, ceny stosowane przez dealerów wobec konsumentów końcowych nie były istotne dla obliczeń.
- (776) Jeżeli chodzi o pkt (xi), obliczenia te przeprowadzono w odniesieniu do poszczególnych rodzajów produktu w okresie objętym dochodzeniem, a zatem były one podobne do podcięcia cenowego, z tym wyjątkiem, że rzeczywiste ceny unijne zastąpiono jednostkowymi kosztami produkcji przemysłu Unii. Margines ten (30 %) był znacznie wyższy niż margines podcięcia cenowego (12,7 %), ponieważ uwzględniał również straty finansowe poniesione przez przemysł Unii, które podsumowano w tabeli 10 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych (10,8 % w okresie objętym dochodzeniem), a mianownikiem zastosowanym do obliczenia była cena importowa CIF. Obliczony margines pokazał zakres, w jakim przywóz z Chin może wyrządzić istotną szkodę przemysłowi Unii w wyniku presji cenowej.
- (777) W związku z tym argumenty zawarte w motywie 765 niniejszego rozporządzenia zostały odrzucone.
- (778) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że Komisja niesłusznie przyjęła w swojej analizie tłumienia cen, że producenci unijni planowali wycenić swoje modele po pełnym koszcie powiększonym o zysk. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło również, że sytuacja przemysłu Unii poprawi się, gdy tylko wzrośnie wielkość produkcji, a producenci zaczną korzystać z ekonomii skali.
- (779) Komisja zgodziła się ze stwierdzeniem przedsiębiorstwa 24, że sytuacja przemysłu Unii poprawi się, gdy tylko wzrośnie wielkość produkcji, a producenci zaczną korzystać z ekonomii skali, jak wyjaśniono w motywie 1194 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Jak stwierdzono jednak w motywie 1195 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, z tabel 2a i 2b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych wynika, że przemysł BEV w Unii traci udział w rynku w nie zrównoważonym tempie. Jak wynika również z oceny przeprowadzonej w sekcji 5 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, przemysł BEV w Unii będzie tracił udziały w rynku w okresie do końca 2026 r. W związku z tym, jeżeli przemysł Unii będzie nadal znacząco tracił udział w rynku, nie będzie w stanie osiągnąć korzyści skali. Jeżeli chodzi o strategię cenową, chociaż w przypadku niektórych modeli BEV przemysł Unii nie byłby w stanie ustalić cen po pełnym koszcie powiększonym o zysk w przypadku braku subsydiowanego przywozu z Chin sprzedawanego na rynku unijnym po cenach podcinających, nie oznacza to, że subsydiowane BEV z Chin nie tłumiły cen przemysłu Unii, skoro w okresie objętym dochodzeniem straty finansowe poniesione przez przemysł Unii zaczęły rosnąć, gdy udział w rynku przywozu z Chin był najwyższy. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (780) Przedsiębiorstwo 24 twierdziło również, że nie istnieje wyraźny związek przyczynowy między obecnością chińskich modeli BEV na rynku unijnym a poziomem cen producentów unijnych, ponieważ (i) kiedy przywóz z Chin wzrósł, ceny przemysłu Unii wzrosły w okresie badanym o 38 %, co przewyższało wzrost kosztów produkcji, który wzrósł o 24 %, (ii) przywóz BEV z Chin nie mógł mieć żadnego wpływu na ceny przemysłu Unii, ponieważ jego udział w rynku wynosił jedynie 7,3 % w okresie objętym dochodzeniem, w porównaniu z udziałem przemysłu Unii w rynku wynoszącym 60–65 %, (iii) presja cenowa wywierana przez konkurujące pojazdy ICE i pojazdy hybrydowe, (iv) wpływ programów subsydiowania przez państwa członkowskie na zakup BEV.
- (781) Jeżeli chodzi o pkt (i), przyczyny wzrostu cen przemysłu Unii omówiono w motywie 1076 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w którym wyjaśniono, że na tendencję tę 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 ICE na BEV, a w całym okresie badanym wprowadzano i sprzedawano nowe modele. Ponadto powody wzrostu kosztów dla przemysłu Unii zostały również wyjaśnione w motywie 1078 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w którym stwierdzono, że

zmiany w zestawie produkowanych modeli miały również wpływ na tę tendencję. 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 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, ponieważ producenci unijni byli w stanie rozłożyć koszty stałe na większe ilości BEV.

- (782) Jeżeli chodzi o pkt (ii), fakt, że udział w rynku chińskich marek BEV w okresie objętym dochodzeniem wynosił 7,3 %, jest w tym względzie nieistotny. Należy przypomnieć, że w obliczeniach marginesu podcięcia cenowego zgodność między chińskimi PCN a unijnymi PCN wynosiła ponad 90 % w przypadku każdego z producentów eksportujących, a zatem również z Chin, jak wyjaśniono w motywie 1031 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, podczas gdy zgodność między unijnymi PCN a chińskimi PCN wynosiła między 61 % a 83 %, jak wyjaśniono w motywie 57 niniejszego rozporządzenia.
- (783) Jeżeli chodzi o pkt (iii) odnoszący się do presji cenowej wywieranej przez konkurencyjne pojazdy ICE i pojazdy hybrydowe, Komisja zauważyła, że było to powtórzenie argumentu, o którym była mowa w motywie 1040 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, do którego odniesiono się w motywie 1041 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, a przedsiębiorstwo 24 nie przedstawiło nowych elementów w tym zakresie.
- (784) Jeżeli chodzi o pkt (iv), programy subsydiowania państw członkowskich w odniesieniu do zakupów BEV mają zasadniczo wpływ na BEV z Chin, a nie tylko na pojazdy BEV produkowane przez przemysł Unii.
- (785) W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (786) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja twierdziła, że skoro ceny importowe pojazdów BEV z Chin były cenami transferowymi, potwierdziła ona swoje ustalenia, zgodnie z którymi spadek cen importowych o 10 % w okresie badanym był bez znaczenia.
- (787) Komisja nie zgodziła się z tym argumentem. Fakt, że ceny importowe były cenami transferowymi, nie oznaczał, że spadek ceny importowej o 10 % w okresie objętym dochodzeniem był bez znaczenia. Jest to w rzeczywistości cena, po której przywóz był wprowadzany do Unii, jest to cena CIF, na podstawie której importerzy obliczają i płacą cła i cła wyrównawcze. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (788) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że bez oceny zmian w asortymencie produktów przywożonych w odniesieniu do chińskich BEV i sprzedaży przemysłu Unii nie można było stwierdzić tłumienia cen w szczególnych okolicznościach rynku w okresie przejściowym.
- (789) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Nie ma wymogu prawnego, aby tłumienie cen odbywało się na poziomie PCN, ponieważ nie wymaga tego orzecznictwo WTO. W przedmiotowej sprawie Komisja przeprowadziła kompleksową analizę tłumienia cen. Komisja wykorzystwała zmiany cen sprzedaży i jednostkowych kosztów produkcji przemysłu Unii, jak wyjaśniono w motywie 1033 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, wielkość przywozu z Chin oraz stopień konkurencji z chińskimi BEV, jak wyjaśniono w motywie 1035 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1034 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja dokonała również porównania na poziomie rodzaju produktu w okresie objętym dochodzeniem i ustaliła, że producenci eksportujący dokonywali sprzedaży średnio

o 30 % tańszej niż średni ważony koszt produkcji przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem. Ponadto w motywie 1035 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że przywóz z Chin spowodował tłumienie cen przemysłu Unii niezależnie od rodzaju produktu oraz że przywóz z Chin miał negatywny wpływ na wszystkie rodzaje modeli, w tym na modele kosztowne. W związku z tym, w przeciwieństwie do przedstawionego twierdzenia, Komisja wzięła pod uwagę asortyment produktów w swojej analizie tłumienia cen, a także stwierdziła, że tłumienie cen miało miejsce w przypadku wszystkich rodzajów modeli. W związku z tym argument ten odrzucono.

(790) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że w analizie tłumienia cen Komisja nie oceniła tendencji w cenach krajowych i ich interakcji z przywozem chińskich pojazdów BEV w okresie badanym, ponieważ (i) w 2020 r. wielkość przywozu chińskich BEV była niezwykle niska i nie mogła spowodować tłumienia cen, (ii) między 2021 r. a okresem objętym dochodzeniem większość przywozu chińskich BEV w każdym roku była dokonywana przez samych producentów unijnych, a zatem argumentowanie przez Komisję, że producenci unijni straciliby udział w rynku na rzecz samych siebie i spowodowałoby tłumienie cen swojej produkcji unijnej, było nielogiczne, (iii) Komisja nie ustaliła, że pozostała część chińskiego przywozu BEV dotycząca chińskich marek spowodowała tłumienie cen w okresie między 2021 r. a okresem objętym dochodzeniem, (iv) biorąc pod uwagę własną produkcję przemysłu Unii w Unii i jego przywóz własny, przemysł Unii nie stracił udziału w rynku w okresie badanym, ale go zyskał, (v) Komisja nie uwzględniła dowodów dotyczących chińskiego przywozu BEV w ujęciu rok do roku i nie wzięła pod uwagę tendencji interwencyjnych, które były sprzeczne z jej własnymi hipotezami i wnioskami ogólnymi: a) istniała odwrotna korelacja między utratą udziału w rynku przemysłu Unii a jego rentownością oraz b) istniała odwrotna korelacja między wielkością chińskiego przywozu BEV a wzrostem cen i rentownością unijnego przemysłu BEV; oraz (vi) nawet w swojej analizie poszczególnych punktów Komisja pominęła: a) znaczny wzrost wielkości sprzedaży z roku na rok przez przemysł Unii oraz fakt, że przemysł Unii niemal podwoił swoją sprzedaż między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem; b) w odniesieniu do produkcji unijnej udział w rynku unijnych producentów BEV w okresie badanym zmniejszył się jedynie o 5 punktów procentowych, co przeczy stwierdzeniu Komisji, że przemysł Unii stracił „udział w rynku w nie zrównoważonym tempie”, oraz c) w tym samym okresie unijni producenci BEV zmniejszyli straty o 52 %, a wszystkich tych zmian nie można przypisać zmianie asortymentu produktów, w odniesieniu do której nie zgromadzono żadnych danych.

(791) Twierdzenie to jest bezpodstawne. Jeżeli chodzi o pkt (i), udział w rynku przywozu z Chin przekraczał poziom *de minimis*, w związku z czym przywóz ten mógł spowodować znaczne tłumienie cen. Jeżeli chodzi o pkt (ii) i (iii), jak wyjaśniono w motywie 769 niniejszego rozporządzenia, cały przywóz BEV z Chin był istotny dla analizy tłumienia cen, ponieważ cały przywóz uznano za subsydiowany, a Komisja skoncentrowała się jedynie na przywozie dokonany przez trzy objęte próbą chińskie grupy w analizie podcięcia cenowego, ponieważ były to objęte próbą grupy producentów eksportujących. Jeżeli chodzi o pkt (iv), w celu obliczenia udziału przemysłu Unii w rynku nie można agregować przywozu z Chin przemysłu Unii z produkcją producentów unijnych w Unii. Jeżeli chodzi o pkt (v) i (vi), fakt, że udział przemysłu Unii w rynku zmniejszył się w okresie badanym, podczas gdy jego straty finansowe zmniejszyły się w latach 2020 i 2022, lub że udział w rynku przywozu z Chin wzrósł w okresie badanym, podczas gdy straty przemysłu Unii zmniejszyły się w latach 2020 i 2022, nie ma znaczenia dla analizy tłumienia cen, ponieważ Komisja nie stwierdziła, że w tym przypadku wystąpiła istotna szkoda, lecz zagrożenie wystąpieniem szkody. Ponieważ rynek unijny znajduje się w okresie przejściowym, produkcja i sprzedaż przemysłu Unii wzrosły w okresie badanym, a wzrost ten miał pozytywny wpływ na rentowność przemysłu Unii do 2022 r. W okresie objętym dochodzeniem pozytywny wpływ na rentowność przemysłu Unii zaczął odwracać się, a straty finansowe zaczęły rosnąć. Należy zauważyć, że w okresie objętym dochodzeniem największy udział w rynku miał przywóz z Chin. Przemysł Unii w zakresie BEV jest przemysłem kapitałochłonnym i musi być w stanie produkować i sprzedawać wystarczające ilości BEV, aby móc pokryć wysokie koszty stałe. Jeśli subsydiowany przywóz po niskich cenach z Chin będzie nadal wzrastał, przemysł Unii nie będzie w stanie osiągnąć takich korzyści skali, pokryć większej części kosztów stałych, obniżyć jednostkowych kosztów produkcji BEV, a tym samym osiągnąć rentowności. Przywóz z Chin zdołał zwiększyć swój udział w rynku, ponieważ jego ceny są niskie, co spowodowało znaczne tłumienie cen na rynku unijnym, który nie jest w stanie sprzedać wystarczającej ilości BEV. Utrata udziału w rynku przez przemysł Unii w wysokości 9 punktów procentowych w ujęciu konsumpcji szacowanej lub 5,2 punktu procentowego w ujęciu konsumpcji rzeczywistej w okresie badanym jest znacząca, biorąc pod uwagę fakt, że rynek unijny przechodzi z pojazdów spalinowych na BEV oraz wysokie inwestycje, które przemysł Unii musi ponieść w celu zwiększenia produkcji BEV zgodnie ze zmianami zachodzącymi na rynku unijnym. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

- (792) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja nie przedstawiła uzasadnionych i odpowiednich wyjaśnień co do roli i znaczenia podcięcia cenowego wynoszącego 12,7 % oraz oceny chińskich cen BEV na poziomie 30 % poniżej kosztów produkcji przemysłu Unii w celu stwierdzenia tłumienia cen.
- (793) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. Komisja zauważyła, że podcięcie cenowe i tłumienie cen stanowią alternatywne standardy analizy skutków cenowych na podstawie art. 8 ust. 2 rozporządzenia podstawowego. Podcięcie cenowe oblicza się dla okresu objętego dochodzeniem, natomiast tłumienie cen w całym okresie badanym. Komisja nie wykorzystwała podcięcia cenowego w celu wykazania tłumienia cen, jednak znaczne podcięcie cenowe stwierdzone w okresie objętym dochodzeniem potwierdziło, że tłumienie cen zaobserwowane w całym okresie objętym postępowaniem było spowodowane subsydiowanym tanim przywozem z Chin. W związku z tym w motywie 1034 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja ustaliła, że w okresie objętym dochodzeniem cena sprzedaży realizowanej przez objętych próbą chińskich producentów eksportujących była o 30 % niższa niż średni ważony koszt produkcji przemysłu Unii. Ponadto w motywie 776 tego rozporządzenia Komisja wyjaśniła, że obliczenia te przeprowadzono w odniesieniu do poszczególnych rodzajów produktu w okresie objętym dochodzeniem, a zatem były one podobne do podcięcia cenowego, z tym wyjątkiem, że rzeczywiste ceny unijne zastąpiono jednostkowymi kosztami produkcji przemysłu Unii. Margines ten (30 %) był znacznie wyższy niż margines podcięcia cenowego (12,7 %), ponieważ uwzględniał również straty finansowe poniesione przez przemysł Unii, które podsumowano w tabeli 10 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych (10,8 % w okresie objętym dochodzeniem), a mianownikiem zastosowanym do obliczenia była cena importowa CIF. Obliczony margines pokazał zakres, w jakim przywóz z Chin może wyrządzić istotną szkodę przemysłowi Unii w wyniku presji cenowej. Ponadto w motywie 1035 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła, że głównym czynnikiem tego tłumienia cen był fakt, że rejestracje w następstwie przywozu subsydiowanego z Chin przyczyniły się do wzrostu wielkości o 1 729 % i osiągnięcia 22,8 % udziału w rynku w okresie objętym dochodzeniem w porównaniu z 2020 r., jak przedstawiono w tabeli 2b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, oraz że sprzedaż ta odbywała się głównie kosztem producentów unijnych, którzy tracili udział w rynku. Ponadto w tym samym motywie rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła, że tłumienie cen wyjaśniają również dowody na to, że przywóz z Chin konkuruje ze sprzedażą unijną niezależnie od rodzaju produktu. Nawet gdyby Unia zwiększyła sprzedaż droższych modeli, one również konkurowałyby z chińskimi BEV, co przyczyniłoby się do dwucyfrowych strat przemysłu Unii, jak pokazano w tabeli 10 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (794) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL odnieśli się do (i) twierdzenia Komisji, że producenci unijni byli w stanie podnieść ceny sprzedaży o 38 % ze względu na różnicę w asortymencie produktów, oraz (ii) twierdzenia Komisji w motywie 961 niniejszego rozporządzenia (zgodnie z którym ponieważ produkcja przemysłu Unii opiera się na zamówieniach, a dostarczenie BEV do konsumenta i faktyczne zarejestrowanie sprzedaży w dokumentacji księgowej przemysłu Unii zajmowało około 6 miesięcy, rentowność przemysłu Unii w jednym kwartale nie wynikała bezpośrednio z presji cenowej wywieranej przez chińskie subsydiowane BEV sprzedawane na rynku unijnym w tym kwartale), aby zakwestionować ustalenia dotyczące tłumienia cen. Według CCCME i rządu ChRL ponieważ koszty produkcji w każdym roku okresu uznanego za zaksięgowany w dokumentacji księgowej producentów unijnych dotyczyły innego asortymentu produktów niż produkty sprzedawane na rynku unijnym w tym samym okresie, straty nie odnoszą się do tego samego asortymentu produktów i nie mogą być odzwierciedleniem jakiegokolwiek tłumienia cen.
- (795) Twierdzenia te są bezpodstawne. W przeciwieństwie do twierdzenia CCCME i rządu ChRL koszt produkcji w każdym roku okresu badanego zaksięgowany w dokumentacji księgowej producentów unijnych nie odnosi się do innego asortymentu produktów niż ten sprzedawany na rynku unijnym w tym samym okresie. Sześciomiesięczna przerwa, o której Komisja wspominała w motywie 961 niniejszego rozporządzenia, miała miejsce między datą złożenia zamówienia przez klienta a datą faktycznej sprzedaży BEV klientowi. Sprzedaż BEV jest rejestrowana w ewidencji księgowej, gdy BEV został faktycznie sprzedany klientowi, a nie w momencie jego zamówienia. Producenci posiadają różne rejestry zamówień zwane „księgą zamówień”, które różnią się od samej księgi sprzedaży. Koszty produkcji BEV są rejestrowane w ewidencji księgowej w okresie, w którym BEV są produkowane, a zgodnie z zasadą memoriałową zasad rachunkowości okres kosztu produkcji BEV musi być dopasowany do okresu, w którym BEV jest sprzedawany. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.

- (796) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że w kontekście tłumienia cen organ jest zobowiązany wziąć pod uwagę wzrost cen, „który w przeciwnym razie nastąpiłby” w przypadku braku domniemanego przywozu towarów po cenach subsydiowanych<sup>(118)</sup>, a zatem musi koniecznie przeprowadzić analizę scenariusza alternatywnego<sup>(119)</sup>. Ponadto CCCME stwierdziła, że twierdzenie Komisji w motywie 771 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z którym ceny wzrosłyby, gdyby nie przywóz z Chin, było zwykłym założeniem nieopartym na żadnej analizie, ilościowej ani jakościowej, czy warunki rynkowe umożliwiały wzrost cen wraz z rosnącymi kosztami, gdyby nie przywóz BEV z Chin. W tym względzie CCCME argumentowała, że przywóz własny BEV przez przemysł Unii wzrastał wykładniczo w okresie badanym, na rynku BEV istniała silna konkurencja wewnątrzunijna i konkurencja ze strony państw trzecich, konsumenci postrzegali produkowane w Unii BEV jako mniej przystępne cenowo w Unii, a zatem istniało kilka czynników ograniczających zdolność producentów unijnych do podnoszenia cen. Ponadto CCCME twierdziła, że Komisja nie przeprowadziła odpowiedniego dochodzenia w celu ustalenia, czy ogromny wzrost kosztów produkcji mógł zostać przeniesiony na konsumentów, a jeśli tak, to w jakim stopniu, biorąc pod uwagę w szczególności fakt, że unijny rynek BEV znajdował się w okresie przejściowym, a asortyment produktów stale się zmieniał zarówno po stronie chińskiej, jak i producentów unijnych.
- (797) W motywie 771 niniejszego rozporządzenia, do którego CCCME i rząd ChRL odniosły się w swoim twierdzeniu, Komisja nie stwierdziła, że ceny wzrosłyby w przypadku braku przywozu z Chin. W rzeczywistości Komisja twierdziła, że rynek unijny byłby znacznie inny, gdyby nie występowały na nim duże ilości subsydiowanego przywozu z Chin po cenach podcinających ceny unijne. Ponadto Komisja twierdziła, że wobec braku nieuczciwej konkurencji ze strony Chin, oczywiste jest, że przemysł Unii sprzedawałby znacznie więcej BEV na rynku unijnym i obniżyłby koszty jednostkowe, wykorzystując znacznie większą zdolność do rozłożenia swoich kosztów stałych na większą sprzedaż. Umożliwiłoby to producentom unijnym ustalanie cen na bardziej rentownych poziomach w kontekście przejścia rynku z pojazdów ICE na BEV. Należy przypomnieć, że przemysł Unii jest przemysłem kapitałochłonnym i w związku z tym ma wysokie koszty stałe i musi osiągnąć korzyści skali, aby lepiej pokryć swoje koszty stałe. Im wyższa wielkość produkcji, tym lepsze pokrycie kosztów stałych, a tym samym niższe koszty jednostkowe. Niższe koszty jednostkowe oznaczają wzrost rentowności. Wpływ przywozu BEV z Chin na przemysł Unii został już oceniony w motywie 769 niniejszego rozporządzenia, a wpływ na konkurencję wewnątrzunijną i konkurencję z państwami trzecimi oceniono również w motywie 774 niniejszego rozporządzenia oraz w sekcji 6.2.1 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i sekcji 6.2.2.1 niniejszego rozporządzenia. Wydaje się, że CCCME zignorowała ustalenia Komisji w tym względzie. Ponadto nie było jasne, o jaki masowy wzrost kosztów produkcji chodziło CCCME i rząd ChRL w ich twierdzeniu. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (798) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja nie rozważyła, czy tłumienie cen było znaczące w rozumieniu art. 15 ust. 2, a zatem działała również niezgodnie z art. 15 ust. 1 i art. 15 ust. 2 zdanie drugie Porozumienia SCM. Ponadto CCCME stwierdziła, że ewentualne tłumienie cen nie było znaczące, ponieważ w okresie badanym koszty producentów unijnych wzrosły o 7 457 EUR/sztukę, podczas gdy jej ceny wzrosły o 9 156 EUR/sztukę.
- (799) W motywie 1033 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wskazała, że zmiany cen sprzedaży i jednostkowych kosztów produkcji w Unii w całym okresie badanym przedstawione w tabeli 7 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych wskazują na znaczne tłumienie cen. Przemysł Unii nie był w stanie podnieść cen, by pokryć swoje koszty. W związku z tym przemysł Unii poniósł straty finansowe ze sprzedaży BEV w okresie badanym. Straty poniesione przez przemysł Unii były znaczne i chociaż w latach 2020–2022 zmniejszały się, straty zaczęły rosnąć w okresie objętym dochodzeniem. Ponadto w motywie 1034 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wskazała, że cena sprzedaży chińskich producentów eksportujących objętych próbą była o 30 % niższa niż średni ważony koszt produkcji przemysłu Unii, co wskazuje na znaczną presję cenową. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.

<sup>(118)</sup> Sprawozdanie Stałego Organu Apelacyjnego, „Chiny – GOES”, pkt 141.

<sup>(119)</sup> Sprawozdanie zespołu orzekającego, „Rosja – pojazdy użytkowe”, pkt 7.61.

- (800) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME kilkakrotnie twierdziła, że w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych i w dokumencie dotyczącym ujawnienia ostatecznych ustaleń Komisja przedstawiła wyjaśnienia *ex post*.
- (801) Argument ten jest niejasny i bezzasadny. W rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła swoje tymczasowe ustalenia, natomiast w dokumencie dotyczącym ujawnienia ostatecznych ustaleń odniosła się do uwag zgłoszonych przez zainteresowane strony, a także uzupełniła swoje ustalenia tymczasowe. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (802) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że przeprowadzona przez Komisję analiza podcięcia cenowego była niezgodna z art. 15.1 i 15.2 porozumienia SCM. W szczególności CCCME i rząd ChRL skrytykowali przeprowadzoną przez Komisję analizę podcięcia cenowego, ponieważ (i) margines podcięcia cenowego obliczono jedynie w odniesieniu do okresu objętego dochodzeniem, który nie był wystarczający; (ii) ukierunkowana na wyniki próba trzech chińskich grup producentów eksportujących nie była reprezentatywna dla obliczenia marginesu podcięcia cenowego, przy czym w obliczeniach podcięcia cenowego powinna zostać uwzględniona sprzedaż eksportowa grupy Tesla, która była największym chińskim eksporterem i została poddana indywidualnemu badaniu, a zatem jej dane zostały zweryfikowane przez Komisję; (iii) obliczenie marginesu podcięcia cenowego na podstawie PCN nie było reprezentatywne, ponieważ tylko pięć z 17 PCN chińskich producentów eksportujących zostało w pełni dopasowanych do PCN przemysłu Unii; (iv) Komisja nie zapewniła porównywalności cen i nie dokonała żadnych korekt w odniesieniu do czynników wpływających na porównywalność cen, takich jak segmentacja rynku; (v) Komisja nie dostosowała cen, aby uwzględnić wartość marki; (vi) Komisja nie wyjaśniła, w jaki sposób rabat przy sprzedaży dużej floty mógłby być zrównany ze sprzedażą przez pośredników; (vii) Komisja nie wzięła pod uwagę kanałów sprzedaży chińskich producentów eksportujących, o których mowa w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania, (viii) Komisja nie wyjaśniła ani nie przedstawiła żadnych dowodów na to, że poziom dealerski był prawidłowym poziomem handlu, oraz nie było jasne, w jaki sposób w przypadku objętych próbą producentów unijnych sprzedaż na rzecz powiązanych dealerów uznano za zgodną z warunkami rynkowymi, a nie za dokonaną po cenie transferowej i w jaki sposób ustalono ceny producentów unijnych dla dealera, oraz (ix) Komisja nie uwzględniła we właściwy sposób rabatów stosowanych przez dealerów dla konsumentów końcowych.
- (803) Jeżeli chodzi o pkt (i) powyżej, co powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, Komisja obliczyła margines podcięcia cenowego w odniesieniu do okresu objętego dochodzeniem tylko dlatego, że zgodnie ze zwykłą polityką Komisji i wyraźnie zgodnie z zasadami WTO dotyczącymi porównywania cen podejście to ograniczyło obciążenie współpracujących przedsiębiorstw do akceptowalnych poziomów, zapewniając jednocześnie, by podcięcie cenowe było badane przez wystarczająco długi okres, aby uzyskać jak najbardziej znaczące wyniki. Kontrastuje to z innymi aspektami badania szkody związanymi z cenami, takimi jak zaniżanie lub tłumienie cen oraz badanie tendencji cenowych, które zwykle przeprowadza się w okresie czterech lat. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1022 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, obliczenia marginesu podcięcia cenowego dokonuje się na poziomie PCN, a w kwestionariuszach dla objętych próbą chińskich producentów eksportujących i objętych próbą producentów unijnych Komisja zwróciła się do tych stron o dostarczenie danych dotyczących sprzedaży na podstawie PCN wyłącznie w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym od początku dochodzenia było jasne, że margines podcięcia cenowego, który jest ustalany na podstawie PCN, zostanie obliczony przez Komisję wyłącznie w odniesieniu do okresu objętego dochodzeniem. Ani CCCME, ani rząd ChRL, ani żadna inna zainteresowana strona nie przedstawiła uwag do kwestionariusza i nie stwierdziła, że Komisja powinna zwrócić się do objętych próbą chińskich producentów eksportujących i objętych próbą producentów unijnych o przedstawienie danych dotyczących sprzedaży na poziomie PCN za cały okres badany.
- (804) Jeżeli chodzi o pkt (ii), co powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, jak już wyjaśniono w motywach 48–76 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja uznała kontrolę wyciągową chińskich producentów eksportujących za reprezentatywną. Jak wyjaśniono w motywach 29 i 30 niniejszego rozporządzenia, Komisja udzieliła spółce Tesla zgody na indywidualne badanie. Nie istnieje jednak prawny obowiązek uwzględniania przy obliczaniu marginesu podcięcia cenowego sprzedaży eksportowej przedsiębiorstw objętych indywidualnym badaniem. Jedynym celem indywidualnego badania jest ustalenie specjalnej stawki cła dla przedsiębiorstwa współpracującego, które pierwotnie nie było objęte próbą. Celem nie jest retrospektywne włączenie danych tego przedsiębiorstwa poddanego indywidualnemu badaniu do ogólnej analizy szkody i nie jest to wymagane żadnymi przepisami. Byłoby to przede wszystkim sprzeczne z celem kontroli wyciąkowej. Komisja przypomniała, że obliczenia marginesu podcięcia cenowego w tym przypadku wymagały złożonej analizy obejmującej gromadzenie danych wykraczających poza to, co jest konieczne do określenia stopy subsydiowania. W tym przypadku Komisja zweryfikowała jedynie subsydiowanie, jakie spółka Tesla otrzymała w Chinach. Ponadto porównanie cen poszczególnych eksporterów z cenami (rzeczywistymi lub docelowymi) przemysłu Unii jest wymagane jedynie w celu określenia marginesu szkody, który posłużyłby za podstawę poziomu cła. W tym przypadku nie ma to zastosowania, ponieważ poziom cła opiera się na kwocie subsydiów. Margines podcięcia cenowego ustalony dla próby uznaje się za reprezentatywny dla współpracujących



przedsiębiorstw w Chinach jako całości, a w szczególności dla tych chińskich przedsiębiorstw, które wykazują znaczną nadwyżkę mocy produkcyjnych. Fakt, że margines podcięcia cenowego został obliczony dla niektórych przedsiębiorstw, którym przyznano indywidualne badanie w poprzednich dochodzeniach, jest nieistotny, zwłaszcza że miało to miejsce w sprawach antydumpingowych, w których konieczne było sprawdzenie, czy zastosowanie zasady niższego cła może prowadzić do niższej stawki cła niż margines dumpingu ustalony dla przedsiębiorstwa poddanego indywidualnemu badaniu. Ponadto w wielu przypadkach Komisja wyraźnie postanowiła nie uwzględniać w swojej analizie cen marginesu podcięcia cenowego przedsiębiorstw objętych indywidualnym badaniem, tak jak w dochodzeniu dotyczącym „elementów złącznych z Chin”<sup>(120)</sup>.

- (805) Jeżeli chodzi o pkt (iii), jak wyjaśniono w motywie 763 niniejszego rozporządzenia, pod względem wielkości dopasowanie między chińskimi PCN a PCN producenta unijnego przekraczało 90 % w odniesieniu do każdego z producentów eksportujących. Analiza liczby chińskich PCN, które zostały dopasowane do PCN przemysłu Unii w celu oceny konkurencyjności między chińskimi BEV a unijnymi BEV, jest myląca, ponieważ każdy PCN jest sprzedawany w różnych ilościach na rynku unijnym. Wielkość sprzedaży jest najważniejszą metodą ustalenia reprezentatywności w tym zakresie.
- (806) Jeżeli chodzi o pkt (iv), co również powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, jak wyjaśniono w motywie 759 niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do segmentów rynku, Komisja przypomniała motywy 1041–1043 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w których kwestia ta została już szczegółowo oceniona i odrzucona. Podsumowując, Komisja przypomniała, że nie istnieje powszechnie przyjęta segmentacja samochodów osobowych i zauważyła, że nie istnieje żaden system klasyfikacji, który opisywałby segmenty tej branży z wykorzystaniem obiektywnych i wymiernych kryteriów. W rezultacie nie istniała wyraźna linia podziału między domniemanymi segmentami, a kwestia ta nie była częścią porównania cen przeprowadzonego przez Komisję. Dodatkowe informacje dotyczące segmentacji przedstawiono również w motywach 131, 141, 143, 167 i 173 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych nowych dowodów w tym względzie, poza krytyką Komisji za niestosowanie segmentacji do obliczenia marginesu podcięcia cenowego, które zostało dokonane na poziomie PCN, a żadna z zainteresowanych stron nie przedstawiła uwag na temat PCN, jak wyjaśniono w motywie 1022 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ustanawiając swój system PCN, Komisja stwierdziła, że nie ma potrzeby włączania segmentu produktu jako kryterium do systemu PCN, ponieważ kryterium to było już objęte innymi kryteriami, a zapewnienie, aby wszystkie strony rejestrowały segment rynku w sposób znormalizowany, byłoby bardzo trudne.
- (807) Jeżeli chodzi o pkt (v), co również powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, CCCME przedstawiła (i) badanie przeprowadzone przez dwóch profesorów z KU Leuven i CERP, w którym, między innymi, w kwestii marek pokrótce porównano ceny między producentami unijnymi, (ii) artykuł przygotowany przez stronę internetową motor1.com oraz (iii) badanie przygotowane przez Deloitte „2024 Deloitte Global Automotive Consumer Study”, w którym zasadniczo, w odniesieniu do marek, skoncentrowano się na przejściu konsumentów z jednej marki na drugą przy zakupie kolejnego pojazdu. W badaniach tych nie przeprowadzono jednak analizy żadnych różnic w zakresie marki między sprzedażą BEV przez objętych próbą producentów eksportujących na rynku unijnym w okresie objętym dochodzeniem a równoważną sprzedażą objętych próbą producentów unijnych i nie wyjaśniono, w jaki sposób Komisja powinna uwzględnić ten czynnik przy porównywaniu cen. W związku z tym uwagi CCCME i rządu ChRL, w tym załączone badania, stanowią powtórzenie kwestii już rozważanej przez Komisję w motywach 1036 i 1037 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (808) Jeżeli chodzi o pkt (vi), w motywie 1027 pkt (iii) rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła, że sprzedaż dużej floty jest specyficzna dla niektórych kategorii liczących się klientów, takich jak wypożyczalnie, podmioty rządowe i duże przedsiębiorstwa prywatne, a duża wielkość sprzedaży jest charakterystyczna zarówno dla producentów unijnych, jak i chińskich producentów eksportujących i została uznana za podobną do poziomu dealerskiego, ponieważ stosuje się rabat z tytułu wielkości sprzedaży.

<sup>(120)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 91/2009 z dnia 26 stycznia 2009 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przyrząd niektórych elementów złącznych z żeliwa lub stali pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej, Dz.U. L 29 z 31.1.2009, s. 1.

- (809) Jeżeli chodzi o pkt (vii), przy obliczaniu marginesu podcięcia cenowego Komisja wzięła pod uwagę kanały sprzedaży chińskich producentów eksportujących objętych próbą w okresie objętym dochodzeniem. Kanały sprzedaży wymienione w dokumencie dotyczącym wszczęcia postępowania były kanałami sprzedaży kilku chińskich producentów eksportujących i nie mogą być brane pod uwagę przy obliczaniu marginesu podcięcia cenowego, jeżeli nie zostały one wykorzystane przez chińskich producentów eksportujących objętych próbą. CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili jeszcze, w jaki sposób kanały sprzedaży przedsiębiorstw nieobjętych próbą mogłyby zostać uwzględnione przy obliczaniu marginesu podcięcia cenowego chińskich producentów eksportujących objętych próbą.
- (810) W odniesieniu do pkt (viii) w motywie 1024 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że Komisja ustaliła, iż poziom dealerski (cena dla dealera) był centralnym punktem, w którym doszło do sytuacji konkurencji, a większość transakcji sprzedaży została zrealizowana. Komisja wyjaśniła ponadto, że 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 powiązаныmi i niepowiązаныmi, ponieważ dochodzenie potwierdziło, że ceny wobec wszystkich dealerów były określone na warunkach rynkowych. Podczas weryfikacji na miejscu przemysł Unii wyjaśnił, że dyskryminacja między powiązаныmi i niepowiązаныmi dealerami nie leży w ich interesie gospodarczym, a ponadto może powodować problemy związane z przestrzeganiem prawa konkurencji. Ponadto Komisja, w miarę możliwości, porównała ceny stosowane wobec powiązanego dealera z ceną stosowaną wobec niepowiązanego dealera i nie stwierdziła istotnych różnic. Ponadto w odniesieniu do obliczania cen stosowanych wobec dealerów producentów unijnych objętych próbą w motywie 1027 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych dla każdego modelu sprzedaży Komisja wyjaśniła, w jaki sposób ustalono cenę dla dealera.
- (811) W odniesieniu do pkt (ix), jako że obliczenie podcięcia cenowego przeprowadzono na poziomie cen dla dealera, rabaty udzielane konsumentowi przez dealerów nie miały znaczenia dla obliczenia podcięcia cenowego.
- (812) W związku z tym argumenty CCCME i rządu ChRL dotyczące marginesu podcięcia cenowego zostały odrzucone.
- (813) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA twierdziło, że różnice cen można zawsze przypisać wielu czynnikom, a zatem niekoniecznie muszą one być oznaką subsydiów. W szczególności VDA stwierdziło, że nawet w przypadku produktów takich jak Big Mac, który jest całkowicie takim samym produktem na całym świecie, istnieją różnice cenowe w poszczególnych regionach (por. Big Mac Index). Zatem w przypadku produktu takiego jak BEV, który występuje w wielu różnych modelach i w przypadku którego trudno jest znaleźć produkt porównywalny w skali globalnej, różnice w cenach mają nawet mniejsze znaczenie w odniesieniu do domniemanego subsydiowania.
- (814) Twierdzenie to jest bezpodstawne. Wbrew temu, co twierdzi VDA, w obliczeniach podcięcia cenowego Komisja nie porównuje cen tego samego produktu na różnych rynkach. W obliczeniach podcięcia cenowego Komisja porównuje cenę przemysłu Unii z cenami chińskiego producenta eksportującego BEV na rynku unijnym, jak wyjaśniono w motywie 1022 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (815) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA argumentowało również, że w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych Komisja odrzuciła twierdzenie, że przemysł Unii miał silną pozycję w odniesieniu do sieci dystrybucji i usług posprzedażnych.
- (816) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami, ponieważ VDA błędnie zinterpretowało wyjaśnienia Komisji zawarte w motywie 1166 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W rzeczywistości Komisja nie odrzuciła twierdzenia, że przemysł Unii zajmował silną pozycję w odniesieniu do sieci dystrybucji i usług posprzedażnych. W motywie 1166 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja obaliła twierdzenie przedsiębiorstwa 24, według którego 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, jak wyjaśniono w motywie 1165 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Komisja odrzuciła twierdzenie przedsiębiorstwa 24, stwierdzając, że chińscy eksporterzy 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.
- (817) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 24 twierdziło również, że przy obliczaniu marginesu podcięcia cenowego Komisja powinna uwzględnić rozpoznawalność marki, pozycjonowanie na rynku i sieci dystrybucji producentów BEV, a także wartość odsprzedaży BEV w taki sam sposób, jak w przypadku różnic we właściwościach fizycznych.

- (818) Komisja zauważyła, że przedsiębiorstwo 24 nie przedstawiło żadnych szacunków dotyczących wartości rynkowej takich różnic. Argument ten został więc odrzucony jako nieuzasadniony.
- (819) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 18 nie zgodziło się ze stwierdzeniem Komisji zawartym w motywie 1037 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z którym nie można zakładać, że wartość marki pojazdów ICE została automatycznie przeniesiona na BEV, i stwierdziło, że możliwe jest dodanie do BEV premii cenowej.
- (820) Komisja zauważyła, że przedsiębiorstwo 18 nie określiło ilościowo tej premii cenowej. Argument ten został więc odrzucony jako nieuzasadniony.
- (821) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że nie mogą przedstawić uwag na temat struktury PCN, która nie obejmowała segmentu rynku, ponieważ dopiero po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja ujawniła, że nie przeprowadzi analizy segmentacji, podczas gdy Komisja zwróciła się do chińskich producentów eksportujących o informacje dotyczące segmentów rynku. CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie ustaliła korelacji między PCN a segmentami, a w aktach sprawy nie było dowodów na to, że Komisja rozważała nawet ocenę segmentów i ich porównywalność z PCN lub zapewnienie, aby PCN obejmowały model i różnice cenowe oparte na segmentach. Na poparcie swoich argumentów CCCME i rząd ChRL przedstawili wykaz modeli BEV, twierdząc, że chociaż były one objęte tym samym PCN, ich cena sprzedaży znacznie się różniła.
- (822) W kwestionariuszu dla producentów eksportujących oraz producentów unijnych Komisja zwróciła się o informacje dotyczące segmentu rynku, do którego zdaniem producentów należały ich pojazdy BEV. Informacje te były wymagane oddzielnie od informacji dotyczących PCN. Ponadto oprócz informacji dotyczących segmentacji rynku Komisja zwróciła się również o informacje dotyczące miejsca produkcji, daty wprowadzenia na rynek, typu nadwozia, wydajności, szybkiego ładowania, pojemności akumulatora, liczby miejsc. Komisja zwróciła się o te informacje, aby zrozumieć, jakiego rodzaju pojazdy BEV są sprzedawane przez objętych próbą producentów eksportujących i objętych próbą producentów unijnych. Sam fakt, że Komisja zwróciła się o te dodatkowe informacje, nie oznaczał jednak, że wzięłyby je pod uwagę w swojej ocenie szkody i ceny, gdyby uznała, że nie są one potrzebne. Jak wyjaśniono w motywie 806 niniejszego rozporządzenia, Komisja uznała, że nie jest potrzebna analiza segmentacji. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1022 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w PCN uwzględniono kluczowe cechy BEV mające wpływ na cenę sprzedaży przemysłu Unii, a w szczególności długość, zasięg, moc i rodzaj napędu kół. Ponadto w przypisie 425 do rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że długość BEV była ściśle związana z segmentami określonymi w najczęściej używanych kategoriach samochodów (tj. na podstawie liter A, B, C itd.). CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych dowodów w tym zakresie świadczących o tym, że jest inaczej. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1042 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, nie istnieje powszechnie przyjęty podział samochodów osobowych na segmenty ani wyraźna linia podziału między domniemanymi segmentami, co często skutkuje różnymi klasyfikacjami segmentów jednego modelu. Na przykład, jeden z najpopularniejszych BEV przywożonych z Chin, MG4 Hatchback, jest klasyfikowany w segmencie C przez S&P Global mobility, w bazie danych pojazdów elektrycznych<sup>(121)</sup> i przez grupę SAIC na stronie internetowej MG Motor Europe<sup>(122)</sup>. W odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu grupa SAIC podała jednak inny segment dla tego modelu. Innym przykładem jest Polestar 2 sklasyfikowany w segmencie D w bazie danych pojazdów elektrycznych, jednak zarówno grupa Geely (w odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu), jak i S&P Global Mobility zgłosiły ten model w innym segmencie. Przykłady te, odnoszące się do niektórych z największych pojazdów BEV przywożonych z Chin, pokazują, że nie ma jasnych i obiektywnych kryteriów, które odpowiadałyby obserwowalnym lub mierzalnym właściwościom technicznym, które z kolei można by wykorzystać do klasyfikacji pojazdów BEV na segmenty. W związku z tym zastosowanie takiej segmentacji nie pozwoliłoby na przeprowadzenie dokładnej i miarodajnej analizy porównywalności cen. W rzeczywistości nawet gdyby możliwe było sklasyfikowanie BEV w segmenty w obiektywny i jednoznaczny sposób (quod non), taka klasyfikacja byłaby i tak zbędna, biorąc pod uwagę włączenie do struktury PCN cech, które w wysokim stopniu korelują z jakkolwiek prawdopodobną segmentacją.

<sup>(121)</sup> <https://ev-database.org/#sort:path~type~order=.rank~number~desc|make-checkbox-dropdown:pathGroup=.mg|rs-price:prev~next=10000~100000|rs-range:prev~next=0~1000|rs-fastcharge:prev~next=0~1500|rs-acceleration:prev~next=2~23|rs-topspeed:prev~next=110~350|rs-battery:prev~next=10~200|rs-towweight:prev~next=0~2500|rs-ef:prev~next=100~350|rs-safety:prev~next=-1~5|paging.currentPage=0|paging.number=10>

<sup>(122)</sup> <https://news.mgmotor.eu/press/the-exceptional-design-of-the-mg4-electric-in-detail/>.

- (823) Jeżeli chodzi o przykłady modeli przedstawione przez CCCME i rząd ChRL, Komisja zauważyła najpierw w ramach uwagi ogólnej, że celem PCN nie jest służyć jako dokładny predyktor ceny każdego modelu. Jego celem jest raczej ujęcie głównych cech, które wpływają na cenę, umożliwiając w ten sposób znaczące porównania cen i wiarygodne wnioski, gdy porównania te są agregowane na odpowiednim poziomie, na przykład w obliczeniach podcięcia cenowego. Tak czy inaczej przykłady modeli w wykazie przedstawionym przez CCCME i rząd ChRL nie tylko nie podają w wątpliwość adekwatności struktury PCN, ale w rzeczywistości zdecydowanie przemawiają na jej korzyść. Wykaz zawierał następujące modele i ceny BYD: 1) Dolphin Active 44,9 kWh (29 000 EUR); 2) Dolphin Boost 44,9 kWh (31 000 EUR); 3) Dolphin 60,4 kWh (34 200 EUR); oraz 4) Atto 3 (38 500 EUR). CCCME twierdziła, że chociaż ceny wszystkich modeli różnią się znacznie, wszystkie one mają ten sam PCN.
- (824) Argument CCCME i rządu ChRL jest oczywiście błędny. W rzeczywistości, zgodnie ze strukturą PCN stosowaną w dochodzeniu, te cztery modele klasyfikuje się pod trzema różnymi PCN ze względu na różnice w zakresie zasięgu i mocy<sup>(123)</sup>. Dokładniej rzecz ujmując, odpowiednie numery PCN są następujące: 1) Dolphin Active 44,9 kWh PCN L3R2P1W2; 2) Dolphin Boost 44,9 kWh PCN L3R2P2W2; 3) Dolphin 60,4 kWh PCN L3R3P2W2; oraz 4) Atto 3 PCN L3R3P2W2. Łatwo zauważyć, że droższe modele to te, których PCN odpowiada lepszym parametrom technicznym (tj. większej długości, zasięgowi lub mocy lub napędowi na wszystkie koła), jak można by się spodziewać po strukturze PCN, która jest odpowiednia do swojego celu. Na szczególną uwagę zasługuje również fakt, że pomimo znacznego zróżnicowania cen, wszystkie wymienione modele są klasyfikowane przez producenta w jednym i tym samym segmencie, tj. segmencie C<sup>(124)</sup>. Pokazuje to, że Komisja przyjęła właściwe podejście do struktury PCN i że porównanie cen oparte na segmentach, nawet gdyby można je było zdefiniować jasno i obiektywnie (*quod non*), byłoby rażąco nieodpowiednie i niewłaściwe. W związku z powyższym argumenty CCCME i rządu ChRL zostały odrzucone.
- (825) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że twierdzenie Komisji, zgodnie z którym nie istniały powszechnie przyjęte segmenty rynku, (i) nie zostało poparte żadną oceną Komisji i było bezpodstawnym oświadczeniem złożonym *ex post*, (ii) było sprzeczne z logiką branży i jej własnym kwestionariuszem oraz (iii) nie może prowadzić do wniosku, że można było przeoczyć przytłaczające dowody uzasadniające analizę segmentową. CCCME argumentowała dalej, że było tak dlatego, że zgodnie z logiką Komisji, ponieważ nie istniały również powszechnie przyjęte PCN i zostały one w rzeczywistości stworzone przez Komisję na potrzeby tej sprawy, samo użycie PCN również nie może mieć decydującego znaczenia. CCCME twierdziła, że wykazała, iż Komisja i wiodące publikacje rynkowe, takie jak S&P Global Mobility, a także badanie Transport & Environment i producenci unijni wykorzystują te same segmenty rynku, co odnotowano w kwestionariuszu Komisji.
- (826) Twierdzenia te są bezpodstawne. Jeżeli chodzi o pkt (i), Komisja nie może udowodnić czegoś, co nie istnieje. Oprócz informacji przedstawionych w dokumencie wszczynającym dochodzenie w dochodzeniu nie stwierdzono żadnych obiektywnych cech technicznych opartych na poszczególnych segmentach, takich jak segmenty A, B, C itp. lub wejście, premia, luksus, ani też CCCME nie przedstawiła takich dowodów. W rzeczywistości CCCME zwróciła się do Komisji o wykorzystanie w swojej ocenie informacji, których znaczenia nie знаła. Komisja nie może przyjąć tego argumentu. W motywie 1042 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych w odpowiedzi na twierdzenia zainteresowanych stron dotyczące segmentacji Komisja wyjaśniła, że nie istnieją powszechnie przyjęte segmenty rynku. W związku z tym twierdzenie CCCME, że takie oświadczenie zostało złożone *ex post*, jest nieistotne. Jeżeli chodzi o pkt (ii), Komisja nie dostrzega, w jaki sposób brak powszechnie przyjętych segmentów rynku podważa logikę i kwestionariusz Komisji. Jeżeli chodzi o pkt (iii), jak wyjaśniono w motywie 108 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja stwierdziła, że w tym przypadku analiza segmentacji nie jest konieczna. Ponadto Komisja określiła PCN na podstawie obiektywnych kryteriów, które zostały ujawnione chińskim producentom eksportującym w kwestionariuszu. Jak wyjaśniono w motywie 1022 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, PCN jest wykorzystywany przez Komisję do celów obiektywnego porównania produktów przywożonych z produktami podobnymi wytwarzanymi przez przemysł Unii, tj. do obliczenia marginesu podcięcia cenowego. Wbrew temu, co twierdzi CCCME, nie musi istnieć powszechnie przyjęty PCN. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

<sup>(123)</sup> W przypadku gdy właściwości techniczne istotne dla klasyfikacji PCN nie były dostępne w odpowiedzi BYD na pytania zawarte w kwestionariuszu, uzyskano je z bazy danych pojazdów elektrycznych (<http://ev-database.org>).

<sup>(124)</sup> [https://www.byd.com/eu/news-list/BYD\\_DOLPHIN\\_Agile\\_and\\_Versatile.html](https://www.byd.com/eu/news-list/BYD_DOLPHIN_Agile_and_Versatile.html).

- (827) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że na rynku przejściowym analiza wpływu na ceny nie może opierać się wyłącznie na danych dotyczących PCN i obliczeniach podjęcia cenowego dotyczących tylko jednego roku okresu badanego.
- (828) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami. Komisja oceniła nie tylko margines podjęcia cenowego, ale również tłumienie cen w całym okresie badanym. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (829) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja nie zbadała ani nie zgromadziła dowodów na to, czy wartość marki wpłynęła na porównywalność cen, a jedynie odwróciła ciężar dowodu i obciążyla CCCME.
- (830) Twierdzenie to jest bezpodstawne. Komisja wyjaśniła szczegółowo swoją ocenę wpływu wartości marki w motywie 1037 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Komisja nie obarczyła ciężarem dowodu CCCME, ale zauważyła, że CCCME nie wyjaśniła, w jaki sposób Komisja powinna uwzględnić wartość marki przy porównywaniu cen. Strony nie mogą po prostu zwracać się do Komisji o przeprowadzenie wszelkiego rodzaju ocen, nie przedstawiając jednak swoich uwag na temat tego, w jaki sposób takie oceny powinny być przeprowadzane. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (831) W związku z tym wnioski zawarte w motywach 1018–1049 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, powtórzone w motywie 57 niniejszego rozporządzenia, zostały potwierdzone.

#### 4.5. Sytuacja gospodarcza przemysłu Unii

- (832) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że Komisja nie oceniła wpływu przywozu własnego na sytuację gospodarczą przemysłu Unii, w szczególności między innymi w odniesieniu do produkcji, wykorzystania mocy produkcyjnych, wielkości sprzedaży i cen, udziału w rynku i rentowności. CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że nie było wiadomo, czy którykolwiek z producentów unijnych objętych próbą dokonywał przywozu BEV z Chin w okresie badanym.
- (833) Ze względu na anonimowość przyznaną producentom unijnym oraz niewielką liczbę grup producentów unijnych, którzy przywozili BEV z Chin w okresie badanym, Komisja nie może ujawnić, czy objęci próbą producenci unijni dokonywali przywozu BEV z Chin w okresie badanym. Ujawnienie takich informacji oznaczałoby ujawnienie, czy BMW, Mercedes, Renault lub Tesla zostały objęte próbą. Niemniej jednak, jak wyjaśniono w motywie 22 niniejszego rozporządzenia, kontrolę wrywkową producentów unijnych przeprowadzono na poziomie podmiotu produkcyjnego, a nie grupy, podczas gdy producenci unijni są częścią większych grup przedsiębiorstw, a przywóz BEV z Chin niekoniecznie był dokonywany przez podmioty zajmujące się produkcją. Ponadto wskaźniki szkody opierają się wyłącznie na BEV produkowanych i sprzedawanych w Unii przez producentów unijnych. Ponadto przywóz z Chin dokonywany przez przemysł Unii jako czynnik stwarzający zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu BEV w Unii oceniono w motywie 1213 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w motywach 1216–1223 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

##### 4.5.1. Uwagi ogólne

- (834) Nie otrzymano żadnych uwag dotyczących tej części rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

##### 4.5.2. Wskaźniki makroekonomiczne

###### 4.5.2.1. Produkcja, moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych

- (835) Jak wyjaśniono w motywie 683 niniejszego rozporządzenia, Komisja zmieniła wielkość produkcji w okresie objętym dochodzeniem na podstawie danych zgłoszonych przez Prodcom za 2023 r., które stały się publicznie dostępne. Wynika z tego, że również dane dotyczące mocy produkcyjnych muszą zostać skorygowane, jak pokazano w tabeli 4 poniżej.

Tabela 4

**Produkcja i moce produkcyjne w okresie objętym dochodzeniem**

	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość produkcji (w sztukach)	1 590 247
Indeks (2020 = 100)	292
Moce produkcyjne (w sztukach)	4 607 682
Indeks (2020 = 100)	280

Źródło: Prodcorn (zob. motyw 683 niniejszego rozporządzenia)

- (836) Komisja zauważyła, że z powyższej tabeli wynika, iż nastąpił niewielki spadek mocy produkcyjnych (o 2,2 %) w porównaniu z mocami produkcyjnymi podanymi w tabeli 4 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (837) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że dane przedstawione w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych w odniesieniu do produkcji, mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych były niewiarygodne i nie stanowiły dowodu potwierdzającego spełnienie wymaganych standardów prawnych.
- (838) CCCME i rząd ChRL twierdzili w szczególności, że (i) szacowana wielkość produkcji była niewiarygodna, ponieważ opierała się na danych Prodcorn, i powtórzyli swoje twierdzenia, o których mowa w motywie 680 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z którymi dane Prodcorn mają szerszy zakres niż produkt objęty dochodzeniem, (ii) wielkość produkcji Prodcorn miała również wpływ na inne wskaźniki szkody, takie jak moce produkcyjne, wykorzystanie mocy produkcyjnych i wydajność, które oszacowano na podstawie wielkości produkcji, (iii) wielkość produkcji przemysłu Unii rosła w szybszym tempie niż konsumpcja w Unii w okresie badanym, co pokazało, że przemysł Unii rozwijał się i nie miał na niego wpływu przywóz z Chin, czego kolejnym dowodem były zapowiedzi wprowadzenia na rynek nowych BEV przez producentów unijnych.
- (839) Jeżeli chodzi o wiarygodność i dokładność danych Prodcorn, Komisja odniosła się do tych twierdzeń w motywach 683–689 niniejszego rozporządzenia, w których stwierdziła, że dane Prodcorn były wiarygodne. Ponadto Komisja zauważyła, że samo porównanie wzrostu całkowitej produkcji i wzrostu konsumpcji w Unii nie pozwalało na wyciągnięcie wniosku na temat sytuacji przemysłu Unii, ponieważ nie uwzględniało ono wielu innych czynników i wskaźników, w tym zmian przywozu i wywozu, udziałów w rynku i rentowności. Porównanie to nie podważało zatem ustaleń dotyczących sytuacji przemysłu Unii. Ustaleń tych nie podważa również fakt, że producenci unijni nadal wprowadzają nowe modele BEV, dążąc do zaspokojenia popytu i konkurowania na rynku unijnym pomimo wyzwań, jakie napotykają w związku z przywozem towarów po niskich cenach subsydiowanych z Chin. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (840) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL powtórzyli, że produkcja przemysłu Unii rosła w szybszym tempie niż konsumpcja Unii oraz że Komisja nie wyjaśniła, co miała na myśli, twierdząc w motywie 839 tego rozporządzenia, że w ocenie sytuacji przemysłu Unii nie należy pomijać zmian w przywozie i wywozie, udziałach w rynku i rentowności, ani jaką analizę przeprowadziła w tym względzie, ani jak wpłynęła ona na rozpatrywaną kwestię faktyczną.
- (841) Komisja przypomniła, że sytuacja przemysłu Unii i ocena szkody nie mogą wynikać wyłącznie z porównania zmian produkcji i zmian konsumpcji, ale należy uwzględnić w ich kontekście wszystkie odpowiednie wskaźniki. Czynniki te zostały szczegółowo przeanalizowane w sekcji 4.5 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w której zawarto również wnioski dotyczące sytuacji przemysłu Unii, który nie poniósł istotnej szkody w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (842) Ponadto, po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że szacowane wykorzystanie mocy produkcyjnych było niewiarygodne, ponieważ (i) opierało się wyłącznie na informacjach dostarczonych przez producentów unijnych objętych próbą, (ii) opierało się na ekstrapolacji z uwzględnieniem całkowitej produkcji zgłoszonej przez Prodcum oraz wykorzystania mocy produkcyjnych obliczonego dla producentów objętych próbą, przy czym taka ekstrapolacja zakładałaby, że moce produkcyjne i wykorzystanie mocy produkcyjnych byłyby takie same w przypadku wszystkich producentów unijnych. CCCME powtórzyła ten argument po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (843) Jak wyjaśniono w motywach 26–45 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, próba producentów unijnych była reprezentatywna dla przemysłu Unii. Ponadto dane dostarczone przez tych producentów zostały zweryfikowane w trakcie dochodzenia. W związku z tym wykorzystanie mocy produkcyjnych obliczone dla producentów unijnych objętych próbą jest najbardziej wiarygodnym szacunkiem średniego wykorzystania mocy produkcyjnych przemysłu Unii na podstawie całkowitej produkcji unijnej i średniego wykorzystania mocy produkcyjnych dostarczyło najbardziej wiarygodnych szacunków dotyczących mocy produkcyjnych Unii. Wbrew temu, co sugerowali CCCME i rząd ChRL, w metodyce tej nie zakładano, że wszyscy producenci unijni mają takie samo wykorzystanie mocy produkcyjnych. Tym bardziej nie zakłada się, że wszyscy producenci unijni mają takie same moce produkcyjne. Ponadto CCCME i rząd ChRL nie przedstawili lepszego źródła danych dotyczących wykorzystania mocy produkcyjnych przemysłu Unii. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (844) Ponadto, po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL zakwestionowali ustalenie Komisji, zgodnie z którym moce produkcyjne w zakresie BEV producentów unijnych objętych próbą wzrosła poprzez przeniesienie linii produkcyjnych z produkcji pojazdów ICE na produkcję BEV, a także zakwestionowali fakt, że producenci unijni mają możliwość lub zachęty do rozszerzenia tego przeniesienia w celu zaspokojenia nowego popytu na BEV. CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że gdyby szacunki Komisji dotyczące mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych były prawidłowe, oznaczałoby to, że przemysł Unii ponosił szkody w związku z nadwyżkami mocy produkcyjnych i związanymi z tym wysokimi kosztami i nie miałyby motywacji do przenoszenia w jeszcze większym stopniu produkcji z pojazdów ICE (które są obecnie bardziej rentowne) na BEV ani do dalszego przywozu BEV z Chin.
- (845) Wzrost mocy produkcyjnych poprzez przeniesienie istniejących linii produkcyjnych z pojazdów ICE na BEV potwierdzono w kontekście wizyt weryfikacyjnych Komisji u producentów unijnych objętych próbą i ich zakładów produkcyjnych. Komisja zauważyła, że takie przeniesienie nie miało wpływu na wielkość i rentowność działalności związanej z pojazdami ICE, ponieważ dotyczyło głównie niewykorzystanych mocy produkcyjnych, które wzrastają wraz ze spadkiem popytu na pojazdy ICE. W rezultacie argument CCCME i rządu ChRL, zgodnie z którym producenci unijni nie mieli zachęt do przeniesienia większej liczby linii produkcyjnych z pojazdów ICE na BEV, został podważony przez fakty ustalone w toku dochodzenia. Ponadto istnienie znacznych wolnych mocy produkcyjnych producentów unijnych nie uniemożliwia im przywozu BEV z Chin, aby móc konkurować z przywozem towarów po cenach subsydiowanych z Chin. Wysoki poziom wolnych mocy produkcyjnych przemysłu Unii jest zgodny z przejściem rynku unijnego z pojazdów ICE na BEV. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (846) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że (i) w tabeli 4 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja odniosła się do niektórych nieokreślonych stron internetowych producentów unijnych i pochodzących z nich danych oraz że nie było jasne, w jaki sposób pogodzone je z metodyką wyjaśnioną w motywie 1057 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w jaki sposób informacje z tych stron internetowych przyczyniły się do oceny mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych przemysłu Unii oraz (ii) nie było wiadomo, dlaczego Komisja nie polegała na danych dotyczących produkcji i mocy produkcyjnych dostarczonych przez unijnych producentów BEV w ich formularzach kontroli wyrzykowej w celu obliczenia łącznej produkcji, mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych w Unii - kwestia ta została również powtórzona przez CCCME po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (847) Komisja nie mogła określić stron internetowych producentów unijnych, które wykorzystwała do kontroli krzyżowej danych dotyczących produkcji za okres objęty dochodzeniem, ponieważ oznaczałoby to ujawnienie, które przedsiębiorstwa przedłożyły formularz kontroli wyrzykowej. W odniesieniu do pkt (ii) Komisja zauważyła, że oznaczałoby to ujawnienie poziomu współpracy producentów unijnych na etapie kontroli wyrzykowej, co ujawniłoby tożsamość przedsiębiorstw współpracujących w toku dochodzenia, a zatem Komisja naruszyłaby anonimowość przyznaną producentom unijnym, jak wyjaśniono w motywach 12 i 13 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

- (848) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że w odniesieniu do mocy produkcyjnych producentów unijnych objętych próbą: (i) Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie swojego stwierdzenia zawartego w motywie 1058 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z którym niektórzy producenci unijni przekształcali linie produkcyjne pojazdów ICE w linie produkcyjne BEV i w związku z tym te linie produkcyjne były w całości przeznaczone do produkcji BEV, (ii) nie był również znany zakres, w jakim producenci przekształcali zdolność produkcyjną - kwestia ta została również powtórzona przez CCCME i rząd ChRL po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, oraz (iii) Komisja nie przedstawiła podstaw swojego założenia w motywie 1060 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z którym w najbliższej przyszłości możliwe będzie przeniesienie większych mocy produkcyjnych z produkcji pojazdów ICE na produkcję BEV, podczas gdy zgodnie z publicznie dostępnymi informacjami większość unijnych producentów BEV będzie nadal produkować pojazdy ICE, hybrydy itp., potencjalnie przez wiele lat po roku 2035 W szczególności CCCME i rząd ChRL odnieśli się do sprawozdania Transport & Environment, w którym stwierdzono, że strategia unijnych producentów BEV polega na „wstrzymaniu sprzedaży pojazdów elektrycznych do czasu, gdy będzie to wymagane na mocy rozporządzenia, nadając w międzyczasie priorytet zyskom z pojazdów ICE i dużych, drogich modeli pojazdów elektrycznych” <sup>(125)</sup>.
- (849) Jeżeli chodzi o pkt (i), informacje te przekazali objęci próbą producenci unijni podczas wizyty weryfikacyjnej na miejscu. Jeżeli chodzi o pkt (ii) odnoszący się do zakresu, w jakim producenci przekształcali moce produkcyjne, również nie był on znany, jak wyjaśniono w motywie 702 niniejszego rozporządzenia, rynek unijny przechodził z produkcji pojazdów ICE na BEV. Celem dochodzenia są producenci BEV, a nie producenci pojazdów ICE i pojazdów BEV, a Komisja zbadała BEV, a nie pojazdy ICE. Jeżeli chodzi o pkt (iii), jak wyjaśniono w motywie 1223 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2019/631, które zostało następnie zmienione rozporządzeniem (UE) 2023/851, przemysł Unii musi zwiększyć sprzedaż BEV i zmniejszyć sprzedaż pojazdów ICE na rynku unijnym. Oznacza to, że produkcja BEV wzrośnie, a produkcja pojazdów ICE przeznaczonych do sprzedaży na rynek unijny zmniejszy się. Przemysł Unii mógłby bowiem nadal produkować pojazdy ICE po 2035 r., ale nie na sprzedaż w Unii, a wyłącznie na wywóz, co nie ma znaczenia, ponieważ głównym celem przemysłu Unii jest rynek unijny, a nie państwa trzecie. Fragment cytowany przez CCCME i rząd ChRL ze sprawozdania opublikowanego przez Transport & Environment odnosi się do fazy stagnacji między czwartym kwartałem 2021 r. a czwartym kwartałem 2024 r. Jednak od 2025 r. następuje faza wzrostu uruchomiona rozporządzeniem (UE) 2019/631 zmienionym rozporządzeniem (UE) 2023/851, które zaostriżyło docelowe poziomy emisji CO<sub>2</sub> od 2025 r., jak wyjaśniono w motywie 1223 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (850) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że szacunki Komisji dotyczące mocy produkcyjnych przemysłu Unii w zakresie BEV oraz jej wnioski, że producenci unijni dysponują wystarczającymi mocami produkcyjnymi, aby zaspokoić przyszły popyt, były nieprawidłowe, ponieważ nie uwzględniono domniemych ograniczeń w zakresie surowców. Na poparcie swoich twierdzeń CCCME i rząd ChRL przytoczyły sprawozdania, uwagi i publikacje Europejskiego Trybunału Obrachunkowego i ACEA. CCCME i rząd ChRL odnieśli się również do sprawozdań dotyczących długich terminów dostawy BEV produkowanych przez producentów unijnych, sugerując, że opóźnienia wynikają z takich ograniczeń.
- (851) Komisja uznała, że CCCME i rząd ChRL nie wykazali, że dostęp do surowców nakłada znaczne i faktyczne ograniczenie na unijne moce produkcyjne w zakresie BEV, i zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nie próbowali nawet określić ilościowo takiego ograniczenia. W tym względzie Komisja przypomniała, że fragmenty sprawozdania Europejskiego Trybunału Obrachunkowego, do których odnieśli się CCCME i rząd ChRL, dotyczą produkcji akumulatorów w UE, a nie produkcji BEV, oraz że przemysł BEV w Unii nie ogranicza się do wykorzystywania akumulatorów produkowanych w Unii. Ponadto sprawozdania ACEA i uwagi przedstawicieli ACEA dotyczące surowców odnoszą się raczej do kwestii konkurencyjności kosztowej, a nie do kwestii mocy produkcyjnych. Ponadto wydłużenie czasu dostawy, które obserwuje się w ograniczonych okresach i w odniesieniu do konkretnych producentów, nie stanowi dowodu na znaczące lub trwałe ograniczenia unijnych mocy produkcyjnych w zakresie BEV. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

<sup>(125)</sup> [https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024\\_06\\_EV\\_market\\_briefing.pdf](https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2024_06_EV_market_briefing.pdf).



- (852) Ponadto po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że zmiany produkcji, mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych podważają wniosek Komisji zawarty w motywie 1102 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych dotyczący pogarszającej się sytuacji przemysłu Unii, w szczególności w okresie objętym dochodzeniem.
- (853) Komisja przypomniała, że wnioski te wyciągnięto na podstawie wszystkich wskaźników szkody, w tym wskaźników, które uległy pogorszeniu w okresie objętym dochodzeniem, takich jak rentowność, zwrot z inwestycji, przepływy środków pieniężnych i udziały w rynku. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (854) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że twierdzenie Komisji, zgodnie z którym producenci unijni przechodzą proces transformacji, ponieważ wykorzystują jedynie niewykorzystane moce produkcyjne w zakresie pojazdów spalinowych do produkcji BEV, które nie miały wpływu na wielkość produkcji pojazdów z silnikiem spalinowym, nie było precyzyjne.
- (855) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami. Komisja nie przedstawiła takiego twierdzenia. W rzeczywistości w motywie 1058 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych Komisja stwierdziła, że 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. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (856) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że wskaźnik konwersji mocy produkcyjnych producentów unijnych był kluczową kwestią faktyczną, a to, że Komisja go nie oceniła, wskazuje, że obliczenia Komisji dotyczące mocy produkcyjnych i ich wykorzystania, a także jej twierdzenie o przejściu z pojazdów ICE na BEV nie opierały się na dowodach, lecz na założeniach teoretycznych. Na poparcie swoich argumentów CCCME stwierdziła również, że dane po OD przedstawione w tabeli 6 niniejszego rozporządzenia wskazują, że w pierwszym i drugim kwartale 2024 r. poziom przechodzenia na pojazdy zelektryfikowane nie wzrósł, a odsetek pojazdów BEV wśród wszystkich sprzedanych pojazdów osobowych był znacznie niższy niż średnia wynosząca 14,6 % w okresie objętym dochodzeniem.
- (857) Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, w jaki sposób fakt, że wskaźnik konwersji unijnych producentów samochodów z produkcji pojazdów ICE na BEV nie był znany, podaje w wątpliwość ustalenia Komisji dotyczące mocy produkcyjnych i ich wykorzystania, a także tezę, że producenci unijni przechodzą z produkcji pojazdów ICE na BEV. Jak wyjaśniono w motywie 855 niniejszego rozporządzenia, producenci unijni budowali moce produkcyjne w zakresie BEV na kilka sposobów. Ponadto wydaje się, że CCCME pomyliła przejście unijnego rynku pasażerskiego z pojazdów ICE na BEV, które zostało przedstawione w tabeli 1 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych i tabeli 6 niniejszego rozporządzenia, z przejściem unijnych producentów pojazdów z produkcji pojazdów ICE na BEV. Transformacja rynku unijnego nie może w żaden sposób podważyć ustaleń Komisji dotyczących produkcji, mocy produkcyjnych i wykorzystania mocy produkcyjnych przemysłu Unii ustalonych dla okresu badanego. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (858) Tymczasowe wnioski zawarte w motywach 1055–1060 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, powtórzone w motywie 835 niniejszego rozporządzenia, zostały potwierdzone.

#### 4.5.2.2. Wielkość sprzedaży i udział w rynku

- (859) Podobnie jak w przypadku danych dotyczących szacowanej konsumpcji w Unii w okresie objętym dochodzeniem, jak wyjaśniono w motywie 711 niniejszego rozporządzenia, oraz danych dotyczących wielkości przywozu z Chin i jego udziału w rynku na podstawie rejestracji po przywozie, jak wyjaśniono w motywie 723 niniejszego rozporządzenia, aby Komisja mogła ujawnić dane leżące u podstaw odpowiednich obliczeń, Komisja dokonała przeglądu danych dotyczących sprzedaży przemysłu Unii i jego udziału w rynku na podstawie konsumpcji szacowanej i rzeczywistej, wykorzystując jako źródło EOG zamiast S&P Global Mobility, które wykorzystwała w tabeli 5 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

Tabela 5

## Wielkość sprzedaży i udział w rynku

	Okres objęty dochodzeniem
Wielkość sprzedaży na rynku unijnym, w szt. (rejestracje)	990 289
Indeks (2020 = 100)	261
Udział w rynku (w ujęciu konsumpcji szacowanej)	59,9 %
Indeks (2020 = 100)	87
Udział w rynku (w ujęciu konsumpcji rzeczywistej – rejestracje)	65,2 %
Indeks (2020 = 100)	93
Źródło: EOG	

- (860) Komisja zauważyła, że porównując dane zawarte w tabeli 5 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych za okres objęty dochodzeniem, w których jako źródło wykorzystano S&P Global Mobility, z odpowiednimi danymi zawartymi w tabeli 5 powyżej, w których jako źródło wykorzystano EOG, stwierdzono bardzo niewielką różnicę w całkowitej sprzedaży przemysłu Unii (0,3 %), brak zmian w udziale w rynku w ujęciu konsumpcji szacowanej i zmianę o 0,2 punktu procentowego w udziale w rynku w ujęciu konsumpcji rzeczywistej.
- (861) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że (i) wielkość sprzedaży i udziały w rynku przemysłu Unii powinny obejmować przywóz własny przemysłu Unii z Chin – podobny argument przedstawiło również VDA – przy czym twierdzenie to zostało również powtórzone przez CCCME i GOC po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, (ii) Komisja przeoczyła fakt, że przemysł Unii był zorientowany na wywóz oraz że wywóz przemysłu Unii wzrósł w okresie badanym, co wykazało, że przemysł Unii koncentrował się raczej na zwiększeniu wywozu niż sprzedaży krajowej i udziału w rynku, a przywóz BEV z Chin i z państw trzecich wzrósł jedynie w celu wypełnienia luki - przy czym twierdzenie to zostało również powtórzone przez CCCME i GOC po ujawnieniu ostatecznych ustaleń - oraz (iii) Komisja nie oceniła również ewentualnego wpływu zniesienia subsydiów na zakup pojazdów elektrycznych w państwach członkowskich UE, takich jak Niemcy.
- (862) Komisja wyjaśniła w motywie 165 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i w motywie 833 niniejszego rozporządzenia, że wskaźniki szkody, w tym sprzedaż i udziały w rynku, opierają się wyłącznie na BEV produkowanych i sprzedawanych w Unii przez producentów unijnych, a w przypadku przywozu na własny użytek przemysł Unii działa jako przedsiębiorstwo handlowe, a nie producent. W związku z tym uwzględnienie tzw. przywozu własnego w obliczeniach sprzedaży unijnej i udziałów w rynku byłoby nieprawidłowe. Wpływ tego przywozu został oceniony w motywie 1213 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w motywach 1216 i 1223 niniejszym rozporządzeniu.
- (863) Jeżeli chodzi o argumenty dotyczące wywozu przemysłu Unii, Komisja zauważyła, że sprzedaż przemysłu Unii na rynku unijnym była znacznie wyższa niż jego sprzedaż eksportowa, co pokazuje, że rynek unijny pozostaje najważniejszym rynkiem dla przemysłu Unii. Ponadto, biorąc pod uwagę fakt, że moce produkcyjne przemysłu Unii nie były ograniczone, wywóz nie mógł przyczynić się do zmniejszenia udziału przemysłu Unii w rynku unijnym.
- (864) Jeżeli chodzi o zakończenie przyznawania subsydiów na zakup BEV, w szczególności dla Niemiec, Komisja zauważyła, że w subsydiach tych nie dokonano rozróżnienia między BEV produkowanymi w Unii i poza nią oraz że zakończenie stało się skuteczne po upływie okresu objętego dochodzeniem. W związku z tym trudno jest zrozumieć, w jaki sposób Komisja powinna była je uwzględnić w swojej analizie.
- (865) W związku z powyższym Komisja odrzuciła te argumenty.

- (866) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i GOC twierdzili, że założenie Komisji, iż przywóz chińskich BEV zagraża zdolności unijnych producentów BEV do produkowania i sprzedawania większej ilości produkcji unijnej, jest błędne, ponieważ (i) wielkość produkcji i sprzedaży przemysłu Unii sugeruje, że unijni producenci BEV byli w stanie sprzedać to, co wyprodukowali, (ii) wzrost wywozu przemysłu Unii był wielokrotnie większy niż utrata sprzedaży spowodowana utratą udziału w rynku unijnym; (iii) producenci unijni przenieśli produkcję do państw trzecich i importowali BEV z tych państw trzecich oraz (iv) zamiast próbować osiągnąć efekt skali, producenci unijni ograniczali produkcję konkretnych modeli BEV i koncentrowali się, jak się zdaje, na hybrydach (odnosząc się do przykładu Stellantis, który planuje wstrzymać produkcję jednego BEV i wprowadzić na rynek kilka nowych pojazdów hybrydowych).
- (867) Jeżeli chodzi o pkt (i), Komisja przypominała, że w motywie 1084 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła, że produkcja przemysłu Unii opiera się głównie na zamówieniach. W związku z tym fakt, że cała jego produkcja jest sprzedawana, nie ma znaczenia dla oceny konkurencji przemysłu Unii z subsydiowanym przywozem tanich BEV z Chin.
- (868) Jeżeli chodzi o pkt (ii), Komisja zauważyła, że CCCME nie określiła, jakie wnioski należy wyciągnąć z jej obliczeń dotyczących związku między faktycznym wzrostem wywozu a teoretycznym spadkiem sprzedaży unijnej i dlaczego. Tak czy inaczej obliczenia te są zgodne z wnioskiem Komisji, że negatywne tendencje w sytuacji przemysłu Unii nie wynikają z jego wyników w zakresie wywozu. W rzeczywistości wzrost sprzedaży eksportowej pomaga przemysłowi Unii produkować więcej i pokrywać większą część kosztów stałych, a tym samym zmniejszać jednostkowe koszty produkcji pojazdów BEV.
- (869) Jeżeli chodzi o pkt (iii), nie można wykluczyć, że producenci unijni przenoszą produkcję do Chin i innych państw trzecich, ponieważ na rynku unijnym nie istnieją równe warunki działania.
- (870) Jeżeli chodzi o pkt (iv), CCCME nie przedstawiła dowodów wskazujących na to, że producenci unijni systematycznie redukowali modele BEV z przesunięciem nacisku na hybrydy, i podała tylko jeden przykład w tym względzie. Jednak nawet gdyby to twierdzenie było zasadniczo prawdziwe, nie można wykluczyć, że decyzja ta była spowodowana nieuczciwą konkurencją, z jaką borykają się unijni producenci BEV ze strony chińskiego przywozu BEV.
- (871) W związku z powyższymi argumentami CCCME i rządu ChRL zostały odrzucone.
- (872) Tymczasowe wnioski zawarte w motywach 1061–1064 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, powtórzone w motywie 859 niniejszego rozporządzenia, zostały potwierdzone.

#### 4.5.2.3. Wzrost

- (873) Wobec braku uwag potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1065–1067 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

#### 4.5.2.4. Zatrudnienie i wydajność

- (874) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili również, że dane dotyczące zatrudnienia i wydajności przedstawione w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych nie stanowią pozytywnych dowodów, ponieważ opierają się na danych producentów unijnych objętych próbą. CCCME i rząd ChRL stwierdzili również, że nie jest jasne, dlaczego zatrudnienie w przemyśle Unii wzrosło o ponad 190 % w okresie badanym, kiedy to przemysł Unii po prostu przestawił linie produkcyjne pojazdów ICE na produkcję BEV, i wydaje się, że zatrudnienie wzrosło wraz ze wzrostem mocy produkcyjnych, ale ponieważ moce produkcyjne zostały wykorzystane jedynie w 35 %, nie było jasne, dlaczego przemysł Unii musi tak drastycznie zwiększyć zatrudnienie, ponieważ taki wzrost zatrudnienia doprowadziłby jedynie do wyższych kosztów produkcji, przy czym wzrost wydajności był znacznie niższy i niezgodny z wydajnością przemysłu.
- (875) Jak wyjaśniono w motywach 26–45 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, próba producentów unijnych była reprezentatywną próbą przemysłu Unii, a dane producentów unijnych zostały zweryfikowane. W związku z tym obliczenie zatrudnienia i wydajności przemysłu Unii na podstawie tych danych stanowi najbardziej wiarygodne dane dotyczące tych wskaźników. Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych bardziej dokładnych danych w tym zakresie.

- (876) Jeżeli chodzi o wzrost zatrudnienia, Komisja zauważyła, jak wyjaśniono w motywie 1070 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zatrudnienie zasadniczo odpowiadało tendencji w produkcji. Ponadto Komisja przypomniała, że zakres dostarczonych danych dotyczących zatrudnienia obejmuje wyłącznie działalność producentów unijnych związaną z BEV oraz że dane te nie obejmują personelu zatrudnionego przez tych producentów w innych segmentach działalności, takich jak produkcja pojazdów ICE. W związku z tym, jak wyjaśniono w motywie 1071 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, wzrost zatrudnienia w przemyśle BEV w Unii można łatwo wytłumaczyć przeniesieniem istniejącego personelu z produkcji pojazdów ICE do produkcji BEV. Komisja zauważyła również, że CCCME i rząd ChRL nie określili liczby pracowników, jaką powinien zatrudniać wydajny przemysł. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (877) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że wyjaśnienie przedstawione przez Komisję w motywie 875 niniejszego rozporządzenia dotyczące wysokiego wskaźnika wzrostu zatrudnienia w przemyśle Unii było nieodpowiednie, ponieważ dane nie miały sensu ekonomicznego, było mało prawdopodobne, aby były one reprezentatywne dla przemysłu Unii i nie były zgodne z obowiązkiem obiektywnego zbadania dowodów potwierdzających, który nie polegał na pobieżnej kontroli.
- (878) CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, dlaczego ich zdaniem dane dotyczące zatrudnienia nie miały sensu z ekonomicznego punktu widzenia. Jak wyjaśniono w motywie 876 niniejszego rozporządzenia, zatrudnienie zasadniczo odpowiadało tendencjom w produkcji. CCCME nie wyjaśniła również, dlaczego było mało prawdopodobne, aby dane były reprezentatywne dla przemysłu Unii. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (879) Zatem potwierdzono tymczasowe wnioski zawarte w motywach 1068–1072 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 4.5.2.5. Wielkość kwot subsydiowania oraz poprawa sytuacji po wcześniejszym subsydiowaniu

- (880) Wobec braku uwag potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1073–1074 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 4.5.3. Wskaźniki mikroekonomiczne

##### 4.5.3.1. Ceny i czynniki wpływające na ceny

- (881) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że dane dotyczące cen i czynników wpływających na ceny przedstawione w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych nie stanowią pozytywnych dowodów, ponieważ (i) próba unijna nie była obiektywna, (ii) Komisja nie przeprowadziła analizy na podstawie segmentów.
- (882) Argument dotyczący reprezentatywności próby przemysłu Unii został już omówiony w motywach 26–45 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, natomiast argument dotyczący segmentacji został również omówiony i odrzucony w motywie 749 niniejszego rozporządzenia.
- (883) CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że BEV z Chin nie mogły mieć wpływu na ceny przemysłu Unii, ponieważ ceny przemysłu Unii rosły równolegle ze wzrostem przywozu z Chin, który był głównie przywozem własnym i któremu towarzyszył wzrost wielkości sprzedaży.
- (884) Jak wyjaśniono w motywie 1076 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, na wzrost cen przemysłu Unii 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 ICE na BEV, a w całym okresie badanym wprowadzano i sprzedawano nowe modele. Ponadto, wbrew sugestiom CCCME i rządu ChRL, fakt, że przywóz z Chin i ceny unijne wzrastały w tym samym okresie, nie oznaczał, że przywóz ten nie miał wpływu na ceny. Wynika to z faktu, że przywóz towarów po cenach subsydiowanych z Chin znacznie podcinał ceny przemysłu Unii, więc przemysł Unii nie mógł ustalać cen dla klientów na poziomie przynoszącym zysk, jak wyjaśniono w motywie 1100 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (885) CCCME i rząd ChRL zakwestionowali stwierdzenie Komisji zawarte w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z którym wzrost cen zazwyczaj prowadzi do zmniejszenia wielkości sprzedaży.
- (886) Komisja zauważyła, że stwierdzenie to odzwierciedla po prostu podstawową zasadę teorii ekonomii, zwaną prawem popytu, która jest poparta licznymi dowodami empirycznymi. Komisja zauważyła ponadto, że chociaż istniały wyjątki od tego prawa<sup>(126)</sup>, nie dotyczyły one zdecydowanej większości BEV sprzedawanych na rynku unijnym. Ponadto Komisja wyjaśniła, że nieodłącznym założeniem zawartym w tym prawie jest to, że wszystkie pozostałe istotne czynniki pozostają niezmienione (zasada *ceteris paribus*), w tym w szczególności popyt ze strony klientów. W przypadku unijnego rynku BEV oczywiste było, że w okresie badanym nastąpił znaczny wzrost popytu na BEV, co pozwoliło na równoczesny wzrost cen i ilości. Nie podważało to podstawowej zasady, zgodnie z którą w danym momencie i przy założeniu, że pozostałe czynniki pozostają niezmienione, wzrost cen doprowadziłby do spadku wielkości sprzedaży. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (887) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja wyjaśniła wzrost cen sprzedaży o 38 % w okresie badanym zmianą asortymentu produktów i zasadą teorii ekonomii, co było sprzeczne z dowodami znajdującymi się w aktach sprawy, ponieważ (i) Komisja zebrała dane dotyczące PCN lub asortymentu produktów od objętych próbą producentów unijnych tylko za okres objęty dochodzeniem i nie było dowodów na to, że zebrała lub posiadała takie szczegółowe dane dotyczące asortymentu produktów za lata 2020–2022 oraz (ii) nawet zakładając, że istniała różnica w asortymencie sprzedawanych modeli, nie można pominąć bezwzględnie wzrostu jednostkowych cen sprzedaży, który był o 1 699 EUR/szt. wyższy niż wzrost średnich kosztów produkcji w tym samym okresie i nie negował faktu, że w przypadku różnych sprzedawanych modeli producenci unijni byli w stanie zwiększyć ceny i wielkość sprzedaży. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że podstawowa zasada teorii ekonomii, do której odwołała się Komisja, nie miała zastosowania w konfiguracji faktów dotyczących okresu objętego dochodzeniem w tej sprawie, ponieważ było całkowicie możliwe, a nawet wysoce prawdopodobne, że założenie *ceteris paribus* zostało naruszone w tym okresie. CCCME stwierdziła ponadto, że gdyby od pierwszego roku do następnego popyt wzrósł, przesunięcie równowagi nastąpiłoby wzdłuż krzywej podaży, a nie krzywej popytu, a wzrost ceny mógłby bardzo dobrze zbiegać się ze wzrostem ilości sprzedanej.
- (888) Komisja nie musiała gromadzić danych dotyczących PCN ani danych dotyczących asortymentu produktów od objętych próbą producentów unijnych, aby stwierdzić, że w latach 2020–2022 przemysł unijny wprowadził na rynek nowy model BEV, ponieważ takie informacje były publicznie dostępne, jak wskazano w przypisie 431 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto fakt, że w okresie badanym średnia ważona cena jednostkowa sprzedaży wzrosła nieco bardziej niż średni ważony koszt jednostkowy (5 % w porównaniu z ceną sprzedaży lub 4 % w porównaniu z jednostkowymi kosztami produkcji), nie unieważnia faktu, że przemysł Unii przynosił znaczne straty, a straty finansowe przemysłu Unii zaczęły rosnąć w okresie objętym dochodzeniem. Ponadto Komisja zauważyła również, że w swoich uwagach po ostatecznym ujawnieniu CCCME nie kwestionuje, jak się zdaje, faktu, że prawo popytu ogólnie obowiązuje, tj. że wzrost cen zazwyczaj prowadzi do spadku ilości, zgodnie z tym, co Komisja stwierdziła w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych. Co więcej, wydaje się, że CCCME zgadza się, że jednoczesny wzrost cen i ilości, który zaobserwowano w okresie badanym, nastąpił nie dlatego, że ceny nie mają wpływu na ilości, ale dlatego, że inne czynniki, w szczególności wzrost popytu, miały jeszcze silniejszy odwrotny skutek. Nie podważa to w żaden sposób związku między cenami a ilościami wynikającemu z prawa popytu. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (889) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie przedstawiła podstawy i metody, w oparciu o które koszty zostały przypisane do produkcji BEV, i nie przeprowadziła żadnej oceny racjonalności kosztów i innych czynników wpływających na ceny.
- (890) W motywie 1077 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że koszt produkcji był 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. W przypadku gdy niektóre koszty musiały zostać przypisane do BEV, zgodnie z instrukcjami zawartymi w opublikowanym kwestionariuszu dla producentów unijnych, zwrócono się do producentów unijnych o podział kosztów, które są wspólne dla różnych rodzajów produktów (w tym produktów innych niż produkt objęty dochodzeniem), stosując metodę zwykle stosowaną w ich systemie księgowania kosztów, oraz o uzasadnienie wszelkich odstępstw od tej zasady. W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(126)</sup> Takie jak „dobra Veblena” i „dobra Giffena”.

- (891) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że istnieją rozbieżności w danych dotyczących kosztów pracy przedstawionych w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych i kosztów pracy przedstawionych w skonsolidowanej otwartej wersji odpowiedzi producentów unijnych na pytania zawarte w kwestionariuszu.
- (892) Komisja zauważyła, że nie stwierdziła żadnego niedopasowania oraz że CCCME i rząd ChRL najwyraźniej pomylili tendencje w zakresie średnich kosztów pracy przedstawione w tabeli 8 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych z tendencjami w odniesieniu do całkowitych kosztów pracy (które rosną znacznie szybciej ze względu na wzrost liczby pracowników) podanych w skonsolidowanej otwartej wersji odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (893) Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja powinna była skorygować w dół koszty przemysłu Unii, aby uwzględnić wysokie koszty wynikające z faktu, że producenci unijni objęci próbą znajdowali się w okresie przejściowym. CCCME i rząd ChRL stwierdzili również, że Komisja przyznała w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, że koszty stałe przemysłu Unii są wysokie, i uznali, że te wysokie koszty należy przypisać świadomemu wyborowi przemysłu Unii, aby skoncentrować się na modelach BEV klasy premium i luksusowych, co odróżnia go od chińskich producentów eksportujących.
- (894) Jak wyjaśniono w motywie 702 niniejszego rozporządzenia, rynek unijny przechodził z produkcji pojazdów ICE na BEV, a producenci unijni do celów niniejszego dochodzenia są producentami BEV, a nie wszystkich rodzajów pojazdów. Ponadto Komisja zauważyła, że – przy założeniu, że pozostałe czynniki pozostają niezmiennicze – przedsiębiorstwa, które przedstawiają się na produkty charakteryzujące się znacznym podobieństwem elementów składowych i procesów produkcyjnych, zasadniczo zyskałyby przewagę kosztową przy wytwarzaniu nowego produktu w porównaniu z niedoświadczonymi przedsiębiorstwami, które zaczynają od podstaw. Na przykład przemysł Unii był w stanie wykorzystać swoje istniejące zakłady produkcyjne do produkcji pojazdów ICE. W odniesieniu do uwagi, że w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych koszty stałe przemysłu Unii uznano za wysokie i że te wysokie koszty należy przypisać świadomemu wyborowi przemysłu Unii, aby skoncentrować się na samochodach klasy premium i luksusowych, Komisja przedstawiła kilka uwag. Po pierwsze, w uwadze błędnie przedstawiono motyw 1078 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w którym zauważono jedynie, że przemysł BEV, podobnie jak wszystkie gałęzie przemysłu ciężkiego na całym świecie, ma wysokie koszty stałe. Twierdzenie to nie odnosi się konkretnie do przemysłu BEV w Unii, a już z pewnością nie w porównaniu z przemysłem BEV w państwach trzecich, w tym w Chinach. Po drugie, wbrew temu, co sugerują te strony, to zazwyczaj produkcja produktów rynku masowego wiąże się ze stosunkowo wysokimi kosztami stałymi (większe zakłady, więcej urządzeń itp.), podczas gdy produkty luksusowe są zazwyczaj wytwarzane przy stosunkowo ograniczonych kosztach stałych i wysokich kosztach zmiennych (np. z powodu kosztownych materiałów lub intensywnie pracującej i wysoko wykwalifikowanej siły roboczej). W każdym razie stwierdzenie, że przemysł Unii koncentrował się na BEV klasy premium i luksusowych, jest sprzeczne z wysokim poziomem dopasowania między sprzedażą przemysłu Unii a przywozem z Chin (omówionym w motywach 1044–1048 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych). W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (895) Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja (i) nie oceniła wpływu kosztów surowców na ceny i zdolności producentów unijnych do przeniesienia tych kosztów na konsumentów, (ii) nie uwzględniła wysokich kosztów stałych przemysłu Unii ze względu na nadwyżkę mocy produkcyjnych i wysokie zatrudnienie - twierdzenie to zostało również powtórzone przez CCCME i rząd ChRL po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, (iii) nie uwzględniła wpływu konkurencji wewnątrz przemysłu na ceny - twierdzenie to zostało również powtórzone przez CCCME po ujawnieniu ostatecznych ustaleń. W tym względzie CCCME i GOC dodali, że Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie swojego twierdzenia, zgodnie z którym konkurencja była silna i uczciwa.
- (896) Komisja zauważyła, że ani w rozporządzeniu podstawowym, ani w porozumieniu SCM nie ma wymogu przeprowadzenia szczegółowej oceny lub ilościowego określenia wpływu różnych czynników na ceny. Czynniki te, w tym koszty surowców (zwykle koszty zmienne) i koszty stałe, zostały zidentyfikowane i wystarczająco przeanalizowane w motywach 1077–1080 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W odniesieniu do domniemanego nieuwzględnienia konkurencji między producentami unijnymi, jak wyjaśniono w motywie 773 niniejszego rozporządzenia, Komisja jest zdania, że chociaż taka konkurencja jest silna, to uczciwa konkurencja rozwinęła się z korzyścią dla konsumentów unijnych. Dochodzenie nie wykazało żadnych dowodów świadczących, że jest inaczej. Należy przypomnieć, że przywóz towarów po cenach subsydiowanych z Chin podcinał ceny przemysłu Unii o co najmniej 12,7 % w okresie objętym dochodzeniem. Z kolei przywóz towarów po cenach subsydiowanych przeniknął na rynek unijny, korzystając z znacznego subsydiowania zapewnianego przez rząd ChRL. Ponadto Komisja przypomniała, że przywozu BEV z Chin i innych państw nie można uznać za

element konkurencji w przemyśle wewnątrzunijnym, nawet jeżeli przywóz ten dokonywany jest przez unijne grupy producentów. Należy również zauważyć, że koszty surowców i konkurencja między producentami unijnymi zostały uwzględnione w ramach związku przyczynowego odpowiednio w motywach 1206 i 1224–1225 niniejszego rozporządzenia. Domniemana nadwyżka mocy produkcyjnych przemysłu unijnego została omówiona w motywie 845 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

- (897) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że (i) przemysł Unii ponosił wysokie koszty materiałów wsadowych, a Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów, aby temu zaprzeczyć, oraz (ii) próba Komisji, aby argumentować, że koszty stałe przemysłu Unii nie były wysokie, była pozbawiona dowodów, była sprzeczna z innymi ustaleniami dochodzenia i podważała całą teorię Komisji dotyczącą transformacji.
- (898) W przeciwieństwie do tego, co sugerowali CCCME i rząd ChRL, Komisja nie twierdziła, że koszty produkcji przemysłu Unii, a w szczególności koszty materiałów wsadowych i koszty stałe, nie były wysokie. W rzeczywistości w motywie 1078 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że przemysł BEV jest sektorem kapitałochłonnym o wysokich kosztach stałych. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (899) Zatem potwierdzono tymczasowe wnioski zawarte w motywach 1075–1080 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 4.5.3.2. Koszty pracy

- (900) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, (i) że nie było jasne, w jaki sposób koszty pracy zostały przypisane do kosztów produkcji BEV, i powtórzyli swoje twierdzenie przedstawione w motywie 890 niniejszego rozporządzenia oraz (ii) Komisja nie wyjaśniła w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych powodu, dla którego w okresie badanym koszty pracy wzrosły o wartość wyższą, niż wynikałoby to ze stopy inflacji w Unii i stopy wzrostu wynagrodzeń w Unii.
- (901) Jeżeli chodzi o przypisanie kosztów pracy do BEV, Komisja przypomniała, że w kwestionariuszu dla producentów unijnych producenci unijni są proszeni o podanie całkowitych kosztów pracy, które można zidentyfikować lub powiązać z produktem objętym dochodzeniem. Ponadto, jeżeli producenci unijni muszą przypisać koszty wspólne do różnych rodzajów produktów (w tym produktów innych niż produkt objęty dochodzeniem), są oni proszeni o zastosowanie metody zwykle stosowanej w ich systemie księgowania kosztów oraz o uzasadnienie wszelkich odstępstw od tej zasady. W omawianym przypadku niektóre koszty pracy zostały przypisane do BEV na podstawie wielkości produkcji. Ponadto twierdzenie zawarte w motywie 890 niniejszego rozporządzenia zostało omówione i odrzucone w motywie 891 niniejszego rozporządzenia.
- (902) Jeżeli chodzi o argument dotyczący wzrostu kosztów pracy przedstawiony w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL porównali wzrost kosztów pracy w przemyśle Unii w okresie trzech lat ze stopą inflacji w ujęciu rok do roku w strefie euro lub wzrostem kosztów pracy w ujęciu rok do roku, co nie było prawidłowe. Takiego porównania należy dokonać ze średnioroczną stopą wzrostu<sup>(127)</sup> w okresie badanym, która wynosiła około 8 %, co nie odpowiadało zmianom całkowitych kosztów pracy w Unii, biorąc pod uwagę, że – jak wyjaśniono w sprawozdaniu przytoczonym przez CCCME i rząd ChRL – zmiany te charakteryzowały się znacznymi różnicami między sektorami i państwami, przy czym niektóre państwa osiągnęły w drugim kwartale 2023 r. poziomy wzrostu płac nominalnych wynoszące 13–19 %. W związku z tym Komisja uznała, że wbrew temu, co twierdzą CCCME i rząd ChRL, wiarygodność danych dotyczących kosztów pracy przedstawionych w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych nie została zakwestionowana.
- (903) W związku z powyższym Komisja odrzuciła te argumenty.

<sup>(127)</sup> Średnioroczna stopa wzrostu jest średnią roczną stopą wzrostu w okresie dłuższym niż jeden rok.

- (904) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja może krytykować CCCME i rząd ChRL za błędne zrozumienie kosztów pracy, ale podstawową kwestią faktyczną było to, że koszty pracy wzrosły o 24 % w okresie badanym, przy 13 % wzroście między 2022 r. a OD, a tych wysokich wzrostów nie można uzasadnić złożonymi rocznymi stopami wzrostu odnotowanymi przez Komisję. Ponadto CCCME i GOC twierdzili, że według Eurostatu złożona roczna stopa wzrostu kosztów pracy w odniesieniu do przemysłu wytwórczego w Unii wyniosła 3 %, czyli mniej niż 8 % odnotowane przez Komisję.
- (905) Komisja nie skrytykowała CCCME i rządu ChRL za niezrozumienie kosztów pracy, a jedynie wskazała na błąd popełniony przez CCCME i rząd ChRL w odpowiedzi na twierdzenie CCCME i rządu ChRL zawarte w motywie 891 niniejszego rozporządzenia. Ponadto Komisja zauważyła, że złożona roczna stopa wzrostu sektora wytwórczego w Unii wyniosła 4,3 % w okresie badanym<sup>(128)</sup>, a nie 3 %, jak twierdzą CCCME i rząd ChRL. Ponadto Komisja zauważyła, że przemysł BEV jest nowym przemysłem, napędzonym przez innowacje i technologię, a zatem wymaga siły roboczej o wyższych umiejętnościach, co oznacza wyższe koszty w porównaniu z przeciętną branżą sektora produkcyjnego, w tym na przykład branżą stalową i chemiczną. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (906) Zatem potwierdzono tymczasowe wnioski zawarte w motywach 1081–1082 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

#### 4.5.3.3. Zapasy

- (907) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że ponieważ Komisja wskazała w motywie 1085 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, iż zapasy wzrosły w związku ze wzrostem produkcji, potwierdziło to, że przywóz BEV z Chin nie był czynnikiem wyjaśniającym wzrost.
- (908) Komisja nie zakwestionowała faktu, że – jak stwierdzono w motywie 1085 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych – stan zapasów na koniec okresu sprawozdawczego producentów unijnych objętych próbą wzrósł o 239 % w okresie badanym, co odzwierciedla wzrost produkcji w tym okresie.
- (909) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1083–1085 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

#### 4.5.3.4. Rentowność, przepływy środków pieniężnych, inwestycje, zwrot z inwestycji i zdolność do pozyskania kapitału

- (910) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL powtórzyli swoje twierdzenia, że w rozporządzeniu w sprawie celów tymczasowych nie wyjaśniono, w jaki sposób koszty zostały przypisane BEV ani czy dokonano jakichkolwiek dostosowań, i stwierdzili, że uniemożliwiło to zainteresowanym stronom przedstawienie uwag na temat wiarygodności danych dotyczących rentowności.
- (911) Kwestię przypisania kosztów do BEV oraz konieczność dostosowań omówiono w motywach 886 i 901 niniejszego rozporządzenia.
- (912) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że ustalenia Komisji dotyczące ujemnej rentowności przemysłu Unii były sprzeczne z publicznie dostępnymi informacjami rynkowymi oraz cytowanymi sprawozdaniami i twierdzeniami Stellantis, BMW, Renault i SEAT (nieprawidłowo przypisano do Renault).
- (913) Komisja zauważyła przede wszystkim, że objęci próbą producenci unijni należą do dużych grup przedsiębiorstw i zgłaszają swoje wyniki finansowe skonsolidowane na poziomie grupy o bardzo szerokim zakresie produktowym i geograficznym. W związku z tym rentowność tych grup nie jest taka sama jak rentowność objętych próbą producentów unijnych. Po drugie, Komisja zauważyła, że różne części sprawozdań finansowych i rynkowych niektórych producentów unijnych wykorzystanych w tym względzie przez CCCME i rząd ChRL nie odnosiły się do rentowności BEV w Unii. W związku z tym CCCME i rząd ChRL błędnie przedstawili te sprawozdania, a argument ten odrzucono.

<sup>(128)</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/teilm140\\_\\_custom\\_12792223/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/teilm140__custom_12792223/default/table?lang=en).



- (914) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że odrzucając argumenty zawarte w motywie 913 niniejszego rozporządzenia, Komisja zamieniła przedsiębiorstwa i grupy producentów i prawdopodobnie objęła próbą podmioty osiągające słabe wyniki w odnośnych unijnych grupach producentów BEV.
- (915) Twierdzenia te są bezpodstawne. Wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL Komisja nie zamieniła przedsiębiorstw i grup producentów. Komisja stwierdziła jedynie, że artykuł prasowy, na który powołują się CCCME i GOC, dotyczył rentowności na poziomie grupy i nie ograniczał się do pojazdów BEV, podczas gdy kontrola wyrywkowa została przeprowadzona na poziomie podmiotów produkujących i obejmowała wyłącznie rentowność BEV. Ponadto jeżeli chodzi o twierdzenie, że Komisja objęła próbą podmioty osiągające słabe wyniki w Unii, takie twierdzenie jest czystą spekulacją. Należy przypomnieć, że dochodzenie zostało wszczęte z urzędu, a w zawiadomieniu o wszczęciu Komisja dysponowała bardzo ograniczonymi informacjami na temat rentowności branży BEV. Ponadto Komisja nie zwróciła się nawet o informacje dotyczące marży zysku w formularzu kontroli wyrywkowej w odniesieniu do producentów unijnych. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (916) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że przywóz z Chin nie był czynnikiem wyjaśniającym straty finansowe poniesione przez objętą próbą producentów unijnych w okresie badanym, ponieważ (i) przemysł Unii przynosił straty nawet na początku okresu badanego, kiedy przywóz BEV z Chin, a w szczególności przywóz chińskich marek BEV, był nieznaczny, (ii) straty unijnego przemysłu BEV zmniejszyły się o 52 % w okresie badanym oraz (iii) tendencja dotycząca rentowności przemysłu Unii zmieniła się w kierunku odwrotnym do tendencji przywozu BEV z Chin, który wzrosła w okresie badanym.
- (917) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Jak wyjaśniono w motywie 1088 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przemysł Unii w całym okresie badanym rzeczywiście przynosił straty, przy czym w ujęciu ogólnym te straty zmniejszały się w tym okresie. Straty poniesione przez przemysł Unii zaczęły jednak rosnąć w okresie objętym dochodzeniem, kiedy można było zaobserwować najwyższy poziom wielkości przywozu z Chin i największy spadek udziału w rynku przemysłu Unii, jak wyjaśniono w motywie 1102 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (918) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że po ujawnieniu tymczasowych ustaleń argumentowali, iż przemysł Unii przynosił straty nawet na początku okresu badanego, kiedy przywóz BEV z Chin, a w szczególności przywóz BEV chińskiej marki, był nieznaczny, oraz że Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem.
- (919) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami. Komisja nie zakwestionowała faktu, że przemysł Unii ponosił straty w 2020 r., gdy udział w rynku przywozu z Chin wynosił 3,9 % w ujęciu konsumpcji szacowanej w Unii lub 3,5 % w ujęciu konsumpcji rzeczywistej w Unii. W rzeczywistości, jak stwierdzono w motywie 916 niniejszego rozporządzenia, CCCME twierdziła, że przywóz z Chin nie wyjaśniał strat finansowych poniesionych przez objętych próbą producentów unijnych w okresie badanym. Komisja nie zgodziła się z takim twierdzeniem, jak wyjaśniono w motywie 917 niniejszego rozporządzenia.
- (920) Ponadto po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że w swojej jednorocznej analizie Komisja nie uwzględniła kilku kluczowych czynników, które wskazywały na brak korelacji między wzrostem strat finansowych przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem a udziałem w rynku przywozu chińskich BEV, oraz że analiza ta była sprzeczna z innymi ustaleniami Komisji i kwartalnymi danymi dotyczącymi OD przedstawionymi przez Komisję. Domniemane fakty, na których CCCME i rząd ChRL oparli swoje twierdzenia, obejmowały (i) fakt, że chiński przywóz pojazdów BEV wzrósł jedynie nieznacznie między 2022 r. a OD, tj. o około 1 %, a z 22,8 % udziału w rynku dwie trzecie dotyczyły przywozu własnego przemysłu Unii; (ii) fakt, że największy spadek udziału przemysłu Unii w rynku nie nastąpił w okresie objętym dochodzeniem, ale w 2021 r., a w latach 2020–2021 przemysł Unii zmniejszył straty o 51 %, niezależnie od największej utraty udziału w rynku w tym okresie, tj. z 70,4 % do 66,5 %, (iii) fakt, że porównanie kwartalnych danych dotyczących chińskiego przywozu BEV i sprzedaży przemysłu Unii dodatkowo przeczyło twierdzeniu Komisji i wykazało, że nie było korelacji między udziałami w rynku sprzedaży BEV producentów chińskich i unijnych (w szczególności

w pierwszym i drugim kwartale 2023 r. unijni producenci BEV mieli wyższy udział w rynku wynoszący odpowiednio 65,6 % i 66,5 % i mogli zwiększyć udział w rynku w porównaniu ze swoim średnim udziałem w rynku w 2022 r., tj. 65 %, mimo że w pierwszym kwartale 2023 r. udział w rynku chińskich importowanych BEV wyniósł 24,5 %, tj. powyżej ich średniego udziału w rynku w 2022 r., a w trzecim kwartale 2023 r. (129) udział w rynku chińskiego przywozu BEV spadł do 22 % i osiągnął średni udział w rynku taki jak w 2022 r., ale w trzecim kwartale 2023 r. przemysł Unii również stracił udział w rynku i wynosił 64,6 %), (iv) fakt, że dane kwartalne w okresie objętym dochodzeniem dotyczące udziału w rynku chińskiego przywozu, udziału w rynku przemysłu Unii, rentowności przemysłu Unii i kosztów przemysłu Unii wykazały, że prawdziwą przyczyną spadku rentowności był wzrost kosztów, oraz (v) stwierdzenie przez Komisję, że wzrost strat finansowych w okresie objętym dochodzeniem nastąpił, gdy przywóz chińskich BEV miał największy udział w rynku, któremu przeczy twierdzenie Komisji przedstawione w motywie 961 niniejszego rozporządzenia dotyczące czasu, jaki upłynął od zamówienia do dostawy.

- (921) Jeżeli chodzi o pkt (i), Komisja zauważyła, że podane przez CCCME i rząd ChRL określenie ilościowe (1 %), a także kwalifikacja („marginalny”) wzrostu przywozu z Chin między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem były ewidentnie nieprawidłowe. Jak wynika z tabeli 2a rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przywóz BEV z Chin wzrósł z 256 712 sztuk do 412 425 sztuk, co stanowi znaczny wzrost o 61 %.
- (922) Jeżeli chodzi o pkt (ii), Komisja potwierdziła, że w ujęciu konsumpcji szacowanej największy spadek udziału przemysłu Unii w rynku z roku na rok nastąpił między 2022 r. a OD, z 64,3 % do 59,9 % (tabela 5 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych). W motywie 1102 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja nie wskazała jednak takiej kwestii, tj. spadku udziału w rynku z roku na rok. Chodziło o to, że w okresie objętym dochodzeniem udział przemysłu Unii w rynku był najniższy w okresie badanym.
- (923) Jeżeli chodzi o pkt (iii), chociaż ujemna korelacja między kwartalnym udziałem w rynku przemysłu Unii a kwartalnym udziałem w rynku przywozu z Chin w ujęciu konsumpcji rzeczywistej nie jest silna, odpowiednia ujemna korelacja w ujęciu konsumpcji szacowanej jest bardzo silna (130).
- (924) Jeżeli chodzi o pkt (iv) i (v), jak wyjaśniono w motywie 961 niniejszego rozporządzenia, między zamówieniem klienta a dostawą BEV do klienta upłynęło 6 miesięcy, a zatem rentowność przemysłu Unii w ostatnim kwartale 2023 r. nie wynikała bezpośrednio z presji cenowej wywieranej przez chińskie subsydiowane BEV sprzedawane na rynku unijnym w ostatnim kwartale 2023 r., ale wcześniej. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 975 niniejszego rozporządzenia, najwyższe straty przemysł Unii odnotował w trzecim kwartale 2023 r. (20,5 %) i były one skorelowane z udziałem chińskiego przywozu w rynku w pierwszym kwartale 2023 r., kiedy to udział ten wzrósł do 24,5 %. W związku z tym nie było jasne, na jaką sprzeczność powołała się CCCME. Ponadto jeżeli chodzi o wzrost kosztów i spadek rentowności przemysłu unijnego, Komisja wyjaśniła w motywie 1078 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych przyczyny różnic w kosztach. Ponadto, ponieważ przemysł Unii jest kapitałochłonny, na kwartalny jednostkowy koszt produkcji ma również wpływ wielkość produkcji – im wyższa wielkość produkcji, tym niższe jednostkowe koszty produkcji, przy czym wszystkie inne czynniki pozostają bez zmian. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1003 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przemysł Unii produkuje głównie na podstawie zamówień, przez co wielkość produkcji jest skorelowana z wielkością zamówień. Jeżeli przemysł Unii nie ma wystarczającej liczby zamówień z powodu nieuczciwej konkurencji ze strony taniego subsydiowanego przywozu z Chin, wielkość produkcji spada, a jednostkowy koszt produkcji rośnie (wszystkie inne czynniki pozostają bez zmian).

(129) W twierdzeniu podano rok 2024, jednak Komisja stwierdziła, że była to literówka, ponieważ trzeci kwartał 2024 r. nie był objęty dochodzeniem.

(130) Współczynnik korelacji jest miarą siły i kierunku relacji dwóch zmiennych i może wahać się od +1 (doskonała korelacja dodatnia, tj. obie zmienne poruszają się doskonale w tym samym kierunku) do -1 (doskonała korelacja ujemna, tj. obie zmienne poruszają się doskonale w przeciwnym kierunku). Współczynnik korelacji między kwartalnym udziałem w rynku przemysłu Unii a kwartalnym udziałem w rynku przywozu z Chin, w ujęciu konsumpcji szacowanej, wynosi -0,78, co sugeruje silną korelację ujemną, tj. gdy udział w rynku unijnym wzrasta, udział Chin w rynku maleje.

- (925) W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (926) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL argumentowali również, że Komisja stwierdziła w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, iż rentowność przemysłu Unii została zakłócona przez rosnący udział w rynku przywozu BEV z Chin w okresie objętym dochodzeniem, ale nie uwzględniając jednak faktu, że inwestycje, moce produkcyjne i koszty produkcji przemysłu Unii były najwyższe w okresie objętym dochodzeniem.
- (927) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami. Po pierwsze, inwestycje nie były najwyższe w okresie objętym dochodzeniem, ponieważ najwyższe były w 2020 r. Po drugie, w motywie 1102 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja rzeczywiście stwierdziła, że rentowność przemysłu Unii była zakłócona przez rosnący udział w rynku przywozu BEV z Chin w okresie objętym dochodzeniem. Komisja doszła jednak do tego wniosku na podstawie całości oceny szkody, jak wyraźnie wyjaśniono w motywach 1095–1102 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (928) CCCME i rząd ChRL twierdzili, że w motywie 1078 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja przyznała, że straty finansowe poniesione przez objętych próbą producentów unijnych były spowodowane wzrostem kosztów akumulatorów, innych komponentów, wysokimi kosztami energii elektrycznej, a także faktem, że nadwyżka mocy produkcyjnych spowodowała wyższe koszty produkcji.
- (929) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami. W motywie 1078 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła składniki kosztów, które zwiększyły, i te, które zmniejszyły, koszty produkcji dla przemysłu Unii. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (930) CCCME i rząd ChRL twierdzili, że poczynione inwestycje i przyszłe inwestycje, do których zobowiązał się przemysł Unii, były wyraźną oznaką wiarygodnego, zdrowego i dynamicznie rozwijającego się przemysłu, będącego pełnym przeciwieństwem przemysłu zagrożonego wystąpieniem szkody.
- (931) Na rynku charakteryzującym się wysoce złożonymi produktami, szybko zmieniającą się technologią i ostrą konkurencją (w tym ze strony przywozu subsydiowanego), utrzymanie odpowiedniego poziomu inwestycji jest kwestią przetrwania. W związku z tym w okresie badanym producenci unijni, aby utrzymać swoją pozycję na rynku, nie mieli innej możliwości jak tylko dokonać inwestycji. Inwestycje te zostaną jednak wstrzymane w przyszłości ze względu na subsydiowany przywóz z Chin po cenach podcinających, sprzedawany na rynku unijnym. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (932) Po ostatecznym ujawnieniu CCCME i GOC twierdzili, że zawarte w motywie 931 niniejszego rozporządzenia twierdzenie Komisji, że inwestycje zostaną wstrzymane w przyszłości z powodu subsydiowanego przywozu z Chin, było czysto spekulacyjne i zostało obalone przez szereg ogłoszeń i sprawozdań z czerwca i lipca 2024 r. dotyczących nowych inwestycji BMW (nowe fabryki akumulatorów), Renault (nowa produkcja Twingo), Volkswagena (produkcja akumulatorów we współpracy z QuantumScape i inwestycja w spółkę joint venture z Rivian) i Stellantis (produkcja akumulatorów z CATL).
- (933) Komisja zauważyła, że branża, która pozostaje nierentowna, w końcu będzie musiała przestać inwestować i że tej tezy nie można uznać za kontrowersyjną ani spekulacyjną. Jak wykazało dochodzenie, gwałtowny wzrost przywozu z Chin odciągnął unijny przemysł BEV od drogi ku rentowności. Ponadto Komisja zauważyła, że trzy z pięciu ogłoszeń i sprawozdań przedstawionych przez CCCME dotyczą akumulatorów, a nie produkcji BEV. Jedynym ogłoszeniem, które dotyczy unijnej produkcji BEV, jest ogłoszenie dotyczące produkcji nowego Twingo. Produkcja tego BEV będzie odbywać się w istniejącej fabryce (Novo Mesto w Słowenii), która jest już własnością Renault i już działa, produkując elektryczne modele Twingo, a także konwencjonalne modele Twingo i Clio. W związku z tym produkcja prawdopodobnie będzie wymagała jedynie inwestycji przyrostowych. Zapowiedź Volkswagena dotycząca produkcji akumulatorów z zastosowaniem technologii QuantumScape przedawniła się już, gdyż zastąpiła ją nowa zapowiedź dotycząca znacznego zmniejszenia skali unijnej części tej inwestycji<sup>(131)</sup>. Jeżeli chodzi o ogłoszenie spółki joint venture z Rivian, nic nie wskazuje na to, że dotyczy ono produkcji

<sup>(131)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagens-german-battery-plant-stay-half-capacity-amid-cost-pressures-2024-09-06/>.

pojazdów BEV w Unii. W rzeczywistości w ostatnich doniesieniach rynkowych wspomina się o planach Volkswagena dotyczących zamknięcia szeregu historycznych zakładów produkcyjnych w Niemczech, „ponieważ stara się on usprawnić wydatki, aby przetrwać przejście na produkcję samochodów elektrycznych”<sup>(132)</sup>. Ponadto bardzo wymowny jest fakt, że głównym przedmiotem doniesień o partnerstwa Stellantis z CATL jest fakt, że ACC, producent akumulatorów należący do Stellantis i Mercedes, „zaprzestał prac nad fabrykami w Niemczech i we Włoszech”<sup>(133)</sup>. Jako kontekst i wyjaśnienie tego zaprzestania w doniesieniach wskazuje się, że „producenci europejscy znajdują się pod presją wynikającą z rosnącego wywozu chińskich przedsiębiorstw”. W związku z powyższym Komisja uznała, że te zapowiedzi i doniesienia nie tylko nie podważają, ale raczej potwierdzają jej ustalenia dotyczące spowolnienia gospodarczego oraz, jeśli dopuści się do kontynuacji nieuczciwej konkurencji ze strony subsydiowanych chińskich pojazdów BEV, ostatecznego zaprzestania inwestycji w unijny przemysł pojazdów BEV.

- (934) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że logiczne jest, iż zwrot z inwestycji był ujemny, ponieważ aby inwestycje stały się rentowne, potrzeba czasu. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że (i) zwrot z inwestycji był również ujemny na początku okresu badanego (i w znacznie większym stopniu w porównaniu z końcem okresu objętego dochodzeniem) oraz (ii) ogólna tendencja wzrostowa tego czynnika w okresie badanym wykazała, że chińskie marki BEV nie miały wpływu na wzrost przemysłu Unii i nie były czynnikiem wyjaśniającym rzekomo pogarszającą się sytuację przemysłu BEV w Unii.
- (935) Komisja zauważyła, że w roku 2020, który był punktem początkowym okresu badanego, rentowność i zwrot z inwestycji były wyjątkowo niskie, ponieważ przemysł Unii znajdował się na bardzo wczesnym etapie rozwoju, kiedy transformacja rynku unijnego wynosiła zaledwie 5,4 %, jak wyjaśniono w tabeli 1 w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych. Ogólna poprawa niektórych wskaźników w okresie badanym wynika w dużej mierze z tego bardzo niskiego punktu wyjścia wykorzystanego w porównaniu. Komisja przypomniała również, że jak wyjaśniono w motywie 1102 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, duży wzrost przywozu z Chin miał miejsce pod koniec okresu badanego, w tym samym czasie, gdy wskaźniki te przestały się poprawiać i zaczęły się pogarszać, wykazując wyraźny związek przyczynowy. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (936) CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że zdolność przemysłu Unii do pozyskania kapitału nie została należycie oceniona przez Komisję w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, nie była obiektywna i była sprzeczna z innymi ustaleniami zawartymi w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych. CCCME i rząd ChRL stwierdzili w szczególności, że oprócz faktu, iż straty w okresie badanym zmniejszyły się, zdolność przemysłu Unii do pozyskania kapitału pozostała wysoka, a przemysł Unii nadal inwestował w produkcję BEV, jak wyjaśniono w motywach 1091 i 1092 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (937) Po pierwsze, jak wyjaśniono w motywie 930 niniejszego rozporządzenia, na rynku charakteryzującym się wysoce złożonymi produktami, szybko zmieniającymi się technologiami i ostrą konkurencją (w tym ze strony przywozu subsydiowanego), kluczowe znaczenie ma utrzymanie odpowiedniego poziomu inwestycji. W związku z tym w okresie badanym producenci unijni nie mieli innej możliwości jak tylko dokonać inwestycji, aby utrzymać swoją pozycję rynkową i kontynuować proces pełnej elektryfikacji. Po drugie, jak wyjaśniono w motywie 1094 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, producenci unijni byli w stanie pozyskać fundusze niezbędne do tych inwestycji z zysków, osiągniętych przez ich grupy dominujące, które pochodziły z innych rodzajów działalności, w tym w szczególności z działalności związanej z pojazdami ICE. Po trzecie, Komisja przypomniała, że jej wniosek dotyczący zdolności przemysłu Unii do pozyskania kapitału odnosił się raczej do przyszłości, a nie do okresu badanego, jak stwierdzono w motywie 1094 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (938) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1086–1094 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

<sup>(132)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagen-warns-possible-plant-closures-germany-2024-09-02/>.

<sup>(133)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/>.

4.5.4. *Zmiany w okresie objętym dochodzeniem i w okresie po zakończeniu dochodzenia*

- (939) Komisja kontynuowała swoją analizę prospektywną po wprowadzeniu środków tymczasowych, gromadząc dane za czwarty kwartał 2023 r. (IV kw. 2023) i pierwszy kwartał 2024 r. (I kw. 2024) dotyczące przywozu (wielkości i cen) BEV z Chin oraz ich udziału w rynku („dane z okresu po OD”). Komisja przesłała również producentom unijnym objętym próbą dodatkowe pytania dotyczące danych za ostatni kwartał 2023 r. (IV kw. 2023) i pierwszy kwartał 2024 r. (I kw. 2024). Pełne dane za pierwszy kwartał 2024 r. nie były dostępne.

*Konsumpcja i przywóz z Chin*

- (940) Jak wyjaśniono w tabeli 2a rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem przywóz z państwa, którego dotyczy postępowanie, oraz jego udział w rynku znacznie wzrosły z 21 243 sztuk do 412 425 sztuk oraz z 3,9 % do 25,0 %. Ponadto, jak wyjaśniono w tabeli 2b rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem przywóz z państwa, którego dotyczy postępowanie, również znacznie wzrósł z 18 934 sztuk do 346 345 sztuk oraz z 3,5 % do 22,8 %.
- (941) Komisja zgromadziła dane dotyczące przywozu po OD za ostatni kwartał 2023 r. i pierwszy kwartał 2024 r. Komisja wykorzystała również dane za drugi kwartał 2024 r. (II kw. 2024), kiedy były one dostępne. Dane kwartalne za okres objęty dochodzeniem przedstawiono również poniżej w celu dokładniejszego zbadania tego okresu i przedstawienia kontekstu dla danych z okresu po OD.
- (942) Kwartalny obraz konsumpcji w Unii w okresie objętym dochodzeniem i z dwóch kwartałów po OD kształtował się następująco:

Tabela 6

**Konsumpcja w Unii (sztuki)**

	Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD		
	IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023 r.	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024	II kw. 2024 r.
Szacowana konsumpcja w Unii	425 259	373 488	433 276	420 084	432 023	359 881	ND
<i>Indeks</i>	100	88	102	99	102	85	ND
Rzeczywista konsumpcja w Unii (rejestracje BEV) <sup>(134)</sup>	406 890	320 987	382 599	408 606	426 429	332 999	379 638
<i>Indeks</i>	100	79	94	100	105	82	93
zarejestrowane pojazdy BEV jako % wszystkich rejestracji pojazdów osobowych	16,5	12,1	13,7	16,3	16,4	12,0	13,0

Źródło: ACEA, EEA, S&P Global Mobility oraz dane organów celnych państw członkowskich

<sup>(134)</sup> [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/20230419\\_PRPC\\_2303-FINAL.pdf](https://www.acea.auto/files/20230419_PRPC_2303-FINAL.pdf)  
[https://www.acea.auto/files/20230719\\_PRPC\\_2306-FINAL.pdf](https://www.acea.auto/files/20230719_PRPC_2306-FINAL.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)  
[https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_full\\_year\\_2023.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_full_year_2023.pdf)  
[https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_March\\_2024.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_March_2024.pdf)  
[https://www.acea.auto/files/Press\\_release\\_car\\_registrations\\_June\\_2024.pdf](https://www.acea.auto/files/Press_release_car_registrations_June_2024.pdf)  
 Należy zauważyć, że dane przekazane przez ACEA różnią się nieco w zależności od źródła.

- (943) Szacowana konsumpcja w Unii wahała się w sześciu analizowanych kwartałach. Konsumpcja szacowana w czwartym kwartale 2023 r. była nieco wyższa niż średnia kwartalna w okresie objętym dochodzeniem (413 027 sztuk), a następnie spadła o 15 % w porównaniu z pierwszym kwartałem okresu objętego dochodzeniem (czwarty kwartał 2022 r.).
- (944) Konsumpcja rzeczywista również zmieniała się w siedmiu analizowanych kwartałach. Z wyjątkiem pierwszego kwartału 2024 r. konsumpcja szacowana w ostatnim kwartale 2023 r. i w drugim kwartale 2024 r. była wyższa niż średnia kwartalna w okresie objętym dochodzeniem (379 771 sztuk).
- (945) Na podstawie danych kwartalnych Komisja zauważyła, że wydaje się, iż w danych dotyczących zarówno szacowanej, jak i rzeczywistej konsumpcji występuje szczególna tendencja, która jest spójna w odpowiednich kwartałach OD i okresu po OD. W tabeli 6 pokazano, że zarówno konsumpcja szacowana, jak i rzeczywista jest najniższa w pierwszym kwartale roku, a następnie stale rośnie w kolejnych kwartałach. Ponadto konsumpcja w pierwszym kwartale roku jest niższa niż konsumpcja w ostatnim kwartale poprzedniego roku.
- (946) Kwartalny obraz przywozu do Unii z państwa, którego dotyczy postępowanie, na podstawie danych organów celnych państw członkowskich kształtował się następująco:

Tabela 7a

**Wielkość przywozu (w sztukach) i udział w rynku**

	Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD	
	IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023 r.	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024
Wielkość przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie (sztuki)	109 065	98 423	116 115	88 822	109 711	93 751
<i>Indeks</i>	100	90	106	81	101	86
Udział w rynku	25,6 %	26,4 %	26,8 %	21,1 %	25,4 %	26,1 %
<i>Indeks</i>	100	103	104	82	99	102

Źródło: dane organów celnych państw członkowskich.

- (947) W ujęciu kwartalnym, jak pokazano w tabeli 7a niniejszego rozporządzenia, wielkość przywozu z Chin zmieniała się w okresie objętym dochodzeniem. Ponieważ dochodzenie wszczęto 4 października 2023 r., a statki transportujące BEV z Chin potrzebują około 4–6 tygodni na przepłynięcie do Unii, w ostatnim kwartale 2023 r. nie odnotowano wyraźnego spadku przywozu z Chin spowodowanego wszczęciem dochodzenia. W pierwszym kwartale 2024 r. nastąpił jednak spadek wielkości przywozu, jednak ponieważ wydaje się, że wielkość przywozu z Chin w pierwszym kwartale roku była zasadniczo niższa niż w ostatnim kwartale 2023 r. (zob. I kw. 2023 r. i IV kw. 2023 r. w porównaniu z, odpowiednio, IV kw. 2022 r. i IV kw. 2023 r.), spadek wielkości przywozu w pierwszym kwartale 2024 r. mógł być tylko tymczasowy. Należy również przypomnieć, że w okresie od listopada 2023 r. do marca 2024 r. Huti zaatakowali kilka statków na Morzu Czerwonym<sup>(135)</sup>, co miało wpływ na wielkość przywozu z Chin do Unii. Ponadto wielkość przywozu z Chin w czwartym kwartale 2023 r. była wyższa od średniej kwartalnej w okresie objętym dochodzeniem (103 106 sztuk), podczas gdy w pierwszym kwartale 2024 r. była niższa i pozostała znaczna w ujęciu bezwzględny.
- (948) Udział w rynku przywozu z Chin również zmieniał się w ujęciu kwartalnym. Udział w rynku przywozu z Chin utrzymywał się jednak na wysokim poziomie w dwóch kwartałach w okresie po OD i w okresie objętym dochodzeniem był wyższy niż łączny udział w rynku, który w motywie 722 niniejszego rozporządzenia określono na 25,0 %.

<sup>(135)</sup> <https://www.bbc.com/news/world-middle-east-67614911>.

- (949) Kwartalny obraz przywozu do Unii z państwa, którego dotyczy postępowanie w ujęciu liczby rejestracji kształtował się następująco:

Tabela 7b

**Wielkość przywozu (w sztukach) i udział w rynku**

	Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD		
	IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023 r.	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024	II kw. 2024 r.
Liczba rejestracji w następstwie przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie (sztuki)	92 597	78 749	84 695	89 847	108 198	83 567	103 348
<i>Indeks</i>	100	85	91	97	117	90	112
Udział w rynku	22,8 %	24,5 %	22,1 %	22,0 %	25,4 %	25,1 %	27,2 %
<i>Indeks</i>	100	108	97	97	111	110	120

Źródło: EEA i S&P Global Mobility

- (950) Rejestracje po przywozie z Chin również zmieniały się pod względem wartości bezwzględnych i udziału w rynku. W ostatnim kwartale 2023 r. i w drugim kwartale 2024 r. wielkość przywozu z Chin w oparciu o rejestrację była wyższa niż średnia kwartalna wielkość przywozu w okresie objętym dochodzeniem (86 472 sztuk), podczas gdy rejestracje po przywozie z Chin były niższe w pierwszym kwartale 2024 r. w porównaniu ze średnią kwartalną wielkością przywozu w okresie objętym dochodzeniem.
- (951) Udział w rynku w okresie po OD był wyższy niż udział w rynku w którymkolwiek z kwartałów okresu objętego dochodzeniem i łączny udział w rynku w okresie objętym dochodzeniem (22,6 %, jak wskazano w tabeli 2 niniejszego rozporządzenia), osiągając poziom 27,2 % w drugim kwartale 2024 r. Ponadto, porównując udziały w rynku w tym samym kwartale w różnych latach, można zauważyć, że udział w rynku przywozu z Chin na podstawie rejestracji stale rośnie (na przykład udział w rynku w IV kw. 2023 r. wzrósł w porównaniu z IV kw. 2022 r. z 22,8 % do 25,4 %, udział w rynku w I kw. 2024 r. wzrósł w porównaniu z I kw. 2023 r. z 24,5 % do 25,1 %, a udział w rynku w II kw. 2024 r. wzrósł w porównaniu z II kw. 2023 r. z 22,1 % do 27,2 %).
- (952) W związku z tym było jasne, że kontynuowano zarówno przywóz z Chin, jak i rejestracje, pomimo wszczęcia tego dochodzenia antysubsydyjnego 4 października 2023 r.
- (953) Poziom wielkości przywozu w IV kw. 2023 r. i w I kw. 2024 r. był wyższy niż wielkość zarejestrowana, co wskazuje, że zapasy w Unii określone w motywie 1017 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych wzrosły.
- (954) Kwartalny obraz cen importowych do Unii z państwa, którego dotyczy postępowanie, na podstawie danych organów celnych państw członkowskich kształtował się następująco:

Tabela 8

**Ceny importowe (w EUR/szt.)**

	Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD	
	IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023 r.	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024
Chiny	26 345	25 869	24 770	23 887	24 144	24 150
<i>Indeks</i>	100	98	94	91	92	92

Źródło: dane organów celnych państw członkowskich.

- (955) Cena CIF przywozu z Chin spadła o 8 % w ciągu czterech kwartałów okresu objętego dochodzeniem i pozostała na tym zmniejszonym poziomie w okresie po OD. Jak wspomniano w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, należy zachować ostrożność przy badaniu takiej tendencji, ponieważ zmiany w zestawie przywożonych modeli mogą mieć na nią wpływ.

*Wielkość sprzedaży i udział przemysłu Unii w rynku*

- (956) W tabeli 9 przedstawiono kwartalny obraz wielkości sprzedaży przemysłu Unii na rynku unijnym. Dane te ustalono na podstawie rejestracji zgłoszonych przez EEA w odniesieniu do okresu objętego dochodzeniem oraz przez S&P Global Mobility <sup>(136)</sup> w odniesieniu do danych dotyczących okresu po OD.
- (957) Zgodnie z tymi ustaleniami wielkość sprzedaży i udział przemysłu Unii w rynku w okresie badanym kształtowały się następująco:

Tabela 9

**Wielkość sprzedaży i udział w rynku**

	Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD		
	IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023 r.	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024	II kw. 2024 r.
Wielkość sprzedaży na rynku unijnym, w szt. (rejestracje)	261 190	210 605	254 490	264 004	261 472	214 734	242 075
<i>Indeks</i>	100	81	97	101	100	82	93
Udział w rynku (w ujęciu konsumpcji szacowanej)	61,4 %	56,4 %	58,7 %	62,8 %	60,5 %	59,7 %	ND
<i>Indeks</i>	100	92	96	102	99	97	ND
Udział w rynku (w ujęciu konsumpcji rzeczywistej – rejestracje)	64,2 %	65,6 %	66,5 %	64,6 %	61,3 %	64,5 %	63,8 %
<i>Indeks</i>	100	102	101	97	94	105	99

Źródło: EEA i S&P Global Mobility

- (958) Udział przemysłu Unii w rynku w ujęciu konsumpcji szacowanej spadł o 2,3 punktu procentowego w czwartym kwartale 2023 r. w porównaniu z ostatnim kwartałem okresu objętego dochodzeniem (trzeci kwartał 2023 r.) i nadal spadał w pierwszym kwartale 2024 r., osiągając poziom 59,7 %. Porównując udziały w rynku przemysłu Unii w ujęciu konsumpcji szacowanej w tym samym kwartale w różnych latach, można zauważyć, że w czwartym kwartale 2023 r. udział w rynku przemysłu Unii spadł do 60,5 % z 61,4 % w czwartym kwartale 2022 r., a następnie wzrósł w pierwszym kwartale 2023 r. z 56,4 % do 59,7 % w pierwszym kwartale 2024 r. Wzrost udziału w rynku przemysłu Unii w pierwszym kwartale 2024 r. w porównaniu z pierwszym kwartałem 2023 r. należy postrzegać w korelacji z tymczasowym spadkiem przywozu z Chin, jak wyjaśniono w motywie 947 niniejszego rozporządzenia.

<sup>(136)</sup> Dane S&P Global Mobility są chronione prawem autorskim, w związku z czym nie można ich szczegółowo ujawnić. Niemniej jednak zainteresowane strony mogą nabyć takie dane.



- (959) W odniesieniu do konsumpcji rzeczywistej udział przemysłu Unii w rynku zmieniał się w trzech kwartałach po OD, najpierw spadł o 3,3 % w czwartym kwartale 2023 r. w porównaniu z ostatnimi kwartałami okresu objętego dochodzeniem (trzeci kwartał 2023 r.), a następnie wzrósł w pierwszym kwartale 2024 r. do podobnego poziomu jak w ostatnim kwartale okresu objętego dochodzeniem, po czym ponownie spadł, osiągając poziom 63,8 % w drugim kwartale 2024 r. Porównując udziały w rynku przemysłu Unii w oparciu o konsumpcję rzeczywistą w tym samym kwartale w różnych latach, można zaobserwować stały spadek (na przykład w czwartym kwartale 2023 r. udział przemysłu Unii w rynku zmniejszył się w porównaniu z czwartym kwartałem 2022 r. z 64,2 % do 61,3 %, w pierwszym kwartale 2023 r. w porównaniu z pierwszym kwartałem 2024 r. również zmniejszył się z 65,6 % do 64,5 %, a od drugiego kwartału 2023 r. do drugiego kwartału 2024 r. także uległ zmniejszeniu z 66,5 % do 63,8 %).

*Jednostkowy koszt produkcji, jednostkowa cena sprzedaży i rentowność przemysłu Unii*

- (960) Jak stwierdzono w motywie 939 niniejszego rozporządzenia, Komisja przesłała również producentom unijnym objętym próbą dodatkowe pytania dotyczące danych za ostatni kwartał 2023 r. i pierwszy kwartał 2024 r. Poniżej przedstawiono również dane kwartalne za okres objęty dochodzeniem w celu dokładniejszego zbadania tego okresu i przedstawienia kontekstu dla danych dotyczących okresu po przeprowadzeniu dochodzenia. Te wskaźniki mikroekonomiczne przedstawiono jako średnią ważoną czterech producentów unijnych objętych próbą.

Tabela 10

**Przemysł Unii w oraz po okresie objętym dochodzeniem**

	Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD	
	IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023 r.	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024
Średnia cena jednostkowa sprzedaży na rynku unijnym (w EUR/szt.)	33 322	33 214	34 151	33 488	32 588	30 818
<i>Indeks</i>	100	100	102	100	98	92
Jednostkowy koszt produkcji (w EUR/szt.)	38 612	34 452	39 269	43 564	36 176	35 574
<i>Indeks</i>	100	89	102	113	94	92
Rentowność sprzedaży klientom niepowiązanym w Unii (% obrotu ze sprzedaży)	-11,6	-2,5	-9,7	-20,5	-13,1	-10,8
<i>Indeks</i>	100	22	84	178	113	93

- (961) Rentowność przemysłu Unii w ostatnim kwartale 2023 r. była niższa od średniej rentowności przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem, która wynosiła -10,8 %, jak pokazano w tabeli 10 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto rentowność przemysłu Unii w ostatnim kwartale 2023 r. i pierwszym kwartale 2024 r., choć odnotowano poprawę w porównaniu z ostatnim kwartałem 2023 r., była znacznie niższa niż rentowność przemysłu Unii odpowiednio w ostatnim kwartale 2022 r. i pierwszym kwartale 2023 r. Wynika z tego, że sytuacja przemysłu Unii nadal się pogarszała i była wyraźnie zagrożona przez masowy napływ chińskiego subsydiowanego przywozu, który nadal powodował znaczną presję cenową na rynku unijnym. Ponadto należy zauważyć, że ponieważ przemysł Unii działa w oparciu o zamówienia, a dostarczenie BEV do konsumenta i faktyczne zarejestrowanie sprzedaży w dokumentacji księgowej przemysłu Unii zajmuje około 6 miesięcy, należy zauważyć, że rentowność przemysłu Unii w ostatnim kwartale 2023 r. nie wynikała bezpośrednio z presji cenowej wywieranej przez subsydiowane BEV z Chin sprzedawane na rynku unijnym w ostatnim kwartale 2023 r., ale z wcześniejszego okresu. Ten znaczny poziom strat ponoszonych przez przemysł Unii przez tak długi okres poważnie zagraża możliwości utrzymania niezbędnego poziomu inwestycji i ostatecznie osiągnięcia odpowiedniego poziomu rentowności wymaganego do stworzenia zrównoważonego modelu biznesowego.

- (962) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że w tabelach 6, 7b i 9 źródłem danych za okres objęty dochodzeniem było EOG, ale w przypadku danych po OD ich źródłem było S&P Global Mobility, a zatem dane kwartalne za okres objęty dochodzeniem i dane kwartalne po OD nie były oparte na jednym spójnym źródle i zestawie danych, ale na różnych zestawach danych, a Komisja nie wyjaśniła, w jaki sposób można było zestawzić ze sobą te dwie różne metodyki i źródła przekazywania danych.
- (963) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. W motywie 128 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła, że S&P Global Mobility jest płatną publikacją, a zatem podlega prawom autorskim, w związku z czym Komisja nie mogła ujawnić szczegółowych danych z S&P Global Mobility. Ponadto dane za pierwszy i drugi kwartał 2024 r. zostaną upublicznione przez EOG dopiero w połowie 2025 r. (w taki sam sposób, w jaki dane za 2023 r. zostały upublicznione w połowie 2024 r.), po zakończeniu obecnego dochodzenia. Ponadto w tabeli 1 i 2 niniejszego rozporządzenia Komisja zastąpiła źródło danych S&P Global Mobility danymi EOG dla okresu objętego dochodzeniem, gdy odpowiednie dane EOG stały się publicznie dostępne, jak wyjaśniono w motywach 712 i 723 niniejszego rozporządzenia, i wykazała, że nie było istotnej różnicy między tymi dwoma źródłami dla tych samych danych (zob. motywy 713 i 724 niniejszego rozporządzenia). W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (964) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja (i) powinna była zebrać dane po OD również od producentów eksportujących (takie jak wielkość sprzedaży, ceny sprzedaży, asortyment produktów i zapasy, chińska produkcja krajowa, sprzedaż krajowa, wywóz do państw trzecich i inne dane w ramach oceny zagrożenia wystąpieniem szkody), (ii) powinna była ocenić lukę czasową między przywozem a rejestracją przywozu chińskich BEV, (iii) nie przypisała żadnego znaczenia dalszemu samodzielnemu przywozowi przemysłu Unii po OD, (iv) nie przeprowadziła oceny wywozu przemysłu Unii po OD, (v) nie uwzględniła zmian regulacyjnych po OD i ich wpływu na sprzedaż przemysłu Unii, mimo że mogły one mieć wpływ na sprzedaż produkowanych w Unii BEV, np. wycofanie subsydiów rządowych w Niemczech miało negatywny wpływ na sprzedaż przemysłu Unii, (vi) Komisja nie obliczyła marginesu podcięcia cenowego po OD, mimo że modele sprzedawane przez unijnych producentów BEV i chińskich producentów eksportujących stale się zmieniają. Ponadto CCCME wybrała kilka artykułów prasowych na temat Renault, Volkswagena i BMW oraz podkreśliła konkretne stwierdzenia zawarte w tych artykułach, a następnie stwierdziła, że wniosek Komisji, zgodnie z którym przywóz chińskich pojazdów BEV miał negatywny wpływ na przemysł Unii, zwłaszcza pod koniec OD, był sprzeczny z przedstawionymi faktami i jej własnymi ustaleniami pośrednimi oraz opierał się na pustych twierdzeniach, a nie na obiektywnej analizie dowodów potwierdzających, zgodnie z wymogami art. 15.1 i 15.4 Porozumienia SCM.
- (965) Celem oceny danych po OD nie jest przedłużenie okresu objętego dochodzeniem i przeprowadzenie takiej samej złożonej analizy, jak w przypadku okresu objętego dochodzeniem. Nie ma takiego wymogu prawnego. W rzeczywistości takie zobowiązanie jest praktycznie niemożliwe, ponieważ Komisja ma cztery miesiące między wprowadzeniem środków tymczasowych a wprowadzeniem środków ostatecznych, z czego duża część tego czasu jest objęta procedurami decyzyjnymi, w tym zatwierdzeniami państw członkowskich. W rzeczywistości Komisja ocenia dane po OD w sprawie dotyczącej zagrożenia wystąpieniem szkody, której ocena ma charakter prospektywny i musi wykazać, że istotna szkoda jest nieuchronna, aby sprawdzić, czy sytuacja przemysłu Unii zaczęła się poprawiać lub czy szkoda zaczęła się materializować i w związku z tym wprowadzić środki tymczasowe. W związku z tym Komisja zwróciła się do przemysłu Unii o przedstawienie informacji dotyczących danych po OD w odniesieniu do niektórych kluczowych wskaźników, takich jak ceny, koszty i rentowność. Ponadto Komisja zgromadziła informacje dotyczące wielkości przywozu z państw członkowskich i zakupiła dane na potrzeby rejestracji przywozu, jeżeli nie były one publicznie dostępne. Nie ma wymogu prawnego, zgodnie z którym Komisja musiałaby ustalić tłumienie cen po OD, podcięcie cenowe i związek między subsydiowanym przywozem po niskich cenach z Chin a zagrożeniem wystąpieniem szkody. Ponadto ocena zagrożenia wystąpieniem szkody nie musi być ponownie przeprowadzana po OD. Zamiast tego dane z okresu po OD wykorzystuje się do potwierdzenia ustaleń dotyczących zagrożenia wystąpieniem szkody w tym przypadku.
- (966) Ponadto Komisja przedstawiła podział przywozu chińskich BEV po OD w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia i stwierdziła w motywie 997, że udział w rynku całego pozostałego przywozu z Chin znacznie wzrósł w drugim kwartale 2024 r., osiągając 14,1 %. Było to zgodne z wnioskami przedstawionymi w motywie 1138 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którymi w przewidywalnej przyszłości prawdopodobnie nastąpi wzrost udziałów w rynku głównie chińskich marek. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 961 niniejszego rozporządzenia, straty finansowe przemysłu Unii nie zmniejszyły się po OD.

- (967) Jeżeli chodzi o artykuły prasowe, na które zwrócili uwagę CCCME i rząd ChRL, Komisja zauważyła, że chociaż CCCME wybrała niektóre twierdzenia, które wskazywały na wzrost działalności w zakresie BEV w przypadku niektórych producentów unijnych, z łatwością zignorowała części, które wskazywały na mniej korzystną sytuację finansową dla innych producentów unijnych. Na przykład w jednym z artykułów wskazanych przez CCCME, choć nie było jasne, do którego rynku odnosiła się ocena, wspomniano, że sprzedaż BEV BMW wzrosła w pierwszej połowie 2024 r., ale jednocześnie wspomniano, że BMW było „jedyną marką, która znacząco zwiększyła dostawy samochodów elektrycznych na akumulator, ponieważ Mercedes-Benz i Porsche zmagają się z niskim popytem”<sup>(137)</sup> oraz że „Mercedes-Benz sprzedał około połowę mniej samochodów elektrycznych na akumulator – 93 400, co stanowi spadek o 17 % w porównaniu z rokiem ubiegłym”. Jeżeli chodzi o Volkswagen, CCCME podkreśliła artykuł wskazujący, że „[w] pierwszej połowie roku grupa Volkswagen była w stanie dorównać poziomowi dostaw z poprzedniego roku w trudnym otoczeniu rynkowym. Wynika to z naszej niezmiennie silnej pozycji w Europie Zachodniej”. Na początku września 2024 r. Volkswagen ogłosił jednak potencjalne zamknięcie fabryk w Niemczech „w obliczu rosnącej konkurencji ze strony chińskich producentów pojazdów elektrycznych”. Artykuł prasowy odnosił się również do oświadczenia prezesa Volkswagena, w którym stwierdził on, że „europejski przemysł motoryzacyjny znajduje się w bardzo wymagającej i poważnej sytuacji”, że „otoczenie gospodarcze stało się jeszcze trudniejsze, a nowi konkurenci wchodzą na rynek europejski”, „BYD stanowi coraz większe zagrożenie dla jego działalności w Europie”<sup>(138)</sup>. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (968) Według CCCME i rządu ChRL zarzut wywierania presji cenowej w poprzednich kwartałach przez przywódź chińskich pojazdów BEV opierał się na domniemaniu, a nie na faktach, ponieważ Komisja nie obliczyła podcięcia cenowego ani tłumienia cen w poszczególnych kwartałach okresu objętego dochodzeniem.
- (969) Komisja nie musiała obliczać podcięcia cenowego na kwartał w okresie objętym dochodzeniem ani ustalać tłumienia cen w ujęciu kwartalnym, a CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, jaka była podstawa prawna takiego rzekomego obowiązku. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (970) CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że Komisja nie zwróciła się do przemysłu Unii o dane za drugi kwartał 2024 r., chociaż wykorzystała takie dane do rejestracji przywozu, w związku z czym ocena Komisji po OD nie była obiektywna.
- (971) W dniu ujawnienia tymczasowych ustaleń (tj. 4 lipca 2024 r.) Komisja skierowała do objętych próbą producentów unijnych wnioski o przekazanie danych po OD i zwróciła się do producentów unijnych o przedłożenie odpowiednich danych do 22 lipca 2024 r.<sup>(139)</sup> Dane za drugi kwartał 2024 r. nie zostały ostatecznie ujęte w sprawozdaniach finansowych producentów unijnych przed upływem tego terminu, a zatem Komisja nie mogła zwrócić się o takie dane do producentów unijnych. Tak czy inaczej dane z sześciu miesięcy pozwoliły Komisji na przeprowadzenie oceny po OD. Państwa członkowskie miały takie same ograniczenia dostępności danych jak producenci unijni objęci próbą. Ponadto, ponieważ Komisja zakupiła dane od S&P Global Mobility, a dane te zostały dostarczone w terminie, Komisja była w stanie je wykorzystać. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (972) CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że zawarte w motywie 953 niniejszego rozporządzenia twierdzenie Komisji, zgodnie z którym wielkości przywozu w czwartym kwartale 2023 r. i pierwszym kwartale 2024 r. były wyższe niż rejestracje w tym samym okresie, wskazuje na zwiększone zapasy, jest nieprawidłowe, ponieważ różnica między przywozem a rejestracjami w tym okresie była minimalna.
- (973) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Różnica między wielkością przywozu a rejestracją wyniosła 1 513 BEV w ostatnim kwartale 2023 r. i 10 184 w pierwszym kwartale 2024 r. Wielkości te należy dodać do zapasów na koniec okresu objętego dochodzeniem, które wynosiły 66 000 BEV, jak wyjaśniono w motywie 1017 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Pokazuje to, że zgromadzone zapasy wzrosły po OD i osiągnęły poziom 78 327 BEV, co stanowi wzrost o 19 % po OD w porównaniu z końcem OD. W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(137)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/slump-electric-car-demand-hits-mercedes-sales-q2-2024-07-10/>.

<sup>(138)</sup> <https://edition.cnn.com/2024/09/02/investing/volkswagen-factory-closure-germany/index.html>.

<sup>(139)</sup> t24.005473.

- (974) CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że zgodnie z przedstawionym w motywie 961 niniejszego rozporządzenia twierdzeniem Komisji, zgodnie z którym produkcja przemysłu Unii opiera się na zamówieniach, a dostarczenie pojazdów BEV konsumentowi i faktyczne zarejestrowanie sprzedaży w dokumentacji księgowej przemysłu Unii zajmowało około 6 miesięcy, rentowność przemysłu Unii w ostatnim kwartale 2023 r. nie wynikała bezpośrednio z presji cenowej wywieranej przez chińskie subsydiowane pojazdy BEV sprzedawane na rynku Unii w ostatnim kwartale 2023 r., tylko przed tym okresem, co z kolei oznaczało, że (i) chiński przywóz BEV w drugim kwartale 2023 r. z udziałem w rynku wynoszącym 22,1 % wpłynąłby na rentowność przemysłu Unii w trzecim kwartale 2023 r., skutkując jej spadkiem do -20,5 %, (ii) w trzecim kwartale 2023 r. udział w rynku chińskiego przywozu BEV osiągnął 25,4 %, ale w pierwszym kwartale 2024 r. straty przemysłu Unii zmniejszyły się z -20,5 % do -13,1 %, (iii) w drugim kwartale 2023 r. przemysł Unii zmniejszył swoje straty do -2,5 % pomimo faktu, że w pierwszym kwartale 2023 r. udział w rynku chińskiego importu BEV wynosił 22,8 %. W związku z tym CCCME argumentowała, że podaje to w wątpliwość i obala założenie Komisji dotyczące korelacji między wzrostem rynku chińskiego a spadkiem udziału przemysłu Unii w rynku, co prowadzi do wyższych strat.
- (975) Twierdzenie to zawiera kilka błędów rzeczowych. Jeżeli chodzi o pkt (i), wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL, sześciomiesięczna luka, o której wspomina Komisja w motywie 961 niniejszego rozporządzenia, oznacza, że przywóz chińskich pojazdów BEV w drugim kwartale 2023 r. z udziałem w rynku wynoszącym 22,1 % wpłynąłby na rentowność przemysłu Unii w czwartym kwartale 2023 r., a nie w trzecim kwartale 2023 r., powodując spadek straty finansowej do -13,1 %. Ponadto, jeżeli chodzi o pkt (ii), w trzecim kwartale 2023 r. udział chińskiego przywozu w rynku nie wynosił 25,4 %, jak sugerowała CCCME, lecz 22,0 %, a 6-miesięczna luka oznaczała, że chiński udział w rynku w trzecim kwartale 2023 r. korelował z rentownością przemysłu Unii w pierwszym kwartale 2024 r. Jeżeli chodzi o pkt (iii), straty przemysłu Unii w wysokości 2,5 % nie zostały odnotowane w drugim kwartale 2023 r., jak sugerowała CCCME, ale w pierwszym kwartale 2023 r., a udział chińskiego przywozu w rynku w pierwszym kwartale 2023 r. wynosił nie 22,8 %, a 24,5 %. W rzeczywistości najwyższe straty przemysł Unii odnotował w trzecim kwartale 2023 r. (20,5 %) i były one skorelowane z udziałem chińskiego przywozu w rynku w pierwszym kwartale 2023 r., kiedy to udział ten wzrósł do 24,5 %. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone jako niezgodne z faktami.
- (976) Po dodatkowym ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL stwierdził, że dane z pierwszego kwartału 2024 r. potwierdzają, że chiński przywóz BEV nie był czynnikiem wyjaśniającym sytuację przemysłu Unii i nie zagrażał wystąpieniem szkody w przyszłości. W szczególności rząd ChRL twierdził, że podobnie jak w przypadku danych za okres objęty dochodzeniem, dane za pierwszy kwartał 2024 r. potwierdziły brak konkurencji i korelacji między przywozem chińskich BEV z jednej strony a sprzedażą i rentownością producentów unijnych oraz sytuacją gospodarczą z drugiej strony, ponieważ (i) straty przemysłu Unii zmniejszyły się w pierwszym kwartale 2024 r. w porównaniu z trzecim i czwartym kwartałem 2023 r. Rząd ChRL argumentował ponadto, że producenci unijni mogliby zmniejszyć straty, mimo że po OD udział przywozu chińskich pojazdów BEV w rynku wzrósł, osiągając nieco ponad 25 %. Zatem niezależnie od tego, czy zastosowano teorię luki czasowej Komisji, dane pokazują, że w czwartym kwartale 2023 r. straty przemysłu Unii zmniejszyły się do -13,1 % z -20,5 % w trzecim kwartale 2023 r., mimo że udział w rynku chińskiego przywozu BEV wzrósł z 22 % w trzecim kwartale 2023 r. do 25,4 % w czwartym kwartale 2023 r. Podobnie w pierwszym kwartale 2024 r. straty przemysłu Unii zmniejszyły się do -10,8 %, mimo że udział chińskiego przywozu BEV w rynku w tym kwartale utrzymał się na poziomie 25 %, (ii) w pierwszym kwartale 2024 r. straty przemysłu Unii były a) niższe niż na początku okresu objętego dochodzeniem oraz b) dokładnie na tym samym poziomie co w okresie objętym dochodzeniem, tj., -10,8 %, mimo że udział chińskiego przywozu BEV w rynku w pierwszym kwartale 2024 r. był wyższy niż na początku okresu objętego dochodzeniem (+ 2,3 punktu procentowego) i w całym okresie objętym dochodzeniem (+ 3,1 punktu procentowego). W związku z tym dane po OD uwzględnione wraz z danymi z okresu objętego dochodzeniem podważają twierdzenie Komisji, zgodnie z którym przemysł Unii zaczął napotykać przeszkody w przechodzeniu z produkcji pojazdów spalinowych na pojazdy BEV, a jego rentowność pogorszyła się w okresie objętym dochodzeniem, w którym można było zaobserwować „największą wielkość przywozu z Chin i największy spadek udziału przemysłu Unii w rynku”. Ponadto dane po OD wskazują, że straty przemysłu Unii w trzecim kwartale 2023 r. były nietypowe i prawdopodobnie wpłynęły na nie określone czynniki związane z kosztami u niektórych producentów unijnych objętych próbą, ale Komisja nie zbadała tej kwestii. Ponadto, jak widać, po osiągnięciu szczytowego poziomu w trzecim kwartale 2023 r. przemysł Unii skutecznie zmniejszył straty.

- (977) Komisja nie zgodziła się z tymi twierdzeniami. Po pierwsze, chociaż rzeczywiście straty finansowe przemysłu Unii zmniejszyły się w pierwszym kwartale 2024 r. w porównaniu z czwartym kwartałem 2023 r. (do -10,8 % z -13,1 %), jak wyjaśniono w motywie 961 niniejszego rozporządzenia, rentowność przemysłu Unii w ostatnim kwartale 2023 r. była poniżej średniej rentowności przemysłu Unii w okresie objętym dochodzeniem, która wynosiła -10,8 %, jak pokazano w tabeli 10 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto rentowność przemysłu Unii w ostatnim kwartale 2023 r. i pierwszym kwartale 2024 r., choć odnotowano poprawę w porównaniu z ostatnim kwartałem 2023 r., była znacznie niższa niż rentowność przemysłu Unii odpowiednio w ostatnim kwartale 2022 r. i pierwszym kwartale 2023 r. Należy zauważyć, że jak wyjaśniono w motywie 945 niniejszego rozporządzenia, podobnie jak w przypadku konsumpcji szacowanej i rzeczywistej, z danych kwartalnych wynika, że istnieje szczególny wzorzec w danych, który jest spójny w odpowiednich kwartałach OD i po OD (rentowność przemysłu Unii ogólnie poprawia się w pierwszym kwartale roku w porównaniu z ostatnim kwartałem poprzedniego roku).
- (978) Po drugie, jeśli chodzi o korelację między stratami finansowymi przemysłu Unii a udziałem w rynku przywozu z Chin, jak wyjaśniono w motywie 961 niniejszego rozporządzenia, od daty zamówienia BEV do daty dostawy BEV upłynęło 6 miesięcy, a zatem, w przeciwieństwie do korelacji sugerowanej przez rząd ChRL w motywie 976 niniejszego rozporządzenia, straty finansowe przemysłu Unii po OD są skorelowane z udziałem w rynku przywozu z Chin w drugim i trzecim kwartale 2023 roku (tj. straty finansowe przemysłu Unii zmniejszyły się w pierwszym kwartale 2024 r. w porównaniu z czwartym kwartałem 2023 r. do -10,8 % z -13,1 %, gdy udział w rynku przywozu z Chin zmniejszył się z 22,1 % do 22,0 % w ujęciu konsumpcji rzeczywistej od drugiego do trzeciego kwartału 2023 r.).
- (979) Po trzecie, straty finansowe przemysłu Unii w trzecim kwartale 2023 r. nie były nietypowe, jak sugerował rząd ChRL. Te znaczne straty były skorelowane z udziałem w rynku przywozu z Chin w pierwszym kwartale 2023 r., który był bardzo wysoki (24,5 % w ujęciu konsumpcji rzeczywistej). Wbrew twierdzeniom rządu ChRL Komisja zbadała i zweryfikowała te dane, ponieważ ich źródłem są odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu udzielone przez producentów unijnych objętych próbą, a Komisja przeprowadziła wizyty weryfikacyjne u producentów unijnych objętych próbą, jak wyjaśniono w motywie 80 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto w czwartym kwartale 2023 r. straty finansowe przemysłu Unii faktycznie zmniejszyły się do -13,1 % z -20,5 % w trzecim kwartale 2023 r., ponieważ również udział w rynku przywozu z Chin w ujęciu konsumpcji rzeczywistej zmniejszył się z 24,5 % w pierwszym kwartale 2023 r. do 22,1 % w drugim kwartale 2023 r.
- (980) Ponadto rząd ChRL twierdził, że dane dotyczące kosztów i rentowności przemysłu Unii w pierwszym kwartale 2024 r. potwierdzają kwestie powtórzone przez rząd ChRL, że (i) kluczowym czynnikiem negatywnie wpływającym na rentowność przemysłu Unii są wysokie koszty produkcji (w szczególności wysokie koszty zmienne i koszty pracy) oraz (ii) wpływ tego czynnika na przemysł Unii nie został należycie oceniony przez Komisję w ramach analizy sytuacji gospodarczej i związku przyczynowego. Rząd ChRL twierdził, że podobnie jak w przypadku danych z okresu objętego dochodzeniem, dane po OD wykazały, że straty przemysłu Unii były skorelowane z kosztami produkcji i oscyływały wokół nich. W czwartym kwartale 2023 r., niezależnie od zmian w udziale przemysłu Unii w rynku, jego straty znacznie się zmniejszyły, ponieważ koszty produkcji zmniejszyły się o 17 %. Podobnie w pierwszym kwartale 2024 r. straty uległy dalszemu zmniejszeniu, ponieważ koszty nadal spadały.
- (981) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. W motywie 1078 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że średni koszt produkcji przemysłu Unii w przeliczeniu na sztukę wzrósł w okresie badanym o 24 % i że na zmianę tę miały również 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 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, ponieważ producenci unijni byli w stanie rozłożyć koszty stałe na większe ilości BEV. Komisja zwróciła również uwagę, że przemysł BEV jest kapitałochłonnym sektorem o wysokich kosztach stałych, a zatem duży wolumen produkcji prowadzi do spadku jej jednostkowych kosztów produkcji. Ponadto koszty produkcji spadły w czwartym kwartale 2023 r. i w pierwszym kwartale 2024 r., kiedy to udział w rynku przywozu z Chin również zmniejszył się w tym samym okresie. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (982) Ponadto rząd ChRL twierdził, że dane dotyczące przemysłu Unii po OD również podważają teorię Komisji, zgodnie z którą transformacja przemysłu Unii i jego rentowność zależą jedynie od zdolności tego przemysłu do zwiększenia sprzedaży w celu osiągnięcia korzyści skali, obniżenia kosztów, oraz że jest to zagrożone przez przywóz z Chin BEV. Zarówno w kwartałach po OD, jak i w pierwszym kwartale 2023 r. poprawa sytuacji (w zakresie straty) przemysłu Unii nastąpiła w kontekście wahającego się popytu i sprzedaży przemysłu Unii.
- (983) Twierdzenie to jest bezpodstawne. Na sprzedaż przemysłu Unii miał wpływ wzrost udziału w rynku sprzedaży chińskich BEV. Popyt na BEV wpłynął zarówno na sprzedaż przemysłu Unii, jak i na sprzedaż chińskich BEV. W związku z tym argument ten odrzucono.

#### 4.5.5. Wnioski dotyczące sytuacji branży

- (984) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 24 zgodziło się z oceną Komisji przedstawioną w motywie 1037 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którą długiego i szerokiego doświadczenia w produkcji pojazdów ICE nie można automatycznie przenieść na BEV.
- (985) Ponadto przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że wniosek Komisji, zgodnie z którym przemysł Unii znajduje się w trudnej sytuacji, był błędny, (i) jeśli weźmie się pod uwagę pozytywne zmiany wskaźników szkody, (ii) ponieważ przedstawiona przez Komisję charakterystyka zmian rentowności przemysłu Unii jest niewłaściwa, gdyż poprawa rentowności w latach 2020 i 2022 była znacząca, przy czym miało to miejsce w momencie wzrostu przywozu z Chin, (iii) ponieważ w miarę osiągania większej sprzedaży i wydajności sytuacja przemysłu Unii będzie ulegała dalszej poprawie, (iv) w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych nie wskazano, że sytuacja ta ulegnie pogorszeniu, (v) biorąc pod uwagę, że przemysł Unii jest kapitałochłonny i działa na rynku, który znajduje się na początku procesu przechodzenia z produkcji pojazdów ICE na BEV, (vi) nawet w przypadku braku przywozu z Chin przemysł Unii nie będzie w stanie przynosić zysków, przy czym przedsiębiorstwo 24 odniosło się w tym względzie do artykułu prasowego, w którym wskazano, że przedsiębiorstwo Ford w Stanach Zjednoczonych przynosi straty, podczas gdy w Stanach Zjednoczonych nie dokonuje się przywozu BEV z Chin, (vii) udział producentów unijnych w rynku na koniec okresu objętego dochodzeniem wynosił między 60 % a 65 % pod względem konsumpcji i 90 % pod względem rejestracji, jak wskazano w tabeli 5 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, (viii) zgodnie z tabelami 2a i 2b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych chińscy producenci utrzymali ograniczony udział w rynku wynoszący 3–5 %.
- (986) Jeżeli chodzi o pkt (i) oraz (ii), Komisja nie stwierdziła na podstawie takich danych, że przemysł Unii znajdował się w trudnej sytuacji. W rzeczywistości w motywach 1100–1102 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła, że sytuacja przemysłu Unii zaczęła się pogarszać 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. Pomimo oznak poprawy niektórych wskaźników w okresie badanym większość wskaźników finansowych była nadal ujemna i zaczęła się pogarszać w okresie objętym dochodzeniem, w tym rentowność, zwrot z inwestycji i przepływy środków pieniężnych, podczas gdy udział w rynku stale spadał w całym okresie badanym, osiągając najniższy poziom pod koniec okresu objętego dochodzeniem. Jeżeli chodzi o pkt (iii), sytuacja przemysłu Unii zaczęła się pogarszać już w okresie objętym dochodzeniem. Jeżeli chodzi o pkt (iv), analiza przedstawiona w sekcji 5 wykazała, że sytuacja przemysłu Unii pogorszy się, ponieważ w dającej się przewidzieć przyszłości wzrośnie subsydiowany przywóz z Chin po cenach podcinających. Jeżeli chodzi o pkt (v), ponieważ przemysł Unii jest rzeczywiście kapitałochłonny, konieczne jest, aby był on w stanie utrzymać wystarczającą wielkość sprzedaży i udziały w rynku w celu osiągnięcia korzyści skali, aby odzyskać swoje koszty, wygenerować wystarczające zyski, a następnie dokonać niezbędnych inwestycji. Jeżeli chodzi o pkt (vi), nawet gdyby przemysł Unii nie odzyskał rentowności w okresie objętym dochodzeniem w przypadku braku subsydiowanego przywozu z Chin po cenach podcinających, rentowność przemysłu Unii nie uległaby pogorszeniu w okresie objętym dochodzeniem, tak jak miało to miejsce. Wreszcie pkt (vii) i (viii) są niezgodne z faktami. Wbrew temu, co twierdzi przedsiębiorstwo 24, w tabeli 5 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych udział w rynku przemysłu Unii w okresie badanym w ujęciu konsumpcji szacowanej zmniejszył się z 68,9 % do 59,9 %, a w ujęciu konsumpcji rzeczywistej (rejestracji) zmniejszył się z 70,4 % do 65,0 % w tym samym okresie. Ponadto zgodnie z tabelami 2a i 2b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych udział w rynku chińskich producentów eksportujących wzrósł w okresie badanym odpowiednio z 3,9 % do 25,0 % i z 3,5 % do 22,8 %. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.

- (987) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CAAM stwierdziła, że z perspektywy statystycznej wielkość danych (przywóz, wielkość sprzedaży, udziały w rynku) była niewystarczająca, a tendencje nie były wyraźne. W związku z tym twierdzenia dotyczące szkody, zagrożenia wystąpieniem szkody i związku przyczynowego nie są uzasadnione. CAAM argumentowała ponadto, że Unia znajduje się w fazie transformacji, a państwa członkowskie mają rozbieżne poglądy na temat tempa tej transformacji. W rezultacie wysiłki na rzecz transformacji były nieregularne i niestabilne, co doprowadziło do niestabilnej i niepełnej podaży. Przywóz służył zatem jako tymczasowy dodatek. Jest mało prawdopodobne, aby taki dodatkowy przywóz wykazywał trwały wzrost.
- (988) Twierdzenie to było bardzo ogólne i nieuzasadnione. Ponadto Komisja odniosła się do wielkości przywozu z Chin i jego udziału w rynku w tabelach 2a i 2b rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w tabelach 7a i 7b niniejszego rozporządzenia, sprzedaży przemysłu Unii i jego udziału w rynku w tabeli 5 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w tabeli 9 niniejszego rozporządzenia, a także przywozu ze wszystkich pozostałych państw trzecich w tabeli 17 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w tabelach 17a i 17b niniejszego rozporządzenia. Tendencje w zakresie tych danych oceniono w okresie badanym. Tendencje te uznano za dość wyraźne, jak wyjaśniono w motywach 1012-1017, 1063-1064, 1178-1181 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w motywach 947-953, 958-959, 1179-1199 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (989) Komisja ostatecznie stwierdziła, że przywóz z ChRL miał negatywny wpływ na przemysł Unii, zwłaszcza pod koniec okresu objętego dochodzeniem, jak stwierdzono w sekcji 4.5.4 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (990) Komisja przystąpiła zatem do analizy zagrożenia wystąpieniem istotnej szkody zgodnie z art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego.

## 5. ZAGROŻENIE WYSTĄPIENIEM SZKODY

### 5.1. Wprowadzenie

- (991) Jak wyjaśniono w motywie 939 niniejszego rozporządzenia, Komisja kontynuowała analizę prospektywną po wprowadzeniu środków tymczasowych, gromadząc dane z czwartego kwartału 2023 r i pierwszego kwartału 2024 r., w szczególności dotyczące rentowności producentów unijnych, cen sprzedaży i kosztów produkcji producentów unijnych objętych próbą w porównaniu z cenami importowymi przywozu z ChRL. Komisja przeanalizowała następnie, czy te dodatkowe dane potwierdziły lub obaliły ustalenia oparte na danych z okresu objętego dochodzeniem.
- (992) W sekcji 5.3 Komisja odniosła się do wszystkich uwag otrzymanych po wprowadzeniu tymczasowych środków wyrównawczych, które były nadal aktualne po przeglądach i dodatkowej analizie przeprowadzonej na etapie ostatecznym.

### 5.2. Ocena ostateczna

#### 5.2.1. Aktualizacja danych dotyczących przywozu z Chin z okresu po OD

- (993) Podobnie jak w przypadku konsumpcji szacowanej, przywozu z Chin po rejestracji i jego udziału w rynku, jak wyjaśniono w motywach 710 i 722 niniejszego rozporządzenia, aby Komisja mogła ujawnić dane bazowe leżące u podstaw odpowiednich obliczeń, Komisja skorygowała dane dotyczące podziału udziału w rynku przywozu z Chin przedstawione w tabelach 12a i 12b rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych (w ujęciu łącznym i kwartalnym), wykorzystując jako źródło dane EOG zamiast S&P Global Mobility.

Tabela 11

### Podział udziału w rynku przywozu z Chin

	Okres objęty dochodzeniem
Udział w rynku przywozu chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów ICE przechodzącymi na produkcję BEV	5,5 %
Tesla	9,8 %

	Okres objęty dochodzeniem
Udział w rynku całego pozostałego przywozu z Chin	7,3 %
Źródło: EOG	

- (994) Przywóz z Chin w ujęciu kwartalnym w okresie objętym dochodzeniem w oparciu o EOG zmieniał się, jak pokazano w poniższej tabeli.

Tabela 12

**Podział udziału w rynku przywozu z Chin w ujęciu kwartalnym**

	IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023 r.	III kw. 2023
Udział w rynku przywozu chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów ICE przechodzącymi na produkcję BEV	5,5 %	5,5 %	4,7 %	6,3 %
Tesla	10,9 %	12,5 %	9,1 %	7,0 %
Udział w rynku całego pozostałego przywozu z Chin	6,8 %	5,7 %	7,9 %	8,5 %
Źródło: EOG				

- (995) Podobnie jak w przypadku konsumpcji szacowanej, przywozu z Chin po rejestracji i jego udziału w rynku, w danych dotyczących podziału przywozu z Chin jako źródło wykorzystano S&P Global Mobility (zob. tabela 12b rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych) i EOG.
- (996) Komisja przeanalizowała również podział przywozu z Chin na podstawie rejestracji w odniesieniu do trzech kwartałów w okresie po OD, jak pokazano w tabeli 13 poniżej.

Tabela 13

**Podział udziału w rynku przywozu z Chin w ujęciu kwartalnym w okresie po OD**

	IV kw. 2023	I kw. 2024	II kw. 2024 r.
Udział w rynku przywozu chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów ICE przechodzącymi na produkcję BEV	6,2 %	[3,9 % – 5,1 %] (*)	[2,9 % – 4,2 %]
Tesla	10,6 %	[8,7 % – 10,0 %]	[8,0 % – 9,5 %]
Udział w rynku całego pozostałego przywozu z Chin	8,6 %	10,4 %	14,1 %
Źródło: EEA i S&P Global Mobility			

- (\*) Dane za I i II kw. 2024 r. nie są publicznie dostępne, dlatego w celu ochrony poufności danych dotyczących pojazdów Tesli Komisja musiała przedstawić odpowiednie dane dotyczące Tesli i przywozu dokonywanego przez chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów ICE przechodzącymi na produkcję BEV również w przedziałach, ponieważ w przeciwnym razie dane dotyczące pojazdów Tesli można by obliczyć poprzez odliczenie.

- (997) Z powyższej tabeli 13 wynika, że udział w rynku całego pozostałego przywozu z Chin znacznie wzrósł w drugim kwartale 2024 r., osiągając 14,1 %. Wynikało to z przywozu z grupy Geely marek Volvo i Polestar, a także ze wzrostu udziału w rynku BYD i SAIC.



- (998) Z tabeli 13 powyżej wynika również, że w okresie po OD udział w rynku przywozu chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów ICE przechodzącymi na produkcję BEV i pojazdów Tesla zmniejszył się, podczas gdy udział w rynku przywozu wszystkich pozostałych chińskich producentów eksportujących znacznie wzrósł. Potwierdza to wniosek Komisji zawarty w motywie 1138 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którym w dającej się przewidzieć przyszłości wzrost udziału w rynku przywozu z Chin będzie następował głównie za sprawą chińskich marek.
- (999) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że ponieważ Komisja włączyła do przemysłu Unii w zakresie BEV, niezależnie od marek lub producentów oryginalnego sprzętu, przedsiębiorstwa produkujące BEV w Unii, unijna produkcja BEV i podmioty Volvo również zostały włączone do unijnej produkcji i producentów BEV, a zatem przywóz Volvo powinien zostać włączony do przywozu unijnych producentów BEV. Ponadto przywóz BEV pochodzących z Chin dokonywany przez japońskie marki działające w Unii w okresie objętym dochodzeniem i później nie może być uwzględniony jako przywóz BEV chińskich marek, jak uczyniła to Komisja.
- (1000) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Podobnie jak w przypadku dawnej europejskiej marki MG (obecnie należącej do chińskiej grupy SAIC), Polestar i marka Volvo są własnością chińskiej grupy Geely. Marki europejskie, które są produkowane w Chinach i nie zostały uznane za marki chińskie, takie jak Dacia Spring, BMW X2, Mini, Cupra, należą odpowiednio do Renault, BMW i Volkswagena, podczas gdy marka Smart jest w połowie własnością Mercedes Benz i w połowie własnością Geely. Jeśli chodzi o BEV japońskich marek pochodzące z Chin (choćby CCCME i rząd ChRL nie sprecyzowały, o które marki chodzi), wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL przywóz ten nie został uznany za BEV marek chińskich.
- (1001) CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że zarzut, iż chiński przywóz BEV zwiększył udział w rynku po OD, a zwłaszcza w drugim kwartale 2024 r., był nieobiektywny, ponieważ był tymczasowy i powinien być postrzegany w kontekście zbliżającego się wprowadzenia środków wyrównawczych, jak podkreśliło europejskie obserwatorium paliw alternatywnych Komisji Europejskiej, które stwierdziło, że: „rynek BEV w czerwcu charakteryzował się kilkoma istotnymi czynnikami. W szczególności rynek zareagował na zbliżające się zmiany ceł przywozowych dla pojazdów typu BEV Made-in-China (MiC), co doprowadziło do krótkiego wzrostu sprzedaży. Modele takie jak MG4 i Volvo EX30 odnotowały rekordową liczbę rejestracji, ponieważ konsumenci działali szybko, aby zabezpieczyć pojazdy przed wzrostem taryf”<sup>(140)</sup>.
- (1002) Fakt, że udział chińskiego przywozu BEV w rynku wzrósł w drugim kwartale 2024 r., nie jest zarzutem, lecz faktem. Ponadto wskazane przez europejskie obserwatorium paliw alternatywnych powody wzrostu udziału chińskich BEV w rynku rzeczywiście pokazały, że udział chińskich BEV w rynku będzie nadal rósł bez nałożenia ceł wyrównawczych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1003) CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że stwierdzenie Komisji, zgodnie z którym przywóz własny dokonywany przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu zmniejszył się po OD, nie opierało się na obiektywnej ocenie w czwartym kwartale 2023 r., ponieważ udział w rynku ich własnego przywozu wzrósł i wynosił 6,2 %, czyli tyle samo co w trzecim kwartale 2024 r., a w rzeczywistości był wyższy niż średni udział w rynku przywozu własnego tych producentów unijnych w wysokości 5,5 % w okresie objętym dochodzeniem.
- (1004) Poza tym, że twierdzenie to zawierało błąd pisarski, było ono również częściowo błędne pod względem faktycznym i bezzasadne. Przede wszystkim Komisja uznała, że CCCME odniosła się w swoim wniosku do udziału w rynku w trzecim kwartale 2023 r., a nie w 2024 r., ponieważ trzeci kwartał 2024 r. nie był objęty dochodzeniem. Ponadto udział w rynku BEV przywożonych z Chin przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu nie wynosił 6,2 % w trzecim kwartale 2023 r., ale 6,3 % (zob. tabela 12 niniejszego rozporządzenia). Udział w rynku BEV przywożonych z Chin przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu wynosił 6,2 % w czwartym kwartale 2023 r., czyli był wyższy niż średni udział w rynku w okresie objętym dochodzeniem wynoszący 5,5 %. CCCME zignorowała jednak w swoim twierdzeniu fakt, że w pierwszym i drugim kwartale 2024 r. udział w rynku przywozu chińskich BEV przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu stale spadał poniżej udziału w rynku w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(140)</sup> Komisja Europejska, europejskie obserwatorium paliw alternatywnych, „Europe EV Sales Analysis: Key Insights on June 2024 Registrations”, 14 sierpnia 2024 r., dostępne pod adresem: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/europe-ev-sales-analysis-key-insights-june-2024-registrations#:~:text=In%20June%202024%2C%20the%20European,modest%20growth%20of%204%25%20YoY.>

- (1005) CCCME i GOC twierdzili również, że Komisja, biorąc pod uwagę niewielki spadek udziału w rynku przywozu własnego dokonywanego przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu w pierwszym kwartale 2024 r. i drugim kwartale 2024 r. (w porównaniu ze średnią wynoszącą 5,5 % w trakcie dochodzenia), nie wzięła pod uwagę, że ten spadek udziałów w rynku „mógł być tymczasowy” i wymieniła kilka powodów w tym względzie.
- (1006) Komisja zwróciła uwagę na sprzeczność między twierdzeniem CCCME i rządu ChRL zawartym w motywie 1003 niniejszego rozporządzenia, w którym CCCME i rząd ChRL oskarżyły Komisję o brak obiektywizmu w ocenie, że udział w rynku chińskich pojazdów BEV przywożonych przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu zmniejszył się po OD, a przyznaniem przez CCCME i rząd ChRL w twierdzeniu zawartym w motywie 1005 niniejszego rozporządzenia, że udział w rynku chińskich pojazdów BEV przywożonych przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu faktycznie zmniejszył się po OD. Ponadto Komisja zauważyła, że nawet CCCME nie była pewna, co twierdziła, ponieważ stwierdziła, że spadek udziału w rynku „mógł być tymczasowy”. Wykazano zatem, że CCCME była świadoma, że spekuluje, iż spadek udziału w rynku miał charakter tymczasowy. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1007) CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że jeżeli chodzi o spółkę Tesla, jej udział w rynku przywozu własnego w czwartym kwartale 2023 r., w pierwszym i drugim kwartale 2024 r., mieścił się w tym samym zakresie co średni udział w rynku jego własnego przywozu w okresie objętym dochodzeniem i nie odnotował faktycznego spadku. Ponadto CCCME twierdziła, że przywóz spółki Tesla był wyższy w przeszłości i mógł równie dobrze wzrosnąć, biorąc pod uwagę, że przywóz własny tej spółki będzie podlegał niższej stawce celnej wynoszącej 9 %.
- (1008) Jak pokazano w tabeli 11 niniejszego rozporządzenia, udział w rynku chińskiego przywozu dokonanego przez spółkę Tesla w okresie objętym dochodzeniem wynosił 9,8 %; udziały w rynku w pierwszym i drugim kwartale 2024 r. były jednak niższe od średniego udziału w rynku w okresie objętym dochodzeniem. Jak stwierdzono w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia, Komisja nie mogła ujawnić dokładnych udziałów w rynku przywozu spółki Tesla z Chin, ponieważ informacje te były objęte prawami autorskimi. Ponadto nie miało znaczenia, że przywóz spółki Tesla z Chin może w przyszłości wzrosnąć, ponieważ jej indywidualna stawka celna była niższa niż w przypadku pozostałych chińskich eksporterów, gdyż ocena przyszłego wzrostu udziału w rynku musi zostać przeprowadzona przy braku cel. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1009) Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja nie odpowiedziała na dowody przedstawione w uwagach do rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z którymi oprócz MG żaden inny chiński BEV nie konkurował w rzeczywistości z unijnymi producentami BEV, a producenci unijni zdominowali unijny rynek BEV. Na poparcie tego twierdzenia CCCME odniosła się do danych rynkowych BEV z czerwca 2024 r. opublikowanych przez europejskie obserwatorium paliw alternatywnych Komisji, które rzekomo potwierdzają, że: (i) producenci unijni nie stracili udziału w rynku oraz (ii) MG był jedynym chińskim BEV, który konkurował z producentami unijnymi<sup>(141)</sup>. Ponadto CCCME twierdziła, że te same wnioski zostały potwierdzone w sprawozdaniu PwC – Strategia i sprawozdanie za II kwartał 2024 r.<sup>(142)</sup>
- (1010) Twierdzenie to jest bezzasadne, ponieważ dowody potwierdzające wykorzystane do uzasadnienia tego twierdzenia nie są istotne. Wynika z tego, że Komisja zauważyła, iż dane rynkowe opublikowane przez europejskie obserwatorium paliw alternatywnych Komisji nie dotyczyły konkurencji między pojazdami BEV produkowanymi w Unii a chińskimi pojazdami BEV ani zmian udziału w rynku unijnych producentów pojazdów BEV w porównaniu z udziałem w rynku chińskich pojazdów BEV. Ponadto nie było jasne, dlaczego CCCME twierdziła, że w sprawozdaniu „PwC – Strategia i II kwartał 2024 r.” zawarto taki wniosek na s. 6, jak stwierdzono w motywie 1009 niniejszego rozporządzenia. Na s. 6 tego sprawozdania przedstawiono bowiem „najlepiej sprzedające się pojazdy BEV w pierwszym półroczu 2024 r. (zmiana w rankingu w pierwszym półroczu 2024 r. w porównaniu z I kw. 2024 r.)” w Europie, Chinach i Stanach Zjednoczonych. W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(141)</sup> Komisja Europejska, europejskie obserwatorium paliw alternatywnych, „Europe EV Sales Analysis: Key In-sights on June 2024 Registrations”, [Analiza sprzedaży pojazdów elektrycznych w Europie: Kluczowe spostrzeżenia dotyczące rejestracji w czerwcu 2024 r.], 14 sierpnia 2024 r., dostępne pod adresem: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/news/europe-ev-sales-analysis-key-insights-june-2024-registrations#:~:text=In%20June%202024%2C%20the%20European,modest%20growth%20of%204%25%20YoY.>

<sup>(142)</sup> PwC – Strategy & „Electric Vehicles Sales Review Q2 2024” [Przegląd sprzedaży pojazdów elektrycznych w drugim kwartale 2024 r.], lipiec 2024 r., dostępne na stronie <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2024-q2.html>, s. 6.

### 5.2.2. *Pozostałe elementy: rentowność i inne wskaźniki ekonomiczne*

- (1011) Jak wyjaśniono w motywach 1088, 1101 i 1102 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, rentowność przemysłu Unii zaczęła spadać w okresie objętym dochodzeniem, kiedy to przywóz z Chin był na najwyższym poziomie.
- (1012) Z dodatkowych informacji zgromadzonych na potrzeby danych z okresu po OD wynika, że rentowność przemysłu Unii była coraz mniejsza, jak wyjaśniono w motywie 961, podczas gdy udział w rynku nadal spadał, jak wykazano w motywie 959, natomiast udział chińskich marek w rynku nadal rósł w okresie po OD i osiągnął poziom 14,1 % w drugim kwartale 2024 r., jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia.

### 5.3. **Uwagi zainteresowanych stron po wprowadzeniu środków tymczasowych**

- (1013) Uwagi dotyczące zagrożenia wystąpieniem szkody otrzymano od CCCME, rządu ChRL, grupy Geely, NIO, przedsiębiorstwa 18 i VDA.

#### 5.3.1. *Charakter przedmiotowego subsydium lub subsydiów oraz skutki handlowe, jakie mogą z nich wyniknąć*

- (1014) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL argumentowali, że stwierdzenie Komisji, zgodnie z którym przywóz BEV z Chin był objęty subsydiami, opierało się na ustaleniach niezgodnych z zasadami WTO, w związku z czym ocena ta podważyła wszelkie ustalenia dotyczące skutków handlowych, które mogą wyniknąć z domniemanego subsydiowania.
- (1015) Komisja zauważyła, że CCCME nie rozwinęła swojego twierdzenia, że ustalenia dotyczące subsydiowania dokonane przez Komisję w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych były niezgodne z zasadami WTO. Uwagi przedstawione przez rząd ChRL dotyczące ustalenia subsydiowania omówiono w sekcji 3 powyżej. Argument ten został więc odrzucony jako nieuzasadniony.
- (1016) CCCME i rząd ChRL powtórzyli również niektóre ze swoich uwag dotyczących podjęcia cenowego i tłumienia cen, które podsumowano i omówiono szczegółowo w motywach 765–811 niniejszego rozporządzenia. CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych nowych dowodów w tym zakresie, w związku z czym argumenty te zostały odrzucone.
- (1017) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1106–1110 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

#### 5.3.2. *Znaczne tempo wzrostu przywozu towarów po cenach subsydiowanych na rynek Unii, wskazujące na prawdopodobieństwo znacznego wzrostu przywozu*

- (1018) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że przeprowadzona przez Komisję ocena zagrożenia wystąpieniem szkody opierała się na niespójnych danych i braku paralelizmu, ponieważ z jednej strony do celów oceny wielkości przywozu BEV i jego wpływu na ceny uwzględniono cały przywóz BEV z Chin, ale z drugiej strony ocenę zagrożenia wystąpieniem szkody oparto wyłącznie na przywozie BEV będących własnością Chin/przywozie BEV chińskiej marki, co potwierdzono w motywach 1125–1128, 1157–1159 i 1213 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ten argument powtórzono także po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (1019) Twierdzenie to jest bezpodstawne. W motywie 1131 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w odpowiedzi na podobny argument CCCME i rządu ChRL, jak określono w motywie 1130 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja stwierdziła, że przedmiotem dochodzenia był cały przywóz subsydiowany BEV pochodzących z Chin, niezależnie od własności określonego przedsiębiorstwa. Fakt, że w niektórych motywach rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła różne aspekty przywozu BEV będących chińską własnością lub BEV chińskiej marki, nie oznacza, że ocena zagrożenia wystąpieniem szkody opierała się wyłącznie na przywozie BEV będących chińską własnością lub przywozie BEV chińskiej marki. Komisja zbadała przywóz dotyczący chińskich marek, aby dodatkowo potwierdzić swoje ustalenia dotyczące prawdopodobnego wzrostu przywozu subsydiowanego na rynek unijny, biorąc pod uwagę charakter przedmiotowego subsydiowania. W innych motywach rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, takich jak 1136 i 1137, Komisja wyjaśniła elementy przyszłego przywozu BEV przez przemysł Unii. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (1020) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że bezspornym pozostaje fakt, że próba chińskich producentów eksportujących składała się wyłącznie z producentów BEV chińskiej marki, co oznacza, że analizę wpływu na ceny przeprowadzono wyłącznie na podstawie przywozu BEV chińskiej marki.
- (1021) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami. Geely, jeden z producentów eksportujących objętych próbą, również dokonywał wywozu w okresie objętym dochodzeniem marki Smart, która nie jest chińską marką. Jak wyjaśniono w motywie 793 niniejszego rozporządzenia na potrzeby analizy skutków cenowych, Komisja przeprowadziła dwie różne analizy, tj. analizę (i) podjęcia cenowego na podstawie przywozu BEV od trzech chińskich producentów eksportujących objętych próbą w okresie objętym dochodzeniem oraz (ii) tłumienia cen w całym okresie badanym, w której uwzględniono cały przywóz chińskich BEV. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1022) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że wielkość przywozu BEV z Chin faktycznie wzrosła między 2022 r. a okresem objętym dochodzeniem, a wzrost przywozu w jednym roku okresu badanego nie jest ani wystarczającą, ani reprezentatywną podstawą do wyciągnięcia wniosków na temat przyszłego znacznego wzrostu przywozu, jak uczyniła to Komisja do celów oceny zagrożenia wystąpieniem szkody.
- (1023) Twierdzenie to również nie jest zasadne. W rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych Komisja nie stwierdziła, że przywóz z Chin wzrosł ze względu na fakt, że wielkość chińskich marek wzrosła między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem. W rzeczywistości Komisja stwierdziła, że przywóz z Chin wzrosł po dokonaniu oceny kilku środków wskazujących na prawdopodobieństwo dalszego znacznego wzrostu przywozu w motywach 1113–1118 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, atrakcyjność przemysłu Unii w motywach 1119–1129 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, prawdopodobną zmianę udziału w rynku przywozu z Chin na rynek unijny w motywach 1130–1137 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto w motywie 1138 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że prawdopodobne jest, iż w dającej się przewidzieć przyszłości nastąpi wzrost udziałów w rynku głównie chińskich marek, biorąc pod uwagę dużą liczbę zapowiedzi wprowadzenia nowych modeli BEV na rynek unijny, składanych przez chińskich producentów eksportujących, jak wyjaśniono w motywach 1126 i 1127 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, podczas gdy unijni producenci oryginalnych pojazdów ICE przechodzący na produkcję BEV nie ogłosili żadnych dużych planów przywozu BEV z Chin, przy czym większość z nich dokonywała przywozu z Chin jednego modelu lub marki BEV w znacznie mniejszych ilościach w porównaniu z ich produkcją w Unii. Ponadto unijne zapasy chińskich pojazdów BEV, jak ustalono w motywach 1157–1159 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, są istotnym wskaźnikiem przyszłej presji wywieranej przez chińskie BEV na przemysł Unii, ponieważ ilości te są wyraźnie przeznaczone głównie do sprzedaży na rynku unijnym. W związku z tym argument ten odrzucono.

*Tempo wzrostu przywozu towarów z Chin i ich udziału w rynku*

- (1024) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja błędnie oceniła stopę wzrostu przywozu na podstawie danych organów celnych państw członkowskich, a nie na podstawie rejestracji, z których wynika mniejszy wzrost wielkości przywozu. Ten argument powtórzono także po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (1025) CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, dlaczego stopę wzrostu przywozu należy oceniać na podstawie rejestracji, a nie rzeczywistego przywozu. Należy przypomnieć, że rejestracje obejmują jedynie przywóz BEV, które zostały sprzedane i zarejestrowane, a przywiezione BEV, które nie zostały sprzedane, nie są objęte danymi odnoszącymi się do rejestracji. Ponadto testem prawnym, określonym w art. 8 ust. 8 lit. b) rozporządzenia podstawowego, jest „tempo wzrostu przywozu”, a nie przywozu odsprzedanego na rynku unijnym. Niemniej jednak łączny przywóz BEV z Chin, które zostały zarejestrowane, również wzrósł w okresie badanym, jak wyjaśniono w tabeli 2b rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zarówno pod względem wielkości, jak i udziału w rynku. Wzrost wielkości i udziału w rynku łącznego przywozu i całkowitego przywozu, który został zarejestrowany, jak wyjaśniono w tabelach 2a i 2b rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, był podobny. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1026) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie przeanalizowała oddzielnie wielkości i wzrostu udziału w rynku przywozu BEV chińskiej marki oraz że w analizach wielkości i wpływu na ceny Komisja połączyła przywóz własny z przywozem BEV chińskiej marki, aby stwierdzić wzrost

wielkości przywozu i udziału w rynku przywozu BEV z Chin, ponieważ (i) przywóz BEV z Chin utrzymywał się znacznie poniżej poziomu przywozu własnego przemysłu Unii w okresie badanym, (ii) całkowity udział w rynku i tempo wzrostu udziału w rynku przywozu BEV z Chin były znacznie niższe niż w przypadku przywozu własnego dokonywanego przez unijnych producentów BEV oraz (iii) całkowity przywóz z państw trzecich był stale wyższy niż przywóz BEV chińskiej marki do Unii w badanym okresie i miał dwukrotnie większy udział w rynku niż przywóz BEV chińskiej marki w okresie objętym dochodzeniem. VDA twierdziło również, że Komisja powinna przywrócić się przywozowi z Chin na poziomie poszczególnych producentów.

- (1027) Powyższe twierdzenie CCCME i rządu ChRL było sprzeczne z ich twierdzeniem przedstawionym przed wprowadzeniem środków tymczasowych, tj. że aby ocenić wielkość chińskiego przywozu BEV i prawdopodobieństwo wzrostu takiego przywozu w przyszłości, należy ocenić cały przywóz BEV z Chin, a w szczególności przywóz własny dokonywany przez przemysł BEV w Unii, jak określono w motywie 1130 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Jak wyjaśniono w motywie 1131 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przedmiotem obecnego dochodzenia był cały przywóz subsydiowany BEV pochodzących z Chin, niezależnie od własności określonego przedsiębiorstwa. W związku z tym nie ma znaczenia, czy przywóz BEV chińskiej marki lub ich udział w rynku był niższy od przywozu własnego przemysłu Unii, czy też wzrósł tylko między 2022 r. a okresem objętym dochodzeniem. Ponadto nie było jasne, w jakim zakresie przywóz z państw trzecich należy uwzględnić przy określaniu wpływu przywozu z Chin na potrzeby oceny zagrożenia wystąpieniem szkody. W związku z tym w sekcjach dotyczących szkody i zagrożenia wystąpieniem szkody Komisja oceniła cały przywóz BEV z Chin. Domniemany wpływ przywozu z innych państw trzecich został jednak przeanalizowany w motywie 1191 niniejszego rozporządzenia, w którym Komisja stwierdziła, że udział tego przywozu w rynku wykazywał tendencję spadkową między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem, podczas gdy średnie ceny importowe wykazywały tendencję wzrostową w całym okresie badanym. Ponadto ceny przywozu z innych państw trzecich były znacznie wyższe od średniej ceny importowej przywozu z Chin podczas OD. Na tej podstawie nie wydaje się, aby przyczyniały się one do zagrożenia wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii. Wniosek ten potwierdzają również dane z okresu po OD, jak wyjaśniono w motywach 1178–1186 niniejszego rozporządzenia. Ponadto w motywie 1138 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że prawdopodobne jest, iż w dającej się przewidzieć przyszłości nastąpi wzrost udziałów w rynku głównie chińskich marek w odpowiedzi na twierdzenie CCCME i rządu ChRL, jak wyjaśniono w motywie 1130 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przy czym wniosek ten wyciągnięto na podstawie oceny dokonanej w motywach 1136 i 1137 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1028) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja po prostu stwierdziła, że udział w rynku BEV chińskiej marki wzrośnie w dającej się przewidzieć przyszłości, a tym samym wzrośnie cały chiński przywóz pojazdów BEV, ale Komisja nie uwzględniła swoich własnych ustaleń dotyczących spadku przywozu własnego przemysłu Unii i jego udziału w rynku po OD.
- (1029) Twierdzenie to również jest niezgodne z faktami. W motywie 1138 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja stwierdziła, że jest prawdopodobne, iż w dającej się przewidzieć przyszłości nastąpi wzrost udziałów w rynku głównie ze strony marek chińskich. Wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL Komisja nie stwierdziła, że cały chiński przywóz BEV wzrośnie w dającej się przewidzieć przyszłości. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1030) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1111–1112 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

*Środki wskazujące na prawdopodobieństwo dalszego znacznego wzrostu przywozu*

- (1031) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że ocena Komisji dotycząca prawdopodobnego wzrostu wywozu BEV z Chin do Unii z powodu domniemanej polityki rządu ChRL nie opierała się na konkretnych dowodach. W szczególności CCCME i rząd ChRL twierdzili, że odniesienie do zdolności produkcyjnych Chin nie może być rozumiane jako wywóz, a w żadnym z dokumentów, na których oparła się Komisja, nie przedstawiono dowodów na wzrost wywozu do Unii lub jakiegokolwiek ukierunkowania na rynek unijny, ani wzmianek na ten temat. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja przywiązała dużą wagę do twierdzeń Chin (tj. prezydenta Chin), ale pominęła twierdzenia producentów przemysłu Unii, że ich produkcja rośnie i nie są narażeni oni na szkodę ze strony przywozu BEV z Chin oraz że sami tworzą/rozszerzają produkcję w Chinach. Ten argument powtórzono także po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.

- (1032) Po pierwsze, w motywie 1113 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że istnieją dowody na to, że polityka rządu ChRL była ukierunkowana na produkcję, a w szczególności wywóz BEV. W motywie 1115 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych przedstawiono ustalenie Komisji, zgodnie z którym pojazdy NEV (BEV i PHEV) były bardzo ważne dla chińskiej gospodarki, a prezydent Chin w swoim orędziu na nowy rok 2024 stwierdził, że pojazdy NEV są „nowym dowodem na zdolności produkcyjne Chin”. W związku z tym odniesienie do zdolności produkcyjnych Chin dotyczyło produkcji, a nie wywozu. W tym samym motywie 1115 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja przedstawia swoje ustalenia, zgodnie z którymi chińscy producenci BEV nie ograniczali się jedynie do swojego rynku krajowego, ponieważ rząd ChRL zachęcał chińskich producentów BEV do wchodzenia na rynki zagraniczne i na wiele sposobów wspierał ich w zwiększaniu sprzedaży eksportowej, w tym przez tworzenie solidnego doradztwa prawnego, badań oraz systemów certyfikacji. W tym względzie Komisja odniosła się do planu na lata 2021–2035, w którym określono pięć zadań strategicznych dla chińskiego przemysłu NEV na najbliższe 15 lat, oraz do planu chińskiego miasta Shenzhen dotyczącego zwiększenia wywozu samochodów, jak wyjaśniono szczegółowo w motywie 1116 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 428 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w statucie banku EXIM 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. Ponadto spośród wszystkich rynków eksportowych dostępnych dla chińskich eksporterów w motywach 1119–1129 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja szczegółowo wyjaśniła swoją ocenę powodów, dla których rynek unijny był najbardziej atrakcyjnym rynkiem eksportowym dla chińskich producentów eksportujących.
- (1033) Jeżeli chodzi o wspomniane przez CCCME i rząd ChRL twierdzenia producentów unijnych w prasie, takie twierdzenia zostały przedstawione przez przedsiębiorstwa narażone na działania odwetowe ze strony Chin i uznano, że nie są one równoważne z twierdzeniami prezydenta Chin odnoszącymi się do chińskiej polityki przemysłowej w odniesieniu do BEV. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1034) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że rosnąca produkcja BEV w Chinach nie była dowodem na wzrost wywozu do Unii.
- (1035) Komisja nie wyciągnęła takiego wniosku w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych. Fakt, że produkcja w Chinach i wywóz do Unii wzrósł, opierała się na danych przedstawionych w tabelach 14 i 16 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1036) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że duża część wzrostu produkcji w Chinach wynikała z tego, że unijni producenci BEV produkowali w Chinach. CCCME i rząd ChRL powtórzyli to twierdzenie po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, twierdząc ponadto, że Komisja nie mogła oczekiwać od zainteresowanych stron przedstawienia danych dotyczących produkcji producentów unijnych w Chinach, podczas gdy w rzeczywistości Komisja rzekomo działała w celu ochrony unijnych producentów BEV.
- (1037) Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych konkretnych danych na temat wielkości produkcji BEV producentów unijnych w odniesieniu do produkcji innych chińskich producentów. Ponadto CCCME, rząd ChRL ani żadne inne zainteresowane strony nie mogą podnosić wszelkiego rodzaju spekulacyjnych twierdzeń i oczekiwać, że Komisja zbierze informacje w tym zakresie. CCCME lub każda inna zainteresowana strona mają prawny obowiązek przedstawienia dowodów na poparcie swoich twierdzeń. Ponadto Komisja nie jest zobowiązana do przeprowadzenia z własnej inicjatywy dalszych dochodzeń opartych na spekulacyjnych, a nie szczegółowych twierdzeniach zainteresowanych stron, tym bardziej gdy Komisja dysponuje już wystarczająco wiarygodnymi danymi, jak ma to miejsce w przypadku środków wskazujących na prawdopodobieństwo dalszego znacznego wzrostu przywozu. Argument ten został więc odrzucony jako nieuzasadniony.
- (1038) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że przeprowadzona przez Komisję ocena wywozu z Chin była błędna i że byłaby o 42 % niższa niż dane przedstawione przez Komisję w tabeli 16 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

- (1039) Jak wyjaśniono w motywie 738 niniejszego rozporządzenia, dane w tabeli 16 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, odnoszące się do wywozu BEV z Chin, oparto na bazie danych GTA z wykorzystaniem kodu produktu 8703 80. CCCME nie określiła, jaki kod produktu wykorzystwała do wyodrębnienia chińskich danych dotyczących wywozu BEV. Argument ten został więc odrzucony jako nieuzasadniony.
- (1040) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że statki do przewozu samochodów z Chin grupy BYD i przedsiębiorstwa Chery, o których wspomina Komisja w motywie 1117 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, nie zawierają żadnych informacji na temat potencjalnego wywozu do Unii, ponieważ (i) nie był to pierwszy przemysł, który kupuje statki w celu zmniejszenia kosztów i złagodzenia problemu wąskich gardeł w transporcie, (ii) zarówno grupa BYD, jak i przedsiębiorstwo Chery prowadzą produkcję w Unii oraz (iii) statki te nie mogą być wykorzystywane do wywozu BEV z Chin do Unii, lecz z Unii do reszty świata. Ten argument powtórzono także po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (1041) W motywie 1117 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych Komisja odniosła się nie tylko do statków BYD i Chery, ale również do innych chińskich przedsiębiorstw. W rzeczywistości Komisja stwierdziła, że w latach 2023–2026 chińskie stocznie mogą dostarczyć ponad 200 statków, co stanowi dwukrotność liczby statków dostarczonych w latach 2015–2022. Fakt, że przedsiębiorstwa te zamawiają tak dużą liczbę statków, wyraźnie świadczy o ich zamiarze wywozu. Ponadto fakt, że BYD i Chery mogą rozpocząć produkcję w Unii, nie oznaczał, że niektóre modele BEV nie będą nadal wywożone z Chin, przy czym CCCME nie przedstawiła żadnych dowodów wskazujących na potencjalne miejsca przeznaczenia wywozu w tym zakresie. Ponadto Komisja odniosła się do swoich ustaleń dotyczących atrakcyjności rynku unijnego w motywach 1119–1129 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych oraz w motywach 1045–1060 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1042) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja przyznała, iż niektórzy chińscy producenci planują rozpoczęcie produkcji w Unii i, wbrew ocenie Komisji, nie był to wskaźnik wzrostu wywozu, lecz spadku wywozu do Unii.
- (1043) Plany ekspansji chińskich producentów w głównych państwach Unii opisano w motywach 1126 i 1127 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, w których wymieniono zapowiedzi niektórych chińskich producentów eksportujących dotyczące wprowadzenia na rynek unijny kilku nowych modeli BEV, a także zwiększenia ich obecności na rynku unijnym poprzez wprowadzenie BEV z Chin na rynek większej liczby państw członkowskich w perspektywie krótkoterminowej. Miało to na celu wykazanie atrakcyjności rynku unijnego dla chińskich producentów, ale nie może różnić się od ustaleń dotyczących ogromnej nadwyżki mocy produkcyjnych BEV w Chinach, dużej nadwyżki mocy produkcyjnych chińskich producentów eksportujących oraz dużego wzrostu przywozu BEV z Chin w okresie objętym dochodzeniem, potwierdzonego przez zgromadzone dane odnoszące się do zmian w okresie po OD, jak określono w sekcji 5.2 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1044) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1113–1118 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

*Atrakcyjność rynku unijnego i ukierunkowanie na rynek unijny*

- (1045) Komisja zauważyła, że oprócz państw wymienionych w motywie 1121 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych Kanada nałoży cło w wysokości 100 % na przywóz BEV z Chin od 1 października 2024 r. <sup>(143)</sup>
- (1046) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja powinna była przyrzeć się wzrostowi rynku BEV w innych państwach trzecich, a nie tylko wielkości tych rynków w okresie badanym. W tym względzie CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że BEV są ostatecznie przyszłością na całym świecie, a nie tylko w Unii. W tym względzie CCCME i rząd ChRL zauważyli w szczególności, że rynek BEV w Zjednoczonym Królestwie, Australii, Kanadzie i Japonii będzie w przyszłości rósł. CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie przyjrzała się rynkowi BEV w Afryce, na Bliskim Wschodzie i w innych gospodarkach wschodzących. Argument ten powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.

<sup>(143)</sup> [https://www.reuters.com/business/autos-transportation/trudeau-says-canada-impose-100-tariff-chinese-evs-2024-08-26/#:~:text=OTTAWA%2C%20Aug%2026%20\(Reuters\),steel%20and%20aluminum%20from%20China.](https://www.reuters.com/business/autos-transportation/trudeau-says-canada-impose-100-tariff-chinese-evs-2024-08-26/#:~:text=OTTAWA%2C%20Aug%2026%20(Reuters),steel%20and%20aluminum%20from%20China.)

- (1047) Komisja zgodziła się, że BEV, podobnie jak inne technologie, są ostatecznie przyszłością w wielu miejscach na świecie, nie tylko w Unii. W tabeli 11 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja przedstawiła największy rynek BEV na świecie oraz udział BEV w całym rynku samochodów osobowych. Na podstawie tych danych można obliczyć wielkość całego rynku samochodów osobowych. Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem, że wzrost danego rynku był bardziej znaczący niż wielkość tego rynku i udział BEV w całym rynku samochodów osobowych. Na przykład, jeżeli wielkość rynku samochodów osobowych wynosi 10 000 pojazdów, a rynek BEV rośnie o 15 % rocznie, nie przekłada się to na duży popyt na BEV, gdy całkowity rynek przewozów pasażerskich jest niewielki. Wielkość całego rynku samochodów osobowych, wielkość rynku BEV oraz udział BEV w całym rynku samochodów osobowych świadczą o przyszłym potencjale rynku BEV po zastąpieniu pojazdów ICE pojazdami BEV oraz o stanie transformacji rynku samochodów osobowych. Ponadto Komisja nie dysponowała żadnymi informacjami na temat wzrostu rynku BEV w innych państwach trzecich, a CCCME i rząd ChRL nie dostarczyli takich informacji. Komisja zauważyła również, że CCCME przedstawiła jedynie pewne niepotwierdzone informacje dotyczące wzrostu rynku pojazdów elektrycznych w Zjednoczonym Królestwie, Australii, Kanadzie i Japonii, których nie można było uznać za ważny dowód, na podstawie którego ustalenia Komisji mogły zostać podważone. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (1048) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że w odniesieniu do dostępu do rynku Komisja przyjrzała się rynkom USA i Turcji, które w przeszłości nie były kluczowymi rynkami dla chińskich BEV, a jednocześnie zignorowała inne rozwijające się kluczowe rynki chińskich BEV wokół Azji, takie jak Tajlandia i Filipiny, a także Zjednoczone Królestwo, Zjednoczone Emiraty Arabskie, Afryka i Ameryka Łacińska, gdzie cła przywozowe są niskie. Ponadto CCCME twierdziła, że w odniesieniu do Indii Komisja pominęła fakt, że Indie wprowadziły nową politykę obniżającą należności celne przywozowe do 15 % w odniesieniu do przedsiębiorstw, które rozpoczęły produkcję w Indiach w najbliższym czasie, oraz że SAIC utworzyło w Indiach spółkę joint venture, co pokazuje, że rynek indyjski nie jest zamknięty dla wywozu BEV z Chin.
- (1049) Fakt, że niektóre rynki nie były w przeszłości kluczowymi rynkami eksportowymi dla chińskich BEV, nie oznacza, że nie mogą się nimi stać w przyszłości. Ponadto, chociaż niektóre rynki wokół Azji oraz rynki Zjednoczonego Królestwa, Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Afryki i Ameryki Łacińskiej nie mają wysokich należności przywozowych na przywóz BEV z Chin, rynki te są niewielkie w porównaniu z rynkiem unijnym i amerykańskim, jak pokazano w tabeli 11 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych dowodów wskazujących na to, że dla chińskich eksporterów rynek BEV w Zjednoczonych Emiratach Arabskich i Afryce był bardziej atrakcyjny niż rynek unijny, a w aktach dochodzenia nie było żadnych informacji, które potwierdzałyby takie stwierdzenie; przeciwnie, dochodzenie wykazało, że rynek unijny był najbardziej atrakcyjny dla chińskich producentów eksportujących. Ponadto fakt, że należności celne w Indiach nie mają zastosowania do SAIC, uznano w tym względzie za niewystarczający, ponieważ takie należności mogą nadal mieć zastosowanie do innych chińskich producentów eksportujących. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1050) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że wielkość wywozu unijnych producentów BEV i ich rynków w porównaniu z wielkością wywozu chińskich producentów BEV nie wykazała, że chińska marka BEV była ukierunkowana na rynek unijny. CCCME twierdziła ponadto, że przemysł Unii nie wywozi BEV do Chin, ponieważ posiada zakłady produkcyjne w Chinach. Ponadto CCCME twierdziła, że również na producentów unijnych miały wpływ należności celne w Indiach, jednak nie oznaczało to, że przemysł Unii nie prowadził wywozu do innych państw trzecich.
- (1051) Komisja nie zrozumiała znaczenia tego twierdzenia. Fakt, że producenci unijni prowadzą wywóz do innych państw lub że unijni producenci BEV przywożą niektóre modele z Chin, nie podważa ustaleń Komisji dotyczących atrakcyjności rynku unijnego. W związku z tym twierdzenie to odrzucono jako niejasne.
- (1052) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że dokonane przez Komisję porównanie chińskich cen BEV w odniesieniu do niektórych modeli na rynku chińskim i unijnym było nieistotne dla prognoz dotyczących zwiększonego przywozu, ponieważ żaden z dwóch rynków nie był taki sam. Ponadto CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że ocena Komisji (i) jest oparta na wybranych przykładach w okresie po OD, (ii) nie uwzględniła m.in. niższych kosztów transportu i sprzedaży w Chinach oraz (iii) faktu, że konkurencja na rynku chińskim ma zasadnicze znaczenie dla rozwoju każdego przemysłu.



- (1053) Fakt, że niektóre przykłady dotyczące cen pochodziły z okresów po zakończeniu okresu objętego dochodzeniem, jest nieistotny, ponieważ analiza zagrożenia wystąpieniem szkody jest analizą prospektywną. Ponadto fakt, że koszty transportu i sprzedaży są niższe w Chinach lub że na chińskim rynku istnieje wysoka konkurencja, nie podważa ustalenia, że chińscy producenci eksportujący osiągnęli większe zyski na rynku unijnym niż na rynku krajowym. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1054) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że rynek chiński rozwijał się, a rynek unijny był bardzo mały w porównaniu z rynkiem chińskim.
- (1055) W motywach 1145–1148 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja przeanalizowała wzrost rynku chińskiego i stwierdziła, że całkowite wolne moce produkcyjne w Chinach znacznie przekraczają popyt w Chinach. Ponadto nie jest jasne, w jaki sposób fakt, że rynek unijny był mniejszy niż rynek chiński, sprawia, że rynek unijny jest mniej atrakcyjny dla chińskich producentów eksportujących. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1056) Ponadto, po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja nie wzięła pod uwagę, iż BEV nie mogą być narzucane klientom unijnym, a mogą być jedynie sprzedawane na rynku unijnym tylko wtedy, gdy klienci je kupują, a zatem to popyt i chęć klientów unijnych do zakupu BEV z Chin, a nie rzekome niższe ceny, sprawiają, że klienci kupują BEV z Chin.
- (1057) Twierdzenie to jest bezpodstawne. Przy podejmowaniu decyzji o zakupie BEV cena jest jednym z kluczowych czynników dla konsumenta.
- (1058) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że sam fakt, iż chińskie przedsiębiorstwa są obecne na rynku unijnym, nie był wystarczającym dowodem, aby stwierdzić, że wywóz wzrośnie w przyszłości. CCCME stwierdziła ponadto, że ogłoszenie przez niektóre chińskie przedsiębiorstwa wprowadzenia nowych modeli BEV w Unii nie wskazywało na wzrost wywozu do Unii, ponieważ – jak zauważył również zespół orzekający w sprawie Republika Dominikańska – środki antydumpingowe wprowadzone w odniesieniu do prętów stalowych (Kostaryka) <sup>(144)</sup> – rzekomy „zamiar” producentów eksportujących wywozu i zwiększenia udziału w rynku nie był wystarczający, aby uzasadnić wniosek, że dalszy wywóz jest nieunikniony i prawdopodobny.
- (1059) Komisja nie stwierdziła, że przywóz z Chin będzie wzrastał wyłącznie na podstawie zapowiedzi niektórych chińskich przedsiębiorstw o wprowadzeniu nowych modeli BEV w Unii. Wniosek ten wyciągnięto na podstawie oceny (i) charakteru przedmiotowego subsydium lub subsydiów oraz skutków handlowych, jakie mogą z nich wyniknąć, (ii) znaczącej stopy wzrostu przywozu towarów subsydiowanych na rynek Unii wskazującej na prawdopodobieństwo znacznego wzrostu przywozu, (iii) swobodnego dysponowania dostatecznymi rezerwami mocy produkcyjnych po stronie eksportera lub znacznego i rychłego wzrostu tych mocy, wskazującego na prawdopodobieństwo istotnego wzrostu wywozu towarów po cenach subsydiowanych na teren Unii, uwzględniając dostępność do innych rynków eksportowych dla wchłonięcia dodatkowego wywozu, (iv) faktu, czy przywóz jest prowadzony po cenach, które mogłyby w znacznym stopniu spowodować obniżenie cen lub zapobiec ich wzrostowi, który w innych warunkach miałby miejsce, oraz po cenach, które mogłyby zwiększyć popyt na dalszy przywóz; oraz (v) poziomu zapasów, jak wyjaśniono w motywach 1106–1159 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1060) W związku z tym potwierdzono wnioski przedstawione w motywach 1119–1029 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych uzupełnione motywem 1045 niniejszego rozporządzenia.

*Prawdopodobne zmiany udziału przywozu z Chin w rynku unijnym*

- (1061) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie zbadała i nie wzięła pod uwagę przywozu z Chin przez Teslę, która jest częścią przemysłu Unii, a zatem nie uwzględniła całego przywozu przemysłu Unii w swojej ocenie prawdopodobnej zmiany udziału przywozu z Chin w rynku unijnym.

<sup>(144)</sup> Sprawozdanie zespołu orzekającego, Republika Dominikańska – środki antydumpingowe wprowadzone w odniesieniu do prętów stalowych (Kostaryka), pkt 7.290.

- (1062) Twierdzenie to jest niezgodne z faktami. W motywie 1137 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że nie spodziewano się znacznego wzrostu przywozu Tesli z Chin, ponieważ wolne moce produkcyjne Tesli były bardzo niewielkie, o ile w ogóle istniały. Zgodnie z informacjami podanymi do wiadomości publicznej Tesla zamierzała 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 <sup>(145)</sup>. CCCME nie przedstawiła żadnych dowodów na to, że ocena Komisji nie była prawidłowa, i nie zgłosiła żadnych uwag. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1063) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że wniosek Komisji, zgodnie z którym przywóz unijnych producentów oryginalnego sprzętu nie wzrośnie, nie został poparty dowodami, ponieważ (i) Volkswagen rozpoczął produkcję i wywóz nowego modelu, Cupra Tavascan, do Unii od grudnia 2023 r., a przywóz ten nie został uwzględniony w danych z okresu objętego dochodzeniem, (ii) chociaż Komisja twierdziła, że BMW nie będzie dokonywać wywozu swojego modelu iX3 z Chin do Unii od 2025 r., zignorowała fakt, że BMW będzie wywozić model Mini z Chin do Unii. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że w dniu 7 lipca 2024 r. BMW publicznie oświadczyło, że zwróci się do UE o przeprowadzenie przyspieszonego przeglądu w celu uzyskania niższych należności celnych przywozowych na chińskie BEV, które mają być wywożone do UE, w związku z czym CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że takie działanie byłoby zbędne, gdyby wielkość wywozu była niewielka i nie miałyby wzrosnąć.
- (1064) W przeciwieństwie do twierdzeń CCCME i rządu ChRL w motywie 1136 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że grupa BMW zamierzała dokonać przywozu z Chin marki MINI Cooper oraz że grupa Volkswagen dokonuje przywozu marki Cupra. Przywóz marki Cupra grupy Volkswagen rzeczywiście nie mógł zostać uwzględniony w okresie objętym dochodzeniem, ponieważ w tym okresie nie dokonano takiego przywozu. Ponadto twierdzenie, że przywóz BMW z Chin nie może być mały, skoro BMW zamierza złożyć wniosek o przeprowadzenie przyspieszonego przeglądu, ma charakter czysto spekulacyjny. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (1065) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie przedstawiła prognoz dotyczących oczekiwanych scenariuszy wzrostu przywozu chińskich BEV i chińskiej marki BEV oraz ich rynku. Ten argument powtórzono także po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (1066) Zgodnie z art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego Komisja nie jest zobowiązana do sporządzania prognoz dotyczących oczekiwanych scenariuszy wzrostu przywozu chińskich BEV i chińskiej marki BEV oraz ich udziału w rynku. W motywach 1130–1138 Komisja wyjaśniła jednak prawdopodobne zmiany udziału przywozu z Chin w rynku unijnym. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1067) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie oceniła przywozu BEV z Chin w kontekście rosnącego popytu w Unii i oczekiwanego wzrostu w przyszłości. Ten argument powtórzono także po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (1068) Twierdzenie to również jest niezgodne z faktami. Analiza Komisji dotycząca przywozu BEV z Chin została również przeprowadzona na podstawie udziałów w rynku, które uwzględniają wzrost popytu. Na przykład w motywie 1128 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że Transport & Environment szacuje, iż 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. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1069) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA stwierdziło, że wniosek Komisji zawarty w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z którym udział chińskich marek w rynku wzrośnie w dającej się przewidzieć przyszłości, jest mylący i nie uwzględnia istotnych kwestii. W szczególności VDA stwierdziło, że (i) wniosek ten opierał się na motywach 1130–1137 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w których Komisja wykazała, że przywóz chińskich marek wzrósł, (ii) w swojej ocenie Komisja zignorowała fakt, że udział w rynku przywozu

<sup>(145)</sup> <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.>

od europejskich producentów oryginalnego sprzętu wzrósł o 18,3 % w latach 2020–2022 zgodnie z tabelą 12a rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, podczas gdy udział w rynku przywozu chińskich producentów oryginalnego sprzętu wzrósł jedynie o 2,7 % w tym samym okresie, (iii) wbrew temu, co Komisja stwierdziła w motywie 1137 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, tj. że udział w rynku przywozu Tesli z Chin zmniejszył się ze względu na fakt, że moce produkcyjne w Chinach były niewielkie, udział w rynku przywozu Tesla zmniejszył się, ponieważ Tesla otworzyła zakład produkcyjny w Niemczech i w ten sposób zaopatruje rynek unijny z Niemiec, (iv) w motywie 1136 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja wyjaśniła planowane wprowadzenie nowych i konkretnych modeli przez producentów unijnych w Chinach i stwierdziła, że nie doprowadzi to do znacznego wzrostu udziału w rynku przywozu związanego z Unią do Unii w bardzo krótkim czasie i w najbliższej przyszłości, nie wyjaśniając, w jaki sposób Komisja doszła do tego wniosku, podczas gdy w motywie 1138 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych dokonano oceny, zgodnie z którą chińscy producenci oryginalnego sprzętu zyskują udziały w rynku, nie wskazując konkretnych modeli, zatem takich wniosków nie można było wyciągnąć z przedstawionych danych, a więc wyciągnięto je arbitralnie.

- (1070) Pkt (i) jest niezgodny z faktami. W motywach 1130–1137 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych wyjaśniono nie tylko, że udział chińskich marek w rynku wzrósł między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem, ale również powody, dla których ich udział w rynku ma wzrosnąć w dającej się przewidzieć przyszłości.
- (1071) Jeżeli chodzi o pkt (ii), Komisja nie zignorowała wielkości wzrostu udziału w rynku przywozu dokonywanego przez europejskich producentów oryginalnego sprzętu w porównaniu ze wzrostem udziału w rynku przywozu z chińskich marek. W odniesieniu do dającej się przewidzieć przyszłości, jak wyjaśniono w motywach 1136–1138 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja stwierdziła jednak, że prawdopodobne jest zwiększenie udziałów w rynku głównie ze strony chińskich marek. Wniosek ten potwierdzają również dane z okresu po OD, które wykazały, że przywóz chińskich marek wzrósł znacząco do 14 % w drugim kwartale 2024 r., podczas gdy przywóz od europejskich producentów oryginalnego sprzętu zmniejszył się, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia.
- (1072) Pkt (iii) również jest niezgodny z faktami. W motywie 1137 Komisja stwierdziła, że nie spodziewano się znacznego wzrostu przywozu Tesli z Chin z powodu bardzo niewielkich wolnych mocy produkcyjnych Tesli, a nie ich spadku. Ponadto, pomimo swojej fabryki w Niemczech, Tesla nadal dokonuje przywozu z Chin nawet tego samego modelu BEV, który produkuje w Niemczech.
- (1073) Podpunkt (iv) jest również niezgodny z faktami. Modele chińskich marek zostały określone w motywach 1126 i 1127 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto w motywie 1136 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła, że w przeciwieństwie do dużej liczby zapowiedzi składanych przez chińskich producentów eksportujących producenci oryginalnych pojazdów ICE z Unii, którzy przechodzą na produkcję BEV, nie ogłosili żadnych istotnych planów przywozu BEV z Chin. Jak wyjaśniono w motywie 1071 niniejszego rozporządzenia, wniosek ten potwierdzają również dane z okresu po OD, z których wynika, że przywóz chińskich marek wzrósł znacząco do 14 % w drugim kwartale 2024 r., podczas gdy przywóz od europejskich producentów oryginalnego sprzętu zmniejszył się, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia.
- (1074) W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1075) W odniesieniu do kwestii spółki Tesla i jej produkcji w Niemczech, po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, VDA stwierdziło, że prognoza Transport & Environment wykazała, że udział w rynku pojazdów BEV spółki Tesla produkowanych w Chinach spadł w 2023 r. w wyniku produkcji spółki Tesla w Niemczech. W związku z tym VDA argumentowało, że dostosowania w międzynarodowej sieci produkcji producentów mają wpływ na międzynarodowy przywóz i wywóz ich produktów oraz że Komisja nie uwzględniła tego punktu w swojej odpowiedzi.
- (1076) Komisja nie zakwestionowała faktu, że dostosowania w międzynarodowej sieci produkcji producentów miały wpływ na międzynarodowy przywóz i wywóz ich produktów. Ponadto VDA nie wyjaśniło, jakie konkretne wnioski należy wyciągnąć z tego ogólnego założenia w przedmiotowej sprawie, i nie wyjaśniło, który punkt nie został uwzględniony w odpowiedzi Komisji. W związku z powyższymi argumentami te zostały odrzucone.

- (1077) Ponadto po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA stwierdziło, że produkcja niemieckich producentów BEV wzrosła w latach 2020–2023, a perspektywa producentów europejskich, którzy zwiększyli produkcję BEV w celu zaopatrywania rynku unijnego, została pominięta w ustaleniach, podczas gdy w rzeczywistości przyczyniła się ona do rozwoju udziałów w rynku.
- (1078) Twierdzenie to jest bezpodstawne. Fakt, że producenci unijni wybudowali zakłady produkcyjne BEV w celu zaopatrywania rynku unijnego, nie gwarantował im sprzedaży na rynku unijnym. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1079) Ponadto po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA stwierdziło, że udziały w rynku chińskich przedsiębiorstw były zbyt małe, aby spowodować jakąkolwiek szkodę lub zagrożenie wystąpieniem szkody.
- (1080) Komisja nie uznała, że udział w rynku w wysokości 7,3 % jest niewielki, zwłaszcza biorąc pod uwagę, że ten udział w rynku uzyskano w bardzo krótkim czasie, jak pokazano w tabeli 12a rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1138 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja stwierdziła, że jest prawdopodobne, iż w dającej się przewidzieć przyszłości nastąpi wzrost udziałów w rynku głównie ze strony marek chińskich. Wniosek ten potwierdzają dane z okresu po OD, które wykazały, że do drugiego kwartału 2024 r. udział chińskich marek w rynku znacznie wzrósł do 14,1 %, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1081) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA stwierdziło, że Komisja wyciągnęła wnioski dotyczące przyszłych zmian udziałów w rynku w oparciu o dotychczasowe udziały w rynku, co miało charakter spekulacyjny i nie uwzględniało w wystarczającym stopniu przyszłych zakresów modeli oraz międzynarodowych sieci produkcyjnych (europejskich) producentów.
- (1082) Twierdzenie to również nie jest zasadne. Jak wyjaśniono w motywie 1022 niniejszego rozporządzenia, Komisja nie stwierdziła w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych, że przywóz z Chin i jego udział w rynku wzrosł w oparciu o przeszłe tendencje. W rzeczywistości Komisja stwierdziła, że przywóz z Chin wzrosł po dokonaniu oceny kilku czynników wskazujących na prawdopodobieństwo dalszego znacznego wzrostu przywozu, określonych w motywach 1113–1118 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, atrakcyjność przemysłu Unii w motywach 1119–1129 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, prawdopodobną zmianę udziału w rynku przywozu z Chin na rynek unijny w motywach 1130–1137 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto w motywie 1138 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że prawdopodobne jest, iż w dającej się przewidzieć przyszłości nastąpi wzrost udziałów w rynku głównie chińskich marek, biorąc pod uwagę dużą liczbę zapowiedzi wprowadzenia nowych modeli BEV na rynek unijny, składanych przez chińskich producentów eksportujących, jak wyjaśniono w motywach 1126 i 1127 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, podczas gdy unijni producenci oryginalnych pojazdów ICE przechodzący na produkcję BEV nie ogłosili żadnych dużych planów przywozu BEV z Chin, przy czym większość z nich dokonywała przywozu z Chin jednego modelu lub marki BEV w znacznie mniejszych ilościach w porównaniu z ich produkcją w Unii. Ponadto zapasy chińskich pojazdów BEV w Unii, jak ustalono w motywach 1157–1159 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, są istotnym wskaźnikiem przyszłej presji wywieranej przez chińskie BEV na przemysł Unii, ponieważ ilości te są wyraźnie przeznaczone głównie do sprzedaży na rynku unijnym. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1083) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA stwierdziło również, że w nadchodzących latach unijny rynek BEV przejdzie istotne zmiany, ponieważ kilku producentów unijnych wprowadzi bardziej przystępne cenowo modele BEV, co będzie wywierać dodatkową presję na udział w rynku przywozu z Chin do Unii.
- (1084) Przedsiębiorstwo 24 przedstawiło podobny argument, który został streszczony w motywie 1165 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych i omówiony w motywie 1166 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym, 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. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (1085) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA twierdziło, że udział chińskich marek w rynku nie wzrośnie znacząco w dającej się przewidzieć przyszłości, ponieważ według badania S&P (AutoInsight) na 2030 r. udział chińskich producentów w ogólnym rynku samochodów osobowych w Europie wyniesie 5–10 %.
- (1086) Komisja zauważyła, że zagrożenie wystąpieniem szkody musi być nieuchronne i w związku z tym w swojej analizie uznała, że „dająca się przewidzieć przyszłość” jest okresem krótszym niż okres do 2030 r. Komisja przeanalizowała przewidywalne zmiany w latach 2025–2026. Ponadto z danych dotyczących okresu po OD wynika, że udział w rynku chińskich BEV znacznie wzrósł w drugim kwartale 2024 r., osiągając poziom 14 %, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1087) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń oraz w odniesieniu do motywów 1072, 1085 i 1086 niniejszego rozporządzenia VDA argumentowało, że Komisja nie udowodniła, że szkoda wystąpi w przyszłości.
- (1088) Komisja przypomniała, że odpowiednia norma prawna nie przewiduje udowodnienia, że szkoda wystąpi. Norma prawna ma na celu wykazanie istnienia zagrożenia wystąpieniem szkody, a norma ta została spełniona. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1089) Ponadto VDA uznało, że nie jest jasne, dlaczego zamiast prognoz dotyczących mobilności danych S&P Komisja wykorzystywała prognozy dotyczące transportu i środowiska. W szczególności VDA zakwestionowało, czy metodyka zastosowana w prognozie Transport & Environment, która zakłada liniowy wzrost udziałów chińskich producentów w rynku, była odpowiednia i dlatego została wykorzystana do określenia przyszłych zagrożeń. Ponadto VDA twierdziło, że zgodnie z globalną prognozą GlobalData dotyczącą pojazdów hybrydowych i elektrycznych w 2027 r. chińscy producenci osiągną 6 % udziału w europejskim rynku BEV, a tym samym udział ten pozostanie w roku 2027 znacznie poniżej poziomu 20 %.
- (1090) Komisja nie ma dostępu do szacunków udziałów w rynku opracowanych przez S&P Mobility ani GlobalData, a VDA również nie przedstawiło takich danych. Ponadto VDA nie wyjaśniło, dlaczego prognoza S&P Mobility byłaby bardziej wiarygodna. Tak czy inaczej Komisja wskazała, że jej ocena zagrożenia wystąpieniem szkody nie opierała się na prognozie Transport & Environment. Jak wyjaśniono w motywie 1082 niniejszego rozporządzenia, Komisja doszła do swoich wniosków po przeprowadzeniu oceny kilku czynników wskazujących na prawdopodobieństwo dalszego znacznego wzrostu przywozu. Jeżeli chodzi o odniesienie VDA do sprawozdania GlobalData, Komisja zauważyła, że ze względu na dużą liczbę chińskich producentów nie jest jasne, w jaki sposób każdy z nich mógłby osiągnąć 6 % udziału w rynku, podczas gdy ich łączny udział w rynku pozostałby poniżej 20 %. W związku z powyższymi argumentami te zostały odrzucone.
- (1091) Powołując się na motywy 1126, 1127 i 1129 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, VDA twierdziło ponadto, że ogłoszenia o wprowadzeniu produktu na rynek nie stanowiły zagrożenia wystąpieniem szkody, również dlatego, że czasami odpowiednie plany nie zostały w pełni zrealizowane, i podało kilka przykładów w tym względzie.
- (1092) Komisja zauważyła, że chociaż zapowiedzi nie stanowią same w sobie zagrożenia wystąpieniem szkody, są one istotnym czynnikiem, który należy uwzględnić w ocenie zagrożenia wystąpieniem szkody. W tym przypadku, nawet jeśli nie wszystkie ogłoszenia chińskich producentów zostały w pełni zrealizowane, łącznie świadczą one o wyraźnej tendencji do znacznego zwiększenia ich obecności na rynku unijnym, zarówno pod względem zakresu geograficznego, jak i zakresu produktu. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1093) Ponadto VDA odniosło się do motywu 1122 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w którym opisano różnice cenowe między chińskim a unijnym rynkiem BEV produkowanych w Chinach. VDA uznało, że takie różnice nie są nietypowe i zakwestionowało ich znaczenie dla oceny zagrożenia wystąpieniem szkody. Ponadto VDA argumentowało, że liczba modeli wymienionych przez Komisję jako przykładowe wynosi mniej niż 30 000 sztuk na rynku unijnym i oczekuje się, że uzyskają one bardzo mały udział w rynku, a zatem nie mogą wyrządzić szkody przemysłowi Unii.

- (1094) Komisja nie zakwestionowała faktu, że w przypadku wielu produktów różnice w cenach między rynkami krajowymi są powszechne i można je wytłumaczyć wieloma czynnikami. Jak wyjaśniono na końcu motywu 1122 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, te różnice cen i tendencje świadczą o wysokiej atrakcyjności rynku unijnego dla chińskich producentów BEV. Różnice w cenach i związane z nimi różnice w zyskach stanowią silną zachętę dla chińskich producentów BEV do rozszerzania swojej obecności na rynku unijnym. Komisja wyjaśniła również, że zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii, w przypadku którego atrakcyjność rynku unijnego jest jednym z istotnych czynników, jest związane nie tylko z modelami, które wykorzystano jako przykłady, ale z łącznym przywozem z Chin. W związku z powyższymi argumentami te zostały odrzucone.
- (1095) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 18 stwierdziło, że nie zgadza się z szacunkami dotyczącymi udziału chińskich marek w rynku przedstawionymi przez Transport & Environment, o których mowa w motywie 1128 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, oraz że S&P Global Mobility oczekuje, że do 2030 r. chińskie marki będą miały udział w rynku na poziomie 10 % na trzech największych rynkach w Unii.
- (1096) Jak wspomniano w motywie 1086, ramy czasowe ocenione w przypadku zagrożenia wystąpieniem szkody są krótsze niż okres do 2030 r., tj. lata 2025–2026. Ponadto, jak stwierdzono w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia, udział chińskich marek w rynku w drugim kwartale 2024 r. osiągnął już 14,1 %. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1097) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1130–1134 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- 5.3.3. *Swobodne dysponowanie dostatecznymi rezerwami mocy produkcyjnych i zdolność absorpcyjna rynków państw trzecich*
- a) *Moce produkcyjne, wolne moce produkcyjne i produkcja w Chinach*
- (1098) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że dane dotyczące całkowitych mocy produkcyjnych w zakresie BEV i wolnych mocy produkcyjnych w Chinach obliczone przez Komisję, jak opisano w motywach 1140–1143 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, nie były dokładne, (i) ponieważ zgłoszone przez CAAM dane dotyczące wielkości produkcji, na których opierała się Komisja, miały znacznie szerszy zakres, gdyż dotyczyły wszystkich pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym i obejmowały produkty nieobjęte zakresem produktu będącego przedmiotem niniejszego dochodzenia, takie jak pojazdy użytkowe, samochody dostawcze do transportu towarów itp. i samochody dostawcze mogące pomieścić więcej niż dziewięć osób, oraz (ii) ze względu na błąd pisarski i wykorzystanie błędnej wielkości produkcji CAAM w okresie objętym dochodzeniem.
- (1099) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Dane wykorzystane przez Komisję dotyczyły produkcji BEV będących pojazdami osobowymi. Dane dotyczące produkcji pojazdów użytkowych są zgłaszane oddzielnie przez CAAM, jednak Komisja nie wykorzystwała tych danych. Ponadto nie ma dowodów na to, że dane dotyczące BEV przeznaczonych do przewozu osób obejmują samochody dostawcze do przewozu towarów oraz samochody dostawcze mogące pomieścić więcej niż dziewięć osób. Ponadto Komisja ponownie sprawdziła dane dotyczące produkcji BEV zgłoszone przez CAAM za okres objęty dochodzeniem i potwierdziła, że dane przedstawione w tabeli 14 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych były prawidłowe. Ponadto przy obliczaniu mocy produkcyjnych i wolnych mocy produkcyjnych w okresie objętym dochodzeniem nie wystąpił błąd pisarski. Potencjalna różnica uzyskana przez CCCME wynika z zaokrąglenia, ponieważ dokładny wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych w okresie objętym dochodzeniem wyniósł 63,6 %, natomiast w tabeli 13 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja zgłosiła zaokrągloną kwotę 64 %. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1100) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że przyjęta przez Komisję metoda i ekstrapolacja danych i obliczeń opierały się na błędnych i niepopartych dowodami założeniach, zgodnie z którymi: a) na chińskim rynku działało 100 chińskich producentów BEV oraz b) zdolności produkcyjne wszystkich tych przedsiębiorstw zmieniały się w takim samym tempie jak zdolności produkcyjne 21 współpracujących chińskich producentów BEV. CCCME i rząd ChRL stwierdzili również, że Komisja nie powinna była zakładać, że wszyscy chińscy producenci pojazdów elektrycznych, do których odnosi się Bloomberg, produkowali BEV oraz że 21 chińskich grup producentów eksportujących, które udzieliły odpowiedzi w ramach kontroli wyrwykowej w dochodzeniu, nie było reprezentatywnych. Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja powinna zastosować wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych chińskich producentów BEV objętych próbą i Tesli, który został zweryfikowany przez Komisję w celu oceny wskaźnika wykorzystania mocy produkcyjnych chińskich przedsiębiorstw. Ten argument powtórzono także po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.

- (1101) Jak wyjaśniono w motywie 1139 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, rząd ChRL nie przedstawił wykazu producentów BEV w Chinach, w związku z czym Komisja musiała skorzystać z publicznie dostępnych informacji w tym zakresie. Niemniej jednak, jak wyjaśniono w motywie 1141 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, to, czy w Chinach było 100 czy 50 producentów BEV, uznano za nieistotne. W związku z tym dane dotyczące produkcji, mocy produkcyjnych i wolnych mocy produkcyjnych oparte na informacjach dostarczonych przez współpracujących producentów eksportujących były niekompletne, co potwierdzają informacje opublikowane przez CAAM. Z informacji tych wynika, że całkowita wielkość produkcji BEV w Chinach wyniosła 5,8 mln w porównaniu z 3,9 mln, co stanowiło całkowitą wielkość produkcji chińskich producentów eksportujących, którzy przedłożyli formularz dotyczący kontroli wyrywkowej. Wobec braku innych informacji Komisja nie miała innego wyboru, jak tylko założyć, 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 w celu obliczenia całkowitych mocy produkcyjnych i wolnych mocy produkcyjnych BEV w Chinach. Ponadto w odniesieniu do argumentu CCCME i rządu ChRL, zgodnie z którym Komisja powinna zastosować wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych chińskich producentów BEV objętych próbą i Tesli, a tym samym zignorować odpowiednie dane zgłoszone przez nieobjętych próbą producentów eksportujących, Komisja zauważyła, że nie ma żadnego uzasadnienia ani obiektywnego powodu, aby odrzucić dane dostępne w aktach i zastąpić je szacunkami. Ponadto Komisja zauważyła, że ani CCCME, ani rząd ChRL nie przedstawili bardziej dokładnych danych dotyczących całkowitych mocy produkcyjnych i wolnych mocy produkcyjnych BEV w Chinach. W związku z powyższymi argumentami te zostały odrzucone.
- (1102) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że ustalenie Komisji, zgodnie z którym chińskie moce produkcyjne w zakresie pojazdów ICE były znaczne i że można je było przestawić na produkcję BEV, było jedynie założeniem. CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że Komisja oparła swoje szacunki dotyczące chińskich mocy produkcyjnych w zakresie pojazdów ICE na różnych artykułach prasowych, podczas gdy nie było dowodów na to, że moce produkcyjne w zakresie pojazdów ICE zostaną przeniesione na BEV, ani nie było żadnych powodów, by sądzić, że tak się stanie. Ponadto CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że znaczna część mocy produkcyjnych w zakresie BEV w Chinach należała do producentów unijnych i że wykorzystywały je one do produkcji BEV na rynku chińskim i unijnym, a także na innych rynkach państw trzecich.
- (1103) W motywie 1142 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja, wobec braku innego bardziej wiarygodnego źródła, wykorzystwała do określenia mocy produkcyjnych w Chinach w odniesieniu do pojazdów osobowych NEV i ICE informacje przekazane przez China Daily, które zaczerpnęło informacje od Chińskiego Stowarzyszenia Samochodów Osobowych, a zatem takie informacje uznano za wystarczająco wiarygodne, w szczególności biorąc pod uwagę, że żadne inne informacje nie były dostępne. CCCME i rząd ChRL ponownie skrytykowali jedynie źródło informacji wykorzystane przez Komisję, ale nie przedstawiły żadnych bardziej dokładnych danych. Fakt, że można było przestawić produkcję pojazdów ICE na produkcję BEV, został wyjaśniony przez producentów unijnych podczas wizyty weryfikacyjnej. To, czy chińscy producenci eksportujący ostatecznie przeniosą moce produkcyjne z pojazdów ICE na BEV, nie ma znaczenia, ale istotne jest, czy takie przeniesienie jest realnie wykonalne, co w rzeczywistości ma miejsce. Ponadto fakt, że niektóre moce produkcyjne w Chinach należą do przemysłu Unii, jest również nieistotny, ponieważ cały przywóz subsydiowany BEV pochodzących z Chin jest przedmiotem obecnego dochodzenia, niezależnie od własności konkretnego przedsiębiorstwa, jak wyjaśniono w motywie 1131 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1104) Ponadto, po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że przy obliczaniu wolnych mocy produkcyjnych Komisja nie wzięła pod uwagę, że (i) w sektorze produkcji pojazdów producenci nie mogą osiągnąć poziomu 100 % wykorzystania mocy produkcyjnych ze względu np. na wąskie gardła produkcji i ograniczenia w łańcuchu dostaw, (ii) główni producenci BEV, zgodnie z publicznie dostępnymi danymi, wykorzystują moce produkcyjne na poziomie prawie 90 %, (iii) istniało wiele wymogów regulacyjnych dotyczących sprzedaży w Unii, które uniemożliwiają każdemu producentowi BEV również sprzedaż na rynku unijnym, a każdy BEV produkowany w Chinach może być wprowadzany na rynek unijny, (iv) szacowane wolne moce produkcyjne w zakresie BEV w Chinach zmniejszały się wraz ze wzrostem popytu krajowego, (v) kilku producentów zaprzestało produkcji/zaprzestało planów produkcji, w związku z czym istniały wyraźne wskaźniki, że moce produkcyjne zmniejszały się. Ponadto strony te twierdziły, że rząd ChRL wdrożył bardziej rygorystyczny system udzielenia pozwoleń przez organy regulacyjne, który miał wpływ na przedsiębiorstwa w kontekście zakładania nowej produkcji pojazdów elektrycznych w Chinach, i zauważyły, że Komisja przyznała to również w motywie 1143 lub w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych.

- (1105) Jak wyjaśniono w motywach 1140 i 1141 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja obliczyła wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych wszystkich 21 chińskich producentów eksportujących, którzy przedłożyli formularz dotyczący kontroli wyrwkowej, na podstawie przedłożonych przez nich danych. W związku z tym fakt, że niektórzy producenci BEV wykorzystują niemal 90 % mocy produkcyjnych, nie miał w tym względzie znaczenia. Ponadto Komisja nie stwierdziła, że wszystkie wolne moce produkcyjne chińskich producentów eksportujących zostaną skierowane do Unii, lecz jedynie obliczyła potencjalne wolne moce produkcyjne na podstawie informacji, którymi dysponowała. W związku z tym argumenty wymienione w pkt (i) oraz (iii) były nieistotne. Podobnie jak wcześniej, CCCME i rząd ChRL skrytykowali źródła i metodę stosowane przez Komisję, ale nie przedstawiły żadnych bardziej dokładnych danych ani w ogóle żadnych danych. Jeżeli chodzi o pkt (iv), Komisja oceniła popyt krajowy w Chinach w motywach 1145–1148 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i stwierdziła, że rynek krajowy w Chinach nie byłby w stanie wchłonąć znacznych wolnych mocy produkcyjnych. W związku z tym, wbrew twierdzeniu CCCME i rządu ChRL, Komisja nie stwierdziła, że żadne wolne moce produkcyjne nie zostaną wchłonięte przez popyt krajowy, ale że dostępne wolne moce produkcyjne znacznie przekraczają popyt krajowy w Chinach. Jeżeli chodzi o pkt (v), CCCME nie przedstawiła żadnych dowodów na poparcie swoich argumentów. Ponadto bardziej rygorystyczny system udzielenia pozwoleń przez organy regulacyjne, o którym mowa w motywie 1143 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, jest związany z przyszłymi mocami produkcyjnymi w Chinach i w związku z tym nie mógł mieć wpływu na chińskie moce produkcyjne oszacowane w okresie badanym. Ponadto w tym samym motywie Komisja stwierdziła również, że niezależnie od bardziej rygorystycznego systemu regulacyjnego nowi producenci BEV nadal prowadzą działalność w Chinach, np. chiński producent inteligentnej elektroniki użytkowej Xiaomi, a CCCME ani rząd ChRL nie zaprzeczyli tym informacjom, co wskazuje, że bardziej rygorystyczne przepisy jako takie nie uniemożliwiają dalszego wzrostu mocy produkcyjnych w Chinach. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1106) Ponadto, po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że sposób, w jaki Komisja „oskarżyła” chińskich producentów eksportujących o nadwyżkę mocy produkcyjnych i zarzuciła zagrożenie zwiększonym przywozem z Chin, był „dziwny i paradoksalny”, podczas gdy w rzeczywistości (i) wolne moce produkcyjne unijnych producentów BEV są jeszcze większe w porównaniu z popytem na rynku unijnym, biorąc nawet pod uwagę, że rynek chiński jest prawie trzykrotnie większy niż rynek unijny, (ii) wolne moce produkcyjne w Unii w wartościach bezwzględnych były podobne do tych obliczonych przez Komisję w odniesieniu do Chin oraz (iii) podczas gdy wolne moce produkcyjne w Chinach zmniejszały się, w Unii rosły.
- (1107) Komisja nie „oskarżyła” Chin o nadwyżkę mocy produkcyjnych w ramach dochodzenia. Komisja oceniła jedynie moce produkcyjne i wolne moce produkcyjne w Chinach zgodnie z art. 8 ust. 8 lit. c) rozporządzenia podstawowego jako warunek prawny oceny, czy istnieje zagrożenie wystąpieniem szkody w toku obecnego dochodzenia. Ustalenie nadwyżki mocy produkcyjnych w Chinach jest zatem jedynie oparte na faktach. Ponadto wolne moce produkcyjne przemysłu Unii nie mają znaczenia dla oceny zagrożenia wystąpieniem szkody spowodowanego przywozem subsydiowanych BEV z Chin. Podobnie zagrożenie wzrostem przywozu z Chin ustalono na podstawie faktów i dowodów zebranych w toku niniejszego dochodzenia, jak wyjaśniono w sekcji 5.3 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i sekcji 5.3.2 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1108) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA nie zgodziło się z wnioskiem Komisji zawartym w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którym nadwyżka mocy produkcyjnych w Chinach zostanie wykorzystana do zwiększenia przywozu do Unii, ponieważ istnienie nadwyżki mocy produkcyjnych w Chinach nie oznacza, że klienci w Unii będą automatycznie kupować przywożone towary.
- (1109) Twierdzenie to jest bezpodstawne. Komisja nie stwierdziła w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, że istnienie nadwyżki mocy produkcyjnych w Chinach oznaczało, że klienci w Unii automatycznie kupowaliby towary produkowane w związku z chińską nadwyżką mocy produkcyjnych. W motywach 1119–1128 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja oceniła atrakcyjność rynku unijnego w porównaniu z innymi potencjalnymi rynkami eksportowymi dla chińskich producentów eksportujących i stwierdziła w motywie 1129 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że w świetle polityki rządu ChRL mającej na celu zachęcanie chińskich producentów do wywozu BEV, wysoka atrakcyjność rynku unijnego, ogromna nadwyżka mocy produkcyjnych w Chinach, a także fakt, że wielkość przywozu BEV z ChRL znacznie wzrosła od 2020 r., wskazywały na prawdopodobieństwo, że taki przywóz będzie wciąż znacznie rósł w perspektywie krótkoterminowej i nadal wzrastał w kolejnych latach; Komisja stwierdziła również, że 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. Wniosek ten potwierdzają również dane z okresu po OD przedstawione powyżej w sekcji 5.2.1, z których wynika, że udział w rynku chińskich BEV znacznie wzrósł w drugim kwartale 2024 r., osiągając poziom 14 %, podczas gdy udział w rynku przywozu przemysłu Unii maleje, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.



- (1110) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że w danych dotyczących produkcji zgłoszonych przez CAAM i wykorzystanych przez Komisję w okresie objętym dochodzeniem wystąpił niewielki błąd pisarski (tj. produkcja wynosiła 5 818 000 BEV, a nie 5 836 000 sztuk).
- (1111) Komisja zauważyła, że ten błąd pisarski faktycznie pojawił się na stronie internetowej CAAM. Wielkość produkcji w okresie od stycznia do września 2023 r. zgłoszona przez CAAM w ujęciu zagregowanym nie była zgodna z sumą produkcji indywidualnej w ujęciu miesięcznym w tym okresie. Rozbieżność miała miejsce w sierpniu i wrześniu. Ponieważ Komisja nie wiedziała, które dane są prawidłowe, a różnica była w każdym razie niewielka, nie skorygowała danych zawartych w tabeli 14 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.
- (1112) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME stwierdziła, że porównanie sprzedaży BEV w Chinach odnotowanej przez Komisję w tabeli 15 niniejszego rozporządzenia z łączną produkcją BEV wskazaną w tabeli 14 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych wykazało, że w każdym roku okresu objętego dochodzeniem zapasy były ograniczone lub nie występowały żadne zapasy, a cała chińska produkcja BEV była sprzedawana. CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że sugeruje to również, jak się zdaje, że zgodnie z obliczeniami Komisji w okresie objętym dochodzeniem nie mogło istnieć 3,2 mln BEV o wartości wolnych mocy produkcyjnych.
- (1113) Komisja nie twierdziła, że w Chinach istnieją zapasy BEV. Ponadto, wbrew twierdzeniom CCCME i rządu ChRL, wolne moce produkcyjne oblicza się jako różnicę między mocami produkcyjnymi a produkcją i nie mają one żadnego związku z zapasami. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1114) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1139–1144 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

b) Popyt w Chinach

- (1115) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili również, że dane dotyczące całkowitego popytu na BEV w Chinach, na których oparła się Komisja w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, zostały niedoszacowane i przedstawiły w tym względzie dane dotyczące konsumpcji BEV w Chinach zgłoszone przez PwC <sup>(146)</sup>.
- (1116) W kwestionariuszu dla rządu ChRL Komisja zwróciła się do rządu ChRL o dostarczenie danych dotyczących rejestracji BEV w Chinach. Rząd ChRL nie przedstawił jednak żadnych danych w tym zakresie i stwierdził, że nie posiada takich danych. W związku z tym Komisja poszukiwała innych źródeł w celu określenia rejestracji/popytu na BEV w Chinach w okresie badanym, jak wskazano w motywach 1145 i 1146 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Na tej podstawie Komisja oparła swoją analizę na publicznie dostępnych możliwych do sprawdzenia źródłach, w tym CAAM.
- (1117) Komisja zauważyła, że w sprawozdaniu PwC nie było wzmianki o tym, że dane dotyczące BEV odnosiły się wyłącznie do samochodów osobowych. Na wniosek Komisji sieć przedsiębiorstw PwC potwierdziła, że zgłoszone dane obejmowały zarówno pojazdy osobowe, jak i pojazdy użytkowe <sup>(147)</sup>. Na podstawie tych informacji Komisja porównała dane zgłoszone przez CAAM i rząd ChRL w odniesieniu do sprzedaży samochodów osobowych i pojazdów użytkowych z danymi podanymi w sprawozdaniu PwC. W rezultacie w latach 2020–2022 istnieje jedynie niewielka różnica między danymi zgłoszonymi przez PwC a całkowitą sprzedażą BEV (samochodów osobowych i pojazdów użytkowych), jak pokazano w tabeli 14 poniżej. Ponadto Komisja zauważyła, że w odniesieniu do okresu objętego dochodzeniem CCCME i rząd ChRL zgłosili dane za 2023 r., które uznano za mylące, ponieważ okres objęty dochodzeniem trwa od października 2022 r. do września 2023 r. Ponadto dokładnej kwoty dla okresu objętego dochodzeniem w odniesieniu do rejestracji nie można obliczyć na podstawie danych zgłoszonych przez PwC.

<sup>(146)</sup> <https://www.strategyand.pwc.com/de/en/industries/automotive/electric-vehicle-sales-review-2023-q4.html>.

<sup>(147)</sup> t24.007106.

(1118) W związku z tym w swoich tymczasowych ustaleniach Komisja mogła zasadnie oprzeć się na danych udostępnionych przez CAAM.

Tabela 14

**Sprzedaż BEV w Chinach**

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Sprzedaż samochodów osobowych BEV zgłoszona przez CAAM	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Sprzedaż pojazdów użytkowych BEV zgłoszona przez CAAM	116 000	182 000	331 000	410 000
Ogółem	1 116 000	2 916 000	5 364 000	6 264 000
Rejestracja BEV zgłoszona przez PWC	1 065 557	2 901 000	5 351 000	ND

(1119) W tabeli 15 poniżej, wobec braku innych bardziej wiarygodnych dostępnych informacji, Komisja zastąpiła jednak dane zawarte w tabeli 15 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych danymi zawartymi w tabeli 15 poniżej, w której obliczyła popyt na BEV w Chinach na podstawie sprzedaży samochodów osobowych BEV zgłoszonej przez CAAM oraz przywozu BEV, ponieważ uznała, że dają one dokładniejszy obraz popytu w Chinach. Ponadto, ponieważ nie było jasne, czy sprzedaż BEV zgłoszona przez CAAM nie obejmowała wywozu BEV, Komisja, w celu uniknięcia jakiegokolwiek przeszacowania popytu w Chinach, obliczyła również popyt na BEV w Chinach na podstawie sprzedaży samochodów osobowych BEV zgłoszonej przez CAAM oraz przywozu BEV i odjęła wielkość wywozu.

Tabela 15

**Popyt na BEV w Chinach**

szt.	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Sprzedaż samochodów osobowych BEV zgłoszona przez CAAM	1 000 000	2 734 000	5 033 000	5 854 000
Przywóz BEV	8 201	2 215	3 499	13 930
Łączna sprzedaż (popyt)	1 008 201	2 736 215	5 036 499	5 867 000
Wywóz BEV	33 731	171 822	328 391	486 550
Sprzedaż bez wywozu (popyt)	974 470	2 564 393	4 708 108	5 380 450

Źródło: CAAM i GTA (kod HS 8703 80)

(1120) W związku z tym popyt w Chinach na BEV w okresie objętym dochodzeniem oszacowano na 5,4–5,9 mln BEV.

- (1121) Wynika z tego, że pierwsze zdanie motywu 1148 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych zastępuje się poniższym motywem.
- (1122) Wzrost o 20 % rynku BEV w Chinach w 2024 r. przełożył się na 6,5 do 7,0 mln BEV, w porównaniu ze zdolnością produkcyjną wynoszącą ponad 9 mln BEV.
- (1123) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że w ujęciu bezwzględny chiński rynek BEV był znacznie większy niż rynek unijny, a stopa wzrostu była również znacznie wyższa niż na rynku unijnym, czego Komisja nie uwzględniła w swoich tymczasowych wnioskach. Według CCCME i rządu ChRL Komisja nie uwzględniła również oczekiwanej stopy wzrostu w Chinach. W związku z tym strony te twierdziły, że z handlowego punktu widzenia rynek chiński jest znacznie bardziej atrakcyjny i znacznie większy dla chińskich producentów BEV. Ten zarzut powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (1124) W motywach 1119–1129 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja szczegółowo opisała powody, dla których uznała, że rynek unijny jest atrakcyjny dla chińskich eksporterów. Ustalenia te zostały potwierdzone w motywach 1045–1060 niniejszego rozporządzenia. W tym kontekście nie ma znaczenia, czy chiński rynek jest większy niż rynek unijny, ponieważ wykazano, że pomimo tego faktu nadwyżka mocy produkcyjnych w Chinach znacznie przekracza ich (oczekiwany) popyt krajowy, a wolne moce produkcyjne prawdopodobnie zostaną w dużej mierze skierowane na rynek unijny. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1125) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie oceniła oczekiwanego wzrostu chińskiego popytu krajowego, mimo że była zobowiązana do przeprowadzenia analizy perspektywicznej. Ten zarzut powtórzono po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (1126) Twierdzenie to było niezgodne z faktami. W motywach 1146 i 1148 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja oszacowała, że popyt na BEV w Chinach wzrośnie w 2024 r. o 20 %.
- (1127) W związku z tym potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1145–1148 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, powtórzone w motywach 1119–1122 niniejszego rozporządzenia.

c) Wywóz z Chin i dostępność innych rynków eksportowych

- (1128) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że całkowita wielkość wywozu z Chin i wielkość wywozu do Unii zgłoszona przez Komisję w tabeli 16 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych zostały zawyżone. Przekazały one niższe wartości, twierdząc, że źródłem tych danych były chińskie statystyki celne, które byłyby dokładniejsze niż GTA, źródło wykorzystane przez Komisję.
- (1129) Jak wyjaśniono w motywie 737 niniejszego rozporządzenia, w odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu rząd ChRL przedstawił bardzo podobne dane dotyczące wywozu jak dane wykorzystane przez Komisję w tabeli 16 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W związku z tym nie było jasne, dlaczego rząd ChRL kwestionował te dane. Ponadto Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, który chiński kod produktu zastosowali w odniesieniu do dostarczonych danych. Należy zauważyć, że również GTA wykorzystuje jako źródło dane pochodzące z chińskich statystyk celnych. Jak wspomniano w motywie 738 niniejszego rozporządzenia, Komisja, pobierając dane dotyczące wywozu z GTA, zastosowała kod HS 8703 80. Ponadto porównując dane przedłożone przez CCCME i rząd ChRL z faktycznymi chińskimi BEV, które zostały sprzedane i zarejestrowane w tabeli 2b rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, można zauważyć, że liczba zarejestrowanych chińskich BEV, oparta na EOG i S&P Global Mobility, była zawsze znacznie wyższa niż liczba przywożonych BEV, co wskazywało na to, że zgłoszona przez CCCME i rząd ChRL wielkość chińskich BEV wywożonych do Unii była znacznie zaniżona.

Tabela 16

**Wywóz z Chin do Unii a zarejestrowany przywóz BEV z Chin**

	2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Wywóz z Chin do UE zgłoszony przez CCCME	16 930	66 079	200 096	296 637
Zarejestrowane chińskie BEV zgłoszone w tabeli 2b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych	18 934	132 768	246 090	346 345
różnica	12 %	101 %	23 %	17 %

(1130) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1149–1152 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

d) Wniosek

(1131) Potwierdzono wnioski zawarte w motywie 1153 rozporządzenia tymczasowego.

#### 5.3.4. Poziom cen przywozu towarów po cenach subsydiowanych

(1132) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że (i) Komisja nie oceniła cen przywozu własnego, pomimo ich znaczenia dla całkowitego przywozu BEV z Chin w całym badanym okresie, (ii) Komisja dokonała błędnego i niereprezentatywnego ustalenia dotyczącego podcięcia cenowego w odniesieniu do jednego roku okresu badanego, tj. okresu objętego dochodzeniem na podstawie danych producentów chińskich marki BEV objętych próbą, a analiza tłumienia cen opierała się na porównaniu z cenami transferowymi chińskiego przywozu BEV i na innym poziomie handlu, (iii) Komisja stwierdziła, że konkurenci rynkowi wpływają na ceny BEV na rynku unijnym, a wiodące marki i modele BEV na rynku unijnym są produkowane przez producentów unijnych, a zatem na ceny chińskich marek BEV wpływ miały ceny ich konkurentów w odniesieniu do głównych modeli, a nie odwrotnie, (iv) nie przeprowadzono oceny przyszłych cen przywozu chińskich BEV i sprzedaży przemysłu Unii, ani oceny zmiany kosztów przemysłu Unii, a zatem nie było podstaw do opracowania przyszłych prognoz w tym zakresie.

(1133) Jeżeli chodzi o pkt (i), jak wyjaśniono w motywie 1131 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, cały przywóz subsydiowany BEV pochodzących z Chin był przedmiotem obecnego dochodzenia, niezależnie od własności określonego przedsiębiorstwa. Jeżeli chodzi o pkt (ii), uwagi dotyczące podcięcia cenowego i tłumienia cen zostały już omówione w motywach 764–811 niniejszego rozporządzenia. Jeżeli chodzi o pkt (iii), należy przypomnieć, że przywóz BEV z Chin podcinał ceny sprzedaży BEV przemysłu Unii średnio o 12,7 % w okresie objętym dochodzeniem, jak określono w motywie 1029 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto jeżeli chodzi o pkt (iv), nie było takich wymogów prawnych przy określaniu podcięcia cenowego i tłumienia cen w okresie objętym dochodzeniem. Jeżeli chodzi o przyszłe zmiany w przywozie, Komisja oceniła wszystkie kryteria określone w art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego, które stanowi mającą zastosowanie normę prawną. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

(1134) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że w toku dochodzenia ustalono, iż nie ma danych na temat cen chińskiego przywozu BEV na poziomie porównywalnym z poziomem cen unijnych producentów BEV w każdym roku okresu badanego, które to dane pozwoliłyby dojść do ustalenia (i) niskich cen chińskiego przywozu BEV w całym okresie badanym oraz (ii) że niskie ceny tego przywozu umożliwiły mu przejście udziału w rynku od producentów unijnych w okresie badanym. CCCME argumentowała zatem, że na tej samej podstawie przeprowadzona przez Komisję ocena zagrożenia wystąpieniem szkody była niezgodna z art. 15.1, 15.2 i 15.7 Porozumienia SCM.

- (1135) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Jak wyjaśniono w motywie 793 niniejszego rozporządzenia, na potrzeby analizy wpływu na ceny Komisja przeprowadziła dwie alternatywne oceny wpływu na ceny, tj. ocenę (i) podcięcia cenowego oraz (ii) tłumienia cen (mianowicie przywóz uniemożliwia przemysłowi Unii podniesienie ceny sprzedaży, co skutkuje utratą rentowności). Podcięcie cenowe ustalono dla okresu objętego dochodzeniem i wykazano podcięcie cenowe wynoszące co najmniej 12,7 %.
- (1136) Tłumienie cen oceniono dla całego okresu badanego, jak wykazano w motywie 1033 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Zmiany cen sprzedaży i jednostkowych kosztów produkcji w Unii w całym okresie badanym przedstawione w tabeli 7 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych wskazują na 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. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1080 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, rynek BEV jest wysoce konkurencyjnym i szybko rozwijającym się rynkiem o bardzo przejrzystych cenach, co sprawia, że rynek BEV jest bardzo wrażliwy na ceny. W związku z tym tanie BEV z Chin były w stanie wywierać znaczną presję cenową na sprzedaż przemysłu Unii. Bez przywozu z Chin przemysł Unii byłby w stanie produkować i sprzedawać więcej na rynku unijnym oraz pokryć koszty stałe, a tym samym obniżyć jednostkowy koszt produkcji BEV i zmniejszyć swoje straty finansowe lub nawet zyskać rentowność. Ta presja cenowa pogłębiła się w okresie objętym dochodzeniem, kiedy udział chińskich BEV w rynku był najwyższy, a straty finansowe przemysłu Unii zaczęły rosnąć, co odwróciło pozytywny rozwój sytuacji w latach 2020 i 2022. Straty przemysłu Unii wzrosły jeszcze bardziej po OD. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1137) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1154–1156 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 5.3.5. Stan zapasów

- (1138) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że dokonana przez Komisję ocena zapasów była niewystarczająca, aby stwierdzić, że nastąpił nieuchronny znaczny wzrost przywozu i istotna szkoda, ponieważ (i) Komisja nie oceniła zapasów w Chinach, które mogłyby zostać wywiezione do Unii, a ponieważ zapasy objętych próbą producentów eksportujących znajdowały się już w Unii i zostały uwzględnione w wielkości przywozu, nie można ich było liczyć podwójnie, (ii) doniesienia prasowe o wysokich zapasach niektórych chińskich marek BEV opierały się na pogłoskach, a nie na faktycznych dowodach pochodzących od organów celnych, a zatem Komisja powinna była sprawdzić ten aspekt z organami celnymi zainteresowanych państw członkowskich UE, (iii) Komisja nie przedstawiła uzasadnionego wyjaśnienia, dlaczego podstawowa zasada biznesowa, zgodnie z którą BEV są zasadniczo produkowane na zamówienie, która miała zastosowanie do przemysłu Unii, nie miała zastosowania do chińskich producentów.
- (1139) Po pierwsze, w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych Komisja stwierdziła, że przywóz z Chin znacznie wzrośnie w dającej się przewidzieć przyszłości na podstawie wszystkich elementów wyjaśnionych w motywach 1106–1164, a zatem nie opierała się ona jedynie na chińskich zapasach BEV w Unii. Po drugie, jeżeli chodzi o pkt (i), jak wyjaśniono w motywach 1010–1017 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja oceniła zarówno przywóz z Chin, jak i przywóz z Chin, który był sprzedawany, a zatem zarejestrowany w Unii. W związku z tym zapasy chińskich BEV w Unii stanowią istotny wskaźnik przyszłej presji wywieranej przez chińskie BEV na przemysł Unii, ponieważ ilości te są wyraźnie przeznaczone głównie do sprzedaży na rynku unijnym. Po trzecie, jeżeli chodzi o pkt (ii), informacje zawarte w artykule prasowym nie były pogłoskami, lecz informacjami zgłoszonymi przez dziennikarzy, jak stwierdzono w motywie 1158 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Po czwarte, w odniesieniu do pkt (iii) dotyczącego wyjaśnienia, dlaczego podstawowa zasada biznesowa, zgodnie z którą BEV są co do zasady produkowane na zamówienie i która jest stosowana w przemyśle Unii, nie ma zastosowania do przemysłu chińskiego, Komisja zauważyła, że jest to fakt, cecha charakterystyczna przemysłu, a zatem Komisja nie musiała wyjaśniać, dlaczego tak jest. Komisja zauważyła również, że CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych dowodów na poparcie tego faktu. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

- (1140) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA twierdziło, że porównanie zapasów przywozu z Chin do Unii z niskimi zapasami przemysłu Unii jest mylące, ponieważ przemysł Unii pracuje na zamówienie i w związku z tym ma niższe zapasy, co jest cechą unijnego rynku motoryzacyjnego, którą należało uwzględnić. Twierdziło ono również, że fakt istnienia dużych zapasów w europejskich portach jako taki nie ma znaczenia, ponieważ ilości te nadal muszą znaleźć nabywców.
- (1141) Wbrew temu, co twierdzi VDA, Komisja nie dokonała takiego porównania. W motywie 1157 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła, że zapasy chińskich BEV na rynku unijnym były dostępne do sprzedaży na rynku unijnym. Ponadto Komisja odsyła do swoich wniosków zawartych w motywie 1139 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w których fakt, że dostępne były duże zapasy, wzmocnił nieuchronny charakter zagrożenia wystąpieniem szkody dla producentów unijnych. W tym względzie nie ma znaczenia, czy znaleziono nabywców na te zapasy, w szczególności biorąc pod uwagę oczekiwany wzrost rynku BEV. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1142) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 18 twierdziło, że mogą istnieć różne powody istnienia zapasów, takie jak ograniczony sukces rynkowy chińskich marek, w związku z czym wnioski Komisji w tym zakresie były błędne.
- (1143) Argument ten uznano za spekulacyjny, ponieważ nie został on poparty żadnymi dalszymi dowodami i był bezpodstawny. Komisja uznała również, że dane z okresu po OD wskazują, że udział chińskich marek w rynku znacznie wzrósł, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia, a zatem nie można uznać, że odniosły one ograniczony sukces rynkowy. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1144) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że w okresie po OD zapasy chińskich eksporterów w Unii nie były nadmierne, a wręcz bardzo ograniczone.
- (1145) Komisja odrzuciła ten argument w motywie 973 niniejszego rozporządzenia.
- (1146) Zatem potwierdzono wnioski zawarte w motywach 1157–1159 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

#### 5.3.6. Przewidywalność i nieuchronność zmiany okoliczności

- (1147) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja (i) nie określiła zmiany okoliczności, która doprowadziłaby do sytuacji, w której domniemane subsydiowanie spowodowałoby szkodę w przyszłości, (ii) nie przedstawiła odpowiedniego wyjaśnienia zmiany okoliczności, która doprowadziłaby do sytuacji, w której domniemane subsydiowanie spowodowałoby „jednoznacznie przewidzianą i nieuchronną” szkodę oraz (iii) nie sprecyzowała, na jakiej podstawie można uznać, że szkoda jest przewidziana i nieuchronna, biorąc pod uwagę, że większość przywozu stanowił przywóz własny dokonywany przez producentów unijnych, a Komisja nie wzięła pod uwagę oczekiwanego wzrostu popytu w Unii, co wyklucza jakiegokolwiek założenie wystąpienia szkody.
- (1148) Jeżeli chodzi o pkt (i) oraz (ii), takie wyjaśnienia przedstawiono w motywach 1162 i 1163 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Jeżeli chodzi o pkt (iii), jak wyjaśniono w motywie 1131 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, przedmiotem obecnego dochodzenia jest cały przywóz subsydiowanych BEV pochodzących z Chin, niezależnie od własności określonego przedsiębiorstwa. Ponadto w motywie 1162 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja wyjaśniła, że w kontekście zwiększającej się konsumpcji przemysł Unii konsekwentnie tracił udział w rynku w całym okresie badanym kosztem subsydiowanego przywozu z Chin, osiągając najniższy punkt w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1149) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła również, że ustalenia Komisji nie wskazują na żadną zmianę okoliczności, która sugerowałaby inaczej. W tym względzie grupa Geely stwierdziła, że Komisja uznała w motywie 1169 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, że zmiana okoliczności miała miejsce, ponieważ poziomy rentowności, zwrotu z inwestycji oraz przepływu środków pieniężnych uległy pogorszeniu w okresie objętym dochodzeniem, jednak ustalenia faktyczne były sprzeczne z ustaleniami Komisji zawartymi w motywie 1099 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, zgodnie z którymi rentowność i zwrot z inwestycji wykazywały „pozytywną tendencję” w całym okresie badanym.

- (1150) W tabeli 10 w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych wyraźnie wskazano, że w latach 2020–2022 marża rentowności w przemyśle Unii wzrosła z – 22,3 % do – 8,9 %, a następnie spadła do – 10,8 % w okresie objętym dochodzeniem. Zwrot z inwestycji i przepływy środków pieniężnych wykazywały tę samą tendencję co marża rentowności, tj. tendencję wzrostową w latach 2020–2022, a następnie pogorszyły się w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1151) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła również, że Komisja nie wyjaśniła, w jaki sposób mogła stwierdzić zagrożenie wystąpieniem szkody, argumentując jednocześnie, że przemysł Unii wykazywał pozytywne tendencje w odniesieniu do kilku kluczowych wskaźników, takich jak rentowność, zwrot z inwestycji, wykorzystanie mocy produkcyjnych, wydajność, wielkość sprzedaży i wielkość wywozu w całym okresie badanym. Grupa Geely twierdziła, że nie ma podstaw, by sugerować, że te pozytywne tendencje ulegną odwróceniu w przyszłości. Grupa Geely twierdziła ponadto, że jeżeli w okresie objętym dochodzeniem nie wystąpiła szkoda dla przemysłu Unii, to wynika z tego, że szkoda nie jest przewidywana i nieuchronna, jeżeli przyczyna pozytywnych tendencji w okresie objętym dochodzeniem nadal będzie istnieć i prawdopodobnie wzmocni się po okresie objętym dochodzeniem.
- (1152) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. W motywie 996 Komisja wyjaśniła, że przechodzenie przemysłu Unii z pojazdów ICE na BEV jest istotnym czynnikiem w przedmiotowej sprawie i ma wpływ na kilka wskaźników dotyczących stanu tej branży. Ponadto w motywach od 1095–1099 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że sytuację przemysłu Unii należy analizować w kontekście przechodzenia rynku unijnego z pojazdów ICE na BEV i podsumowała ustalenia dotyczące konsumpcji w Unii, przywozu z Chin oraz analizy wskaźników szkody. Ponadto w motywie 1102 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że przy przechodzeniu z pojazdów ICE na BEV zaczęto 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. Świadczył 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. Ponadto w sekcji 5 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła wszystkie elementy, które uzasadniały ustalenie zagrożenia wystąpieniem szkody na podstawie art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

### 5.3.7. Inne uwagi

- (1153) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely twierdziła, że Komisja nie uwzględniła dowodów, które wykazały, że przechodzenie na BEV będzie kontynuowane i prawdopodobnie przyspieszy, w tym z korzyścią dla producentów unijnych, w wyniku dynamiki rynkowej i regulacyjnej, takiej jak zakaz sprzedaży pojazdów ICE od 2035 r. oraz obowiązkowe cele dotyczące przyspieszenia rozwoju infrastruktury w całej Unii w odniesieniu do BEV<sup>(148)</sup>.
- (1154) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Jak wyjaśniono w motywie 996 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przechodzenie przemysłu Unii z pojazdów ICE na BEV było istotnym czynnikiem w przedmiotowej sprawie i miało wpływ na kilka wskaźników dotyczących stanu tej branży. Ponadto w motywie 1009 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych wyjaśniono, że wzrost liczby zarejestrowanych BEV w stosunku do wszystkich rejestracji pojazdów osobowych świadczy o postępującym przechodzeniu rynku unijnego ze pojazdów osobowych ICE na BEV, które w okresie objętym dochodzeniem wynosiło 14,6 %, jak pokazano w tabeli 1 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto w motywach 1222 i 1223 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja określiła wpływ Europejskiego Zielonego Ładu<sup>(149)</sup> i docelowych indywidualnych poziomów emisji dla wszystkich nowych samochodów osobowych. Ponadto w motywie 1224 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja wyjaśniła, że docelowe indywidualne poziomy emisji można osiągnąć w szczególności dzięki rosnącemu udziałowi pojazdów elektrycznych we flocie. Przemysł Unii nie będzie jednak w stanie produkować i sprzedawać wystarczającej liczby BEV na rynku unijnym ze względu na szybki wzrost przywozu subsydiowanych BEV z Chin sprzedawanych na rynku unijnym po wyrządzających szkodę cenach. W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(148)</sup> 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.

<sup>(149)</sup> [https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_pl](https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_pl).

- (1155) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME, rząd ChRL i grupa Geely twierdzili, że Komisja nie uwzględniła wsparcia dla przemysłu BEV w Unii, obecnie i w przyszłości, na szczeblu Unii i państw członkowskich.
- (1156) Wsparcie, które przemysł BEV w Unii rzekomo otrzymuje lub otrzyma w przyszłości, nie ma wpływu na dochodzenie, ponieważ nie jest porównywalne z subsydiami stanowiącymi podstawę środków wyrównawczych otrzymywanymi przez chińskich producentów eksportujących BEV, które powodują zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii. Jakiegokolwiek wsparcie otrzymane przez przemysł Unii w każdym razie nie stanowi podstawy środków wyrównawczych, a takie wsparcie nie powoduje szkody dla chińskich producentów BEV, ponieważ jedynie bardzo małe liczby BEV są wywożone przez przemysł Unii do Chin. Ponadto to, czy przemysł Unii otrzymuje wsparcie, nie oznacza, że powinien on konkurować na rynku unijnym na nieuczciwych warunkach. Subsydiowane chińskie BEV sprzedawane po niskich cenach mogą wyrządzić istotną szkodę przemysłowi Unii, a tym samym zakłócić równe warunki działania na rynku unijnym. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1157) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely stwierdziła, że z rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych wynikało, iż postrzegane zagrożenie dla przemysłu Unii wynikało z chińskiej marki BEV, takiej jak grupa Geely, jednak Komisja zataiła fakt, że udział w rynku tego przywozu wynosił jedynie 7,3 % w okresie objętym dochodzeniem, podczas gdy większość przywozu z Chin była dokonywana przez producentów unijnych i Teslę. Grupa Geely stwierdziła również, że decyzja producentów unijnych o utworzeniu globalnych łańcuchów dostaw w Chinach nie może uzasadniać ustalenia, że ci sami producenci unijni znajdują się w trudnej sytuacji. Ponadto grupa Geely stwierdziła, że przyznając anonimowość producentom unijnym, Komisja dodatkowo zatajała ten czynnik.
- (1158) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem. W motywach 1135–1138 Komisja wykazała, że w dającej się przewidzieć przyszłości nastąpi wzrost udziałów w rynku głównie ze strony marek chińskich. Jak wyjaśniono w motywie 1071 niniejszego rozporządzenia, wniosek ten potwierdzają również dane z okresu po OD, z których wynika, że przywóz chińskich marek wzrósł znacząco do 14 % w drugim kwartale 2024 r., podczas gdy przywóz od europejskich producentów oryginalnego sprzętu zmniejszył się, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1159) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń NIO twierdziło, że ustalenia Komisji, zgodnie z którymi przemysł Unii znajduje się w sytuacji zagrożenia wystąpieniem istotnej szkody, opierały się na przypuszczeniach i odległych możliwościach, a nie na faktach, ponieważ (i) przemysł Unii znacznie zwiększył wielkość produkcji, moce produkcyjne i sprzedaż w okresie badanym oraz (ii) jedynym czynnikiem wykazującym negatywną tendencję był udział przemysłu Unii w rynku, który nie był wystarczający, aby wykazać, że ta istotna szkoda była nieuchronna.
- (1160) Twierdzenie to jest bezpodstawne. Wbrew temu, co twierdzi NIO, w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych Komisja stwierdziła, że istnieje zagrożenie wystąpieniem istotnej szkody dla przemysłu Unii, która jest jednoznacznie przewidywalna i nieuchronna na podstawie wszystkich elementów wyjaśnionych w sekcji 5 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i co potwierdzono w niniejszym rozporządzeniu. W związku z tym argument ten odrzucono.

#### 5.4. Wniosek

- (1161) Komisja potwierdziła zatem swoje wnioski, że pod koniec okresu objętego dochodzeniem wystąpiło zagrożenie jednoznacznie przewidywalnej i nieuchronnej szkody dla przemysłu Unii, jak określono w motywach 1167–1169 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

## 6. ZWIĄZEK PRZYCZYNOWY

### 6.1. Ocena

- (1162) W swoich tymczasowych ustaleniach Komisja wyróżniła i oddzieliła wpływ wszystkich znanych czynników (przywóz z innych państw trzecich, wyniki wywozu przemysłu Unii, czynniki związane z popytem, konkurencyjność przemysłu BEV w Unii, konkurencja między pojazdami ICE a BEV, brak korzyści skali i przedsiębiorstw typu start-up, kwestie dostaw, polityka UE w zakresie biopaliw oraz przywóz z Chin przez przemysł Unii) na sytuację przemysłu Unii od szkodliwych skutków subsydiowanego przywozu. Komisja ustaliła, że wpływ tych innych czynników nie osłabił związku przyczynowego między subsydiowanym przywozem a zagrożeniem wystąpieniem szkody, ani indywidualnie, ani łącznie.



- (1163) Po zgromadzeniu danych dotyczących okresu po OD, po wprowadzeniu środków tymczasowych, kwartalne dane dotyczące kosztów produkcji i cen sprzedaży producentów unijnych w czwartym kwartale 2023 r. (przedstawione w tabeli 10 niniejszego rozporządzenia) wskazują, że rentowność przemysłu Unii nadal się pogarszała, jak wyjaśniono w motywie 961 niniejszego rozporządzenia, co potwierdza tymczasowe ustalenia Komisji.
- (1164) Najnowsze dane dotyczące przywozu z Chin oparte na rejestracji (za IV kw. 2023 r. – II kw. 2024 r.) wykazały dalszy wzrost, jak wskazano w tabeli 7b i wyjaśniono w motywie 951 niniejszego rozporządzenia, przy czym przywóz chińskich marek na podstawie rejestracji zyskał znaczny udział w rynku wynoszący 14,1 % w drugim kwartale 2024 r. z 8,5 % w ostatnim kwartale okresu objętego dochodzeniem (tj. w trzecim kwartale 2023 r.), jak pokazano w tabeli 12 niniejszego rozporządzenia, a producenci unijni nadal ponosili straty ze względu na skutki znacznego tłumienia cen przez chińskich producentów eksportujących i ciągłą penetrację rynku, co uniemożliwiło producentom unijnym poprawę ich rentowności. Ponadto w lipcu 2024 r. SAIC prowadziła w Niemczech bardzo agresywną promocję sprzedaży, w ramach której przyznawała konsumentowi rabat w wysokości 8 592 EUR, jeżeli konsument kupił BEV MG4 za gotówkę i jednocześnie zawarł umowę leasingu <sup>(150)</sup> na inny MG4.
- (1165) W świetle powyższego i zgodnie z sekcją 6 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja potwierdziła swój wniosek, że subsydiowany przywóz z Chin miał negatywny wpływ na sytuację przemysłu Unii i powodował zagrożenie wystąpieniem istotnej szkody dla przemysłu Unii, podczas gdy inne czynniki nie były w stanie osłabić takiego związku przyczynowego.

## 6.2. Uwagi zainteresowanych stron po ujawnieniu tymczasowych i ostatecznych ustaleń

- (1166) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń otrzymano uwagi od rządu ChRL, CCCME, grupy Geely, grupy SAIC, przedsiębiorstwa 24 i NIO. Grupa SAIC zasadniczo nie zgodziła się z oceną Komisji, nie odnosząc się do żadnego konkretnego ustalenia i nie przedstawiając żadnych dalszych szczegółów, a jedynie odnosząc się do uwag przedstawionych przez CCCME, rząd ChRL i inne zainteresowane strony, o ile opinie zawarte w tych uwagach nie były sprzeczne z argumentami grupy SAIC przedstawionymi w innych częściach oceny.
- (1167) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń uwagi dotyczące wszczęcia dochodzenia otrzymano od rządu ChRL, GOC oraz przedsiębiorstwa 24.
- (1168) Przedsiębiorstwo 24 przedstawiło obszerne uwagi na temat związku przyczynowego zagrożenia wystąpieniem szkody. Dotyczyły one kwestii omówionych poniżej, takich jak dostęp do surowców krytycznych i akumulatorów. Przedsiębiorstwo 24 wymieniło również presję cenową ze strony pojazdów spalinowych oraz skutki ograniczenia lub stopniowego wycofywania programów subsydiowania konsumentów w państwach członkowskich. Uwagi te nie zawierały nowych argumentów i mając na uwadze szczegółowe uwagi CCCME i rządu ChRL, zasadniczo nie powtórzono tych uwag w niniejszym dokumencie. W odniesieniu do programów subsydiowania konsumentów Komisja zauważa jednak, że ograniczenie lub stopniowe wycofywanie takich programów ma zastosowanie jedynie w niektórych państwach członkowskich i miałyby wpływ na wszystkie przedsiębiorstwa sprzedające BEV na rynku unijnym, a nie tylko na przemysł Unii.

### 6.2.1. Wpływ przywozu towarów po cenach subsydiowanych

- (1169) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL powtórzyli szereg uwag dotyczących skutków subsydiowanego przywozu w odniesieniu do szkody, zagrożenia wystąpieniem szkody, tłumienia cen i ustaleń dotyczących podjęcia cenowego zawartych w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych. Uwagi takie odrzucono w odpowiedniej sekcji niniejszego rozporządzenia i w związku z tym nie zostaną one powtórzone w tym miejscu.

<sup>(150)</sup> <https://www.autobild.de/artikel/carwow-mg4-electric-kostenlos-leasen-26258097.html>.

- (1170) CCCME i rząd ChRL powtórzyli, że przeprowadzona przez Komisję analiza skutków przywozu z Chin opierała się na błędnych wnioskach dotyczących wielkości i cen oraz zagrożenia wystąpieniem szkody. Według tych stron Komisja nie zbadała, czy przywóz z Chin i sprzedaż dokonywana przez przemysł Unii na rynku unijnym pokrywały się pod względem konkurencyjnym oraz czy były substytucyjne. Odniosły się one do Organu Apelacyjnego w sprawie Chiny – HP-SSST (Japonia i UE)<sup>(151)</sup>. Ponadto twierdziły one, że analiza związku przyczynowego opierała się na założeniu dalszego przewidywanego wzrostu przywozu z Chin. Stwierdziły one, że analiza była zatem niewystarczająca i nie spełniała normy prawnej określonej w art. 15 ust. 5 porozumienia SCM oraz w art. 8 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.
- (1171) Jeżeli chodzi o wielkość i wpływ na ceny, Komisja odniosła się do twierdzeń przedstawionych w sekcjach 4.4.1 i 4.4.2; uwagi tych stron dotyczące zagrożenia wystąpieniem szkody omówiono w sekcji 5, a kwestię przyszłego prawdopodobnego wzrostu przywozu z Chin poruszono w motywach 1061–1097 niniejszego rozporządzenia. Argumenty te zostały zatem odrzucone.
- (1172) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że różnica między kosztami produkcji a cenami sprzedaży producentów unijnych w okresie objętym dochodzeniem nie świadczyła o tłumieniu cen.
- (1173) Komisja zauważyła, że ta uproszczona uwaga błędnie przedstawia ustalenia Komisji dotyczące tłumienia cen, które wyjaśniono w sekcji 4.4.2 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Analiza ta obejmuje o wiele więcej aspektów, takich jak podcięcie cenowe, ceny chińskich eksporterów, wielkość sprzedaży i rentowność przemysłu Unii. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.
- (1174) CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że z danych z okresu po OD nie wynika dalsze tłumienie cen.
- (1175) Komisja wskazała, że nie ma potrzeby dalszego badania tłumienia cen w okresie po OD. Analiza danych z okresu po OD nie wykazała, że przemysł Unii odnotowywał poprawę. Wszystkie dostępne dane, w szczególności dotyczące zwiększonej sprzedaży BEV produkowanych w Chinach, wskazują na pogarszającą się sytuację przemysłu Unii, a nie odwrotnie. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.
- (1176) CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że przykład przytoczony w motywie 1164 niniejszego rozporządzenia dotyczący MG nie był istotny dla ustaleń dotyczących przedmiotowej sprawy, ponieważ dotyczył leasingu.
- (1177) Komisja odrzuciła ten argument, ponieważ cytowany przykład wyraźnie demonstruje agresywne metody sprzedaży stosowane przez chińskich producentów eksportujących, które wywierały ciągłą presję cenową na przemysł Unii.

#### 6.2.2. *Inne czynniki*

##### 6.2.2.1. Przywóz z państw trzecich

- (1178) W odpowiedzi na argument CCCME i rządu ChRL, o którym mowa w motywie 730 niniejszego rozporządzenia, Komisja obliczyła udział w rynku przywozu ze wszystkich pozostałych państw trzecich również na podstawie rzeczywistej konsumpcji w okresie badanym, chociaż nie wyciągnęła żadnych wniosków na podstawie takiego udziału w rynku.

<sup>(151)</sup> Sprawozdanie Organu Apelacyjnego, Chiny – HP-SSST (UE i Japonia), pkt 5.262.

Tabela 17a

**Udział w rynku przywozu ze wszystkich innych państw trzecich w ujęciu konsumpcji rzeczywistej**

		2020	2021	2022	Okres objęty dochodzeniem
Korea Południowa	Udział w rynku	8,7 %	7,3 %	7,0 %	5,8 %
	<i>Indeks</i>	100	84	80	67
Zjednoczone Królestwo	Udział w rynku	5,5 %	2,6 %	4,1 %	2,7 %
	<i>Indeks</i>	100	47	75	49
Meksyk	Udział w rynku	0 %	1,1 %	1,2 %	0,9 %
	<i>Indeks</i>	ND	100	109	82
Japonia	Udział w rynku	2,0 %	3,5 %	0,7 %	0,8 %
	<i>Indeks</i>	100	175	35	40
Stany Zjednoczone	Udział w rynku	10,0 %	3,9 %	0 %	1,9 %
	<i>Indeks</i>	100	39	0	19
Pozostałe państwa	Udział w rynku	0 %	0 %	0 %	0 %
	<i>Indeks</i>	ND	ND	ND	ND
Ogółem wszystkie państwa z wyjątkiem ChRL	Udział w rynku	26,1 %	18,4 %	12,3 %	12,0 %
	<i>Indeks</i>	100	70	47	46

(1179) Komisja zgromadziła również dane za czwarty kwartał 2023 r. i pierwszy kwartał 2024 r. (I kw. 2024 r.) dotyczące przywozu (wielkości i cen) BEV z państw trzecich oraz ich udziału w rynku, które przedstawiono w tabeli 17b niniejszego rozporządzenia. Dane kwartalne za okres objęty dochodzeniem przedstawiono również w tabeli 17b niniejszego rozporządzenia, aby pokazać kontekst danych kwartalnych z okresu po OD.

Tabela 17b

**Przywóz z państw trzecich**

Państwo		Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD		
		IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024	II kw. 2024
Korea Południowa	Liczba (wszt.)	17 928	22 139	22 777	27 167	23 955	24 093	ND
	<i>Indeks</i>	100	123	127	152	134	134	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji szacowanej	4,2 %	5,9 %	5,3 %	6,5 %	5,5 %	6,7 %	ND
	<i>Indeks</i>	100	141	125	153	132	159	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji rzeczywistej	4,9 %	5,9 %	6,0 %	6,5 %	5,5 %	4,8 %	4,4 %

Państwo		Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD		
		IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024	II kw. 2024
	<i>Indeks</i>	100	120	123	133	112	98	90
	Średnia cena (w EUR/szt.)	34 083	35 432	36 597	37 351	39 747	34 482	ND
	<i>Indeks</i>	100	104	107	110	116	101	ND
Zjednoczone Królestwo	Liczba (wszt.)	18 542	23 528	18 457	16 828	20 128	9 813	ND
	<i>Indeks</i>	100	127	100	91	109	53	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji szacowanej	4,4 %	6,3 %	4,3 %	4,0 %	4,7 %	2,7 %	ND
	<i>Indeks</i>	100	144	98	92	107	63	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji rzeczywistej	3,5 %	2,7 %	2,4 %	2,3 %	2,9 %	0,6 %	0,3 %
	<i>Indeks</i>	100	76	68	67	82	18	9
	Średnia cena (w EUR/szt.)	26 943	25 448	25 992	26 958	27 454	26 496	ND
	<i>Indeks</i>	100	94	96	100	102	98	ND
Meksyk	Liczba (wszt.)	5 881	8 361	7 275	9 793	3 326	2 787	ND
	<i>Indeks</i>	100	142	124	167	57	47	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji szacowanej	1,4 %	2,2 %	1,7 %	2,3 %	0,8 %	0,8 %	ND
	<i>Indeks</i>	100	162	121	169	56	56	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji rzeczywistej	1,0 %	0,8 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %
	<i>Indeks</i>	100	78	89	90	90	94	91
	Średnia cena (w EUR/szt.)	42 791	42 869	45 536	45 381	42 850	39 595	ND
<i>Indeks</i>	100	100	106	106	100	93	ND	
Japonia	Liczba (wszt.)	7 445	4 471	5 355	8 090	7 230	9 539	ND
	<i>Indeks</i>	100	60	72	109	97	128	ND

Państwo		Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD		
		IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024	II kw. 2024
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji szacowanej	1,8 %	1,2 %	1,2 %	1,9 %	1,7 %	2,7 %	ND
	<i>Indeks</i>	100	68	71	110	96	151	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji rzeczywistej	0,8 %	1,5 %	1,7 %	1,6 %	1,2 %	1,9 %	1,6 %
	<i>Indeks</i>	100	186	211	203	153	238	204
	Średnia cena (w EUR/szt.)	30 776	31 152	31 081	32 274	32 601	33 421	ND
	<i>Indeks</i>	100	101	101	105	106	109	ND
Stany Zjednoczone	Liczba (w szt.)	4 683	5 611	8 372	5 238	6 064	5 025	ND
	<i>Indeks</i>	100	120	179	112	129	107	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji szacowanej	1,1 %	1,5 %	1,9 %	1,2 %	1,4 %	1,4 %	ND
	<i>Indeks</i>	100	136	175	113	127	127	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji rzeczywistej	0,9 %	2,2 %	2,5 %	2,0 %	2,3 %	1,3 %	1,0 %
	<i>Indeks</i>	100	256	281	231	259	151	112
	Średnia cena (w EUR/szt.)	67 489	64 954	54 271	56 198	60 428	54 471	ND
	<i>Indeks</i>	100	96	80	83	90	81	ND
Pozostałe państwa	Liczba (w szt.)	525	350	435	142	137	139	ND
	<i>Indeks</i>	100	67	83	27	26	26	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji szacowanej	0,1 %	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	ND
	<i>Indeks</i>	100	76	81	27	26	31	ND

Państwo		Okres objęty dochodzeniem				Dane z okresu po OD		
		IV kw. 2022	I kw. 2023	II kw. 2023	III kw. 2023	IV kw. 2023	I kw. 2024	II kw. 2024
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji rzeczywistej	2,0 %	0 %	0 %	0 %	0,6 %	0,8 %	0,8 %
	<i>Indeks</i>	100	0	0	2	30	40	40
	Średnia cena (w EUR/szt.)	34 409	38 407	40 717	57 159	38 287	52 596	ND
	<i>Indeks</i>	100	112	118	166	111	152	ND
Ogółem wszystkie państwa z wyjątkiem ChRL	Liczba (w szt.)	55 004	64 460	62 671	67 258	60 840	51 396	ND
	<i>Indeks</i>	100	117	114	122	111	93	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji szacowanej	12,9 %	17,3 %	14,5 %	16,0 %	14,1 %	14,3 %	ND
	<i>Indeks</i>	100	133	112	124	109	110	ND
	Udział w rynku w ujęciu konsumpcji rzeczywistej	13,1 %	9,9 %	11,3 %	13,4 %	13,3 %	10,4 %	9,0 %
	<i>Indeks</i>	100	76	87	103	102	74	63
	Średnia cena (w EUR/szt.)	35 007	35 042	36 430	36 819	34 893	32 762	ND
	<i>Indeks</i>	100	100	104	105	100	94	ND

Źródło: dane organów celnych państw członkowskich.

- (1180) Przywóz z Korei Południowej zmniejszył się w dwóch kwartałach w okresie po OD w porównaniu z ostatnim kwartałem okresu objętego dochodzeniem. Ich udział w rynku nieznacznie wzrósł w pierwszym kwartale 2024 r. do ostatniego kwartału okresu objętego dochodzeniem. W pierwszym kwartale po OD średnia cena importowa z Korei Południowej była wyższa niż ceny sprzedaży przemysłu Unii przedstawione w tabeli 10 niniejszego rozporządzenia i wyższa od średnich cen importowych z Chin w obu kwartałach po OD, jak pokazano w tabeli 8 niniejszego rozporządzenia.
- (1181) Przywóz ze Zjednoczonego Królestwa zmniejszył się w pierwszym kwartale 2024 r., osiągając udział w rynku na poziomie 2,7 %. W pierwszym kwartale po OD średnia cena importowa ze Zjednoczonego Królestwa była niższa niż ceny sprzedaży przemysłu Unii, jak pokazano w tabeli 10 niniejszego rozporządzenia, ale była wyższa od średnich cen importowych z Chin w obu kwartałach po OD, jak pokazano w tabeli 8 niniejszego rozporządzenia.
- (1182) Przywóz z Meksyku zmniejszył się w dwóch kwartałach po OD, osiągając jedynie 0,8 % udziału w rynku.
- (1183) W drugim kwartale po OD przywóz z Japonii wzrósł, osiągając 2,7 % udziału w rynku. Średnia cena importowa z Japonii była wyższa od średniej ceny przemysłu Unii w pierwszym kwartale po OD i powyżej średnich cen importowych z Chin w obu kwartałach po OD.

- (1184) Przywóz z USA nieznacznie wzrósł po OD, osiągając 1,4 % udziału w rynku w obu kwartałach po OD. Średnia cena importowa była znacznie wyższa od średniej ceny przemysłu Unii w pierwszym kwartale po OD i znacznie wyższa od średniej ceny importowej z Chin w obu kwartałach po OD.
- (1185) Przywóz po OD ze wszystkich pozostałych państw był nieznaczny.
- (1186) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że Komisja w swojej analizie związku przyczynowego nie dokonała właściwej oceny przywozu z państw trzecich. Po pierwsze, jak już określono w motywie 724 niniejszego rozporządzenia, CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja powinna była obliczyć udział w rynku wszystkich źródeł przywozu na tej samej podstawie, tj. na podstawie konsumpcji szacowanej.
- (1187) To właśnie uczyniła Komisja, ponieważ przywóz z państw trzecich został zbadany na podstawie konsumpcji szacowanej (tabela 17b), a przywóz z Chin zbadano na tej samej podstawie w tabeli 2a rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto szybki wzrost przywozu z Chin, jak pokazano w tabeli 2b (z wykorzystaniem konsumpcji rzeczywistej), wykazuje tendencję bardzo podobną do tendencji przedstawionej w tabeli 2a rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1188) CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że przywóz z Korei Południowej i Zjednoczonego Królestwa nie został właściwie oceniony, ponieważ (i) między 2022 r. a okresem objętym dochodzeniem wielkość przywozu z Korei Południowej i Zjednoczonego Królestwa wzrosła w tym samym okresie bardziej niż przywóz z Chin; (ii) ceny importowe ze Zjednoczonego Królestwa były porównywalne z cenami importowymi przywozu z Chin i były stale niższe niż ceny przemysłu Unii i niższe od kosztów jednostkowych przemysłu Unii w okresie badanym; (iii) wielkość przywozu z Korei Południowej wzrosła i była bliska wielkości przywozu z Chin w okresie objętym dochodzeniem, podczas gdy ceny importowe były niższe od kosztów produkcji producentów unijnych.
- (1189) Powyższe argumenty nie mogły podważyć ustaleń Komisji zawartych w motywach 1178 i 1179 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W odniesieniu do pkt (i) Komisja zauważyła, że wzrost wielkości przywozu z Korei Południowej i Zjednoczonego Królestwa w 2022 r. i w okresie objętym dochodzeniem utrzymywał się znacznie poniżej wzrostu wielkości przywozu z Chin, w przeciwieństwie do twierdzeń zainteresowanych stron, których dotyczy postępowanie. Jeżeli chodzi o pkt (ii) i jak zauważono w motywie 1179 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, chociaż średnie ceny importowe były nieco niższe od średniej ceny importowej z Chin w latach 2020 i 2022, w 2021 r. i w okresie objętym dochodzeniem utrzymywały się one powyżej średniej chińskiej ceny importowej. Ponadto, chociaż odnotowano ogólną tendencję spadkową średniej ceny importowej ze Zjednoczonego Królestwa (-4 %), była ona mniej wyraźna niż w przypadku przywozu z Chin (-10 %). Ponadto udział w rynku przywozu ze Zjednoczonego Królestwa wzrósł jedynie o 0,5 punktu procentowego między 2022 r. a okresem objętym dochodzeniem (i ogólnie w okresie badanym o 1,1 punktu procentowego), podczas gdy udział Chin w rynku wzrósł o 2,7 punktu procentowego (i ogólnie w okresie badanym o 21,1 punktu procentowego). Jeżeli chodzi o pkt (iii), w odniesieniu do przywozu z Korei Południowej, jak zauważono w motywie 1178 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, jego udział w rynku spadł z 10,2 % w 2020 r. do 5,5 % w okresie objętym dochodzeniem, podczas gdy ceny importowe wykazywały tendencję wzrostową i były średnio wyższe od chińskiej ceny importowej. Argumenty te zostały zatem odrzucone.
- (1190) CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że Komisja nie przeanalizowała łącznie wpływu przywozu ze wszystkich państw trzecich i że prawdopodobnie miał on negatywny wpływ na sytuację, w której przemysł Unii poniósł szkodę.
- (1191) Komisja zauważyła, że nie było jasne, jaką kwestię prawną podnieśli CCCME i rząd ChRL, ponieważ Komisja nie stwierdziła w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, że przemysł Unii poniósł istotną szkodę w okresie objętym dochodzeniem. Ponadto, rozważając łącznie przywóz ze wszystkich pozostałych państw trzecich, Komisja zauważyła, że ich udział w rynku wykazywał tendencję spadkową między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem, tj. z 27,3 % do 15,1 % (choć nieznacznie wzrósł o 1,8 punktu procentowego od 2022 r. do okresu objętego dochodzeniem). Ich średnia cena importowa wykazywała tendencję wzrostową w całym okresie badanym (+ 23 %) i była znacznie wyższa od średniej ceny importowej przywozu z Chin w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.

- (1192) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja nie oddzieliła odpowiednio i nie rozróżniła wpływu przywozu z państw trzecich na przemysł Unii od skutków rzekomo subsydiowanego przywozu z Chin. CCCME twierdziła w szczególności, że Komisja nie wyodrębniła i nie rozróżniła łącznego wpływu przywozu z innych państw trzecich na sytuację gospodarczą przemysłu Unii. W tym względzie CCCME stwierdziła, że (i) porównanie ceny importowej z Chin z cenami importowymi ze wszystkich innych państw trzecich nie było obiektywne, ponieważ ceny importowe z Chin są cenami transferowymi, (ii) Komisja odrzuciła znaczenie skumulowanego wpływu przywozu ze wszystkich pozostałych państw trzecich na tej podstawie, że między 2020 r. a okresem objętym dochodzeniem wystąpiła tendencja spadkowa udziału w rynku przywozu ze wszystkich pozostałych państw trzecich, podczas gdy dane przedstawione w tabeli 17 niniejszego rozporządzenia wskazują, że udział w rynku przywozu ze wszystkich pozostałych państw trzecich wzrósł w ujęciu kwartalnym między czwartym kwartałem 2022 r. a trzecim kwartałem 2023 r., co zbiegło się w czasie z pogarszającym się udziałem w rynku i rentownością producentów unijnych (w trzecim kwartale 2023 r., kiedy rentowność przemysłu Unii wynosiła -20,5 %, udział Chin w rynku w tym kwartale był stabilny, a udział w rynku przywozu z państw trzecich wynosił 16 %), (iii) w porównaniu z początkiem okresu objętego dochodzeniem dane po OD potwierdzają kontynuację tendencji wzrostowej przywozu ze wszystkich innych państw trzecich, (iv) w pierwszym kwartale 2024 r. udział w rynku przywozu ze wszystkich innych państw trzecich osiągnął 14,3 %, co jest znacznie wyższym wynikiem niż udział w rynku przywozu BEV chińskiej marki wynoszący 10,4 %, (v) w porównaniu z początkiem okresu objętego dochodzeniem dane po OD wykazały, że średnie ceny wszystkich pozostałych towarów przywożonych z państw trzecich spadły o 6 % i wykazywały tendencję spadkową, (vi) biorąc pod uwagę rosnący udział w rynku i malejące ceny, przywóz z wszystkich pozostałych państw trzecich prawdopodobnie wywarł presję na obniżenie cen przemysłu Unii i zwiększył udział w rynku kosztem przemysłu Unii, (vii) udział w rynku najważniejszego źródła przywozu po Chinach, tj. przywozu z Korei Południowej, wzrósł o 59 % między początkiem okresu objętego dochodzeniem a pierwszym kwartałem 2024 r., przywóz z Korei Południowej miał 6 % udziału w rynku, podczas gdy przywóz BEV chińskiej marki stanowił 7,3 % w okresie objętym dochodzeniem, a zatem biorąc pod uwagę ich porównywalną obecność na rynku, Komisja powinna była poświęcić więcej uwagi analizie szkodliwych skutków przywozu z Korei Południowej.
- (1193) Jeżeli chodzi o pkt (i), Komisja zauważyła, że na podstawie modeli BEV przywożonych z innych państw trzecich nie można wykluczyć, że ceny przywozu z państw trzecich były również cenami transferowymi, a zatem porównanie cen importowych było obiektywne.
- (1194) Jeżeli chodzi o pkt (ii), w kwestiach podniesionych przez CCCME i rząd ChRL nie wyjaśniono ani nie uzasadniono, w jaki sposób miałyby one wpływ na związek przyczynowy między przywozem po cenach subsydiowanych, a zagrożeniem wystąpieniem szkody. Dochodzenie nie wykazało, że przywóz z państw trzecich stanowi zagrożenie dla przemysłu Unii ani CCCME i rząd ChRL nie przedstawiły takich informacji. Ponadto, nawet jeżeli udział w rynku przywozu z Chin był „stabilny” w trzecim kwartale 2023 r., kiedy rentowność przemysłu Unii wynosiła -20,5 %, udział w rynku przywozu z Chin był wyższy niż udział w rynku przywozu ze wszystkich pozostałych państw trzecich (21 % w porównaniu z 16 %), podczas gdy ceny przywozu z Chin (23 887 EUR) były niższe niż ceny importowe wszystkich pozostałych państw trzecich (36 819 EUR). W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1195) Jeżeli chodzi o pkt (iii), Komisja nie zgodziła się z tą uproszczoną oceną. Analogicznie Komisja mogła argumentować, że w porównaniu z pozostałymi trzema kwartałami okresu objętego dochodzeniem łączna wielkość przywozu z innych państw trzecich po OD zmniejszyła się. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1196) Jeżeli chodzi o pkt (iv), argument ten jest bezpodstawny, ponieważ CCCME powinna była porównać udział w rynku całego przywozu z innych państw trzecich z łącznym przywozem z Chin, który wynosił 25,4 %, a zatem był wyższy niż udział w rynku przywozu ze wszystkich pozostałych państw trzecich.
- (1197) Jeżeli chodzi o pkt (v), jak wyjaśniono w motywach 1021 i 1076 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, na średnie ważone ceny miały wpływ asortyment produktów, a zatem każdy spadek lub wzrost średnich cen należy rozpatrywać w powiązaniu ze zmianą asortymentu produktów. Dotyczy to chińskich cen importowych, unijnych cen sprzedaży, a także cen importowych z innych państw trzecich. Należy przypomnieć, że chińskie ceny importowe również spadły o 8 % w pierwszym kwartale 2024 r. w porównaniu z ostatnim kwartałem 2022 r.



- (1198) Jeżeli chodzi o pkt (vi), Komisja nie zgodziła się z tym argumentem, ponieważ udział w rynku przywozu z państw trzecich zmienił się w ujęciu kwartalnym i nie było wyraźnej tendencji wzrostowej, był niższy od udziału w rynku przywozu z Chin i chociaż ceny importowe spadały, również cena importowa z Chin spadała i była niższa niż ceny importowe z innych państw trzecich.
- (1199) Jeżeli chodzi o pkt (vii), udział w rynku przywozu z Korei Południowej wahał się w ujęciu kwartalnym, jak przedstawiono w tabeli 17b niniejszego rozporządzenia, i był on niższy od udziału w rynku całego przywozu z Chin, a nawet poniżej udziału w rynku chińskich BEV. W aktach sprawy nie było dowodów na to, że przywóz z Korei Południowej stanowił zagrożenie dla przemysłu Unii ani CCCME nie przedstawiła takich dowodów. Ponadto średnia cena importowa z Korei Południowej była wyższa niż cena sprzedaży przemysłu Unii w ujęciu kwartalnym (zob. tabele 10 i 17 niniejszego rozporządzenia). W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1200) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że przywóz z innych państw trzecich nie przyczynia się do zagrożenia wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii.

#### 6.2.2.2. Konkurencyjność przemysłu BEV w Unii

- (1201) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL powtórzyli swoje twierdzenie przedstawione w motywie 1197 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, zgodnie z którym przemysł BEV w Unii nie jest konkurencyjny ze względu na brak integracji pionowej, i argumentowali, że ich argument nie został on odpowiednio uwzględniony w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych. W tym względzie argumentowali oni, że Komisja błędnie podzieliła argument na różne czynniki cząstkowe, i ten sposób „pominęła” tę kwestię. CCCME i rząd ChRL argumentowali, że wszystkie czynniki (takie jak zakłócenia w łańcuchu dostaw, wyższe koszty surowców itp.) należy rozpatrywać w całości, i powtórzyli, że brak integracji pionowej skutkuje wyższymi kosztami zakupu akumulatorów i innych kluczowych komponentów oraz że sprawia, iż producenci są bardziej podatni na zakłócenia w łańcuchu dostaw, co z kolei zwiększa również koszty stałe ze względu na mniejsze wielkości produkcji, których nie można rozpatrywać oddzielnie. Twierdzili oni również, że grupy Geely i SAIC są producentami zintegrowanymi pionowo, w przeciwieństwie do stwierdzenia Komisji zawartego w motywie 1198 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (1202) Jeżeli chodzi o twierdzenie, że Komisja podzieliła argumenty stron dotyczące „konkurencyjności przemysłu” na czynniki cząstkowe, CCCME i rząd ChRL nie wyjaśniły, w jakim stopniu mogło to spowodować pominięcie tej kwestii. Komisja podtrzymuje zatem pogląd, że jej podejście do oceny informacji zawartych w aktach sprawy dotyczących domniemanej niedostatecznej wydajności i konkurencyjności przemysłu Unii było wystarczające i sprawiedliwe. W odniesieniu do twierdzenia, że również grupa Geely i SAIC były zintegrowane pionowo, jak wyjaśniono w motywie 692 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, dochodzenie wykazało, że grupa BYD była jedynym objętym próbą pionowo zintegrowanym producentem eksportującym BEV, produkującym akumulatory LFP do BEV. Ponadto w motywie 694 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych dochodzenie wykazało, że pozostałe dwie grupy (SAIC i Geely) zaopatrywały się w akumulatory u dostawców niepowiązanych i powiązanych, a także w spółkach joint venture z Contemporary Ampere Technology Company Limited („CATL”). W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1203) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL powtórzyli argument, że brak konkurencyjności przemysłu Unii należało ocenić całościowo, ponieważ czynniki te (brak integracji pionowej, wysokie koszty produkcji ze względu na między innymi wysokie koszty akumulatorów, koszty stałe i koszty pracy oraz zakłócenia w łańcuchu dostaw) są ze sobą powiązane i działają wspólnie. CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że brak integracji pionowej oraz fakt zakupu akumulatorów i surowców od niepowiązanych producentów nie tylko bezpośrednio zwiększyły koszty produkcji, ale również ograniczyły zdolność producentów unijnych do zwiększenia produkcji i sprzedaży, a ponadto sprawiły, że przemysł Unii jest bardziej podatny na zakłócenia w łańcuchu dostaw, które wpłynęły na koszty i produkcję.
- (1204) Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem, zauważając, że jest ono nieuzasadnione i nie znajduje odzwierciedlenia w rzeczywistości rynkowej. Komisja uznała, że chociaż integracja pionowa może przynieść korzyści, mogą je przynieść również koncentrowanie się na konkretnych częściach łańcucha wartości i pozyskiwanie innych materiałów wsadowych od wyspecjalizowanych przedsiębiorstw. Wynika to również z faktu, że takie wyspecjalizowane przedsiębiorstwa mogą osiągać efektywność pod względem skali i zakresu

oraz przekazywać je swoim klientom. Kwestia, które korzyści są wyższe (tzw. wybór między „tworzeniem a zakupem” w ekonomice przemysłowej), jest jedną z najbardziej złożonych, z którymi borykają się przedsiębiorstwa produkcyjne, a odpowiedź może być specyficzna dla danego przedsiębiorstwa, produktu, modelu i komponentu. CCCME i rząd ChRL nie wyjaśnili, jakie były wyjątkowe cechy przemysłu BEV, które nie występowały w innych sektorach i które sprawiają, że pełna integracja pionowa jest niezbędna do przetrwania. W związku z tym, gdyby argumenty CCCME i rządu ChRL były prawidłowe, w jakimkolwiek przemyśle przetrwałyby wyłącznie przedsiębiorstwa zintegrowane pionowo, charakteryzujące się większą wydajnością i konkurencyjnością, podczas gdy wszystkie inne przedsiębiorstwa opuściłyby rynek. W rzeczywistości w większości, jeśli nie we wszystkich gałęziach przemysłu, w tym w przemyśle BEV, a nawet w chińskim przemyśle BEV, występują znaczne różnice w poziomie integracji pionowej przedsiębiorstw, które odniosły sukces. Na przykład spółka Tesla, największy na świecie producent BEV, korzystała i nadal korzysta z usług przedsiębiorstw zewnętrznych w zakresie dostaw swoich akumulatorów<sup>(152)</sup> <sup>(153)</sup> <sup>(154)</sup>. W związku z tym argumenty CCCME zostały odrzucone.

- (1205) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że inwestycje w produkcję akumulatorów dokonywane przez niektórych unijnych producentów BEV nie rekompensują braku konkurencyjności. Argumentowali oni, że nawet gdyby producenci BEV w Unii zwiększyli swoje moce produkcyjne w zakresie akumulatorów, pozostaliby oni uzależnieni od przywozu surowców do produkcji akumulatorów, tj. niklu, litu i kobaltu, a także innych komponentów do akumulatorów. W tym względzie odniosły się one do różnych źródeł ogólnodostępnych (takich jak sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego nr 15/2023<sup>(155)</sup>, sprawozdanie dotyczące transportu i środowiska<sup>(156)</sup> itp.). Ponadto strony te twierdziły, że wnioski Komisji zawarte w motywie 1199 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, zgodnie z którymi Chińczycy mają przewagę w zakresie dostaw akumulatorów i kluczowych surowców, nie zostały poparte dowodami i pomijają fakt, że również przemysł Unii otrzymuje subsydia na swoje inwestycje w produkcję akumulatorów.
- (1206) Jeżeli chodzi o dostęp do surowców i komponentów, Komisja nie zakwestionowała faktu, że takie czynniki były korzystne dla chińskich producentów. Takie korzyści powstały jednak poprzez subsydiowanie, jak wyjaśniono w sekcji 3.7.2 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych. W rzeczywistości sekcja 3.7.2 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych zawiera kompleksowe dowody na stopień subsydiowania dostaw surowców i komponentów w Chinach. W związku z tym Komisja podtrzymuje swoje stanowisko, że takie korzyści odnoszą się raczej do nieuczciwego handlu, a nie do normalnej przewagi konkurencyjnej. Ponadto, jak określono w motywie 851 niniejszego rozporządzenia, Komisja uznała, że CCCME i rząd ChRL nie wykazali, że dostęp do surowców wywiera znaczącą i rzeczywistą presję na unijne moce produkcyjne w zakresie BEV, i zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nawet nie podjęli próby ilościowego określenia takiego ograniczenia. W odniesieniu do faktu, że przemysł BEV w Unii otrzymał również subsydia unijne lub krajowe, Komisja zauważa, że nie wszystkie subsydia stanowią podstawę środków wyrównawczych, a CCCME i rząd ChRL nie przedstawili dowodów na to, że subsydia otrzymane przez przemysł Unii w odniesieniu do akumulatorów stanowiły podstawę środków wyrównawczych i spowodowały szkodę dla przemysłu chińskiego. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (1207) CCCME i rząd ChRL, powołując się na motyw 1200 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, stwierdzili, że w analizie związku przyczynowego nie ma znaczenia, czy zakłócenia w łańcuchu dostaw i inne czynniki zwiększające koszty surowców miały charakter ogólnoświatowy, a zatem nie wpływały wyłącznie na producentów unijnych, ponieważ należy ocenić wpływ tych czynników na sytuację przemysłu Unii. Grupa Geely twierdziła również, że w latach 2022 i 2023 ceny surowców w przypadku produkcji akumulatorów (kobaltu, litu i niklu) były wyjątkowo wysokie. Ponadto w Unii odnotowano również wysoki poziom inflacji (8,83 % w 2022 r. i 6,29 % w 2023 r.), podczas gdy w Chinach inflacja była znacznie niższa w tym samym okresie (odpowiednio 1,96 % i 0,24 %), a zatem czynniki te nie miały takiego samego wpływu na chińskich producentów eksportujących, a wnioski Komisji w tym względzie byłyby błędne.

<sup>(152)</sup> <https://cnevpost.com/2023/06/29/tesla-to-equip-revamped-model-3-catl-m3p-battery-report/>.

<sup>(153)</sup> <https://asia.nikkei.com/Business/Automobiles/Tesla-relies-on-China-for-40-of-battery-supply-chain-analysis/>.

<sup>(154)</sup> <https://news.az/news/tesla-supplier-panasonic-energy-set-to-launch-mass-production-of-high-capacity-ev-batteries>.

<sup>(155)</sup> Europejski Trybunał Obrachunkowy, „Sprawozdanie specjalne nr 15/2023: Unijna polityka przemysłowa w dziedzinie baterii”, 19 czerwca 2023 r.

<sup>(156)</sup> Transport & Environment, „Strike a balance: Trade agreements for resilient and responsible supply chains” [Zachowanie równowagi: Umowy handlowe na rzecz odpornych i odpowiedzialnych łańcuchów dostaw], 25 czerwca 2023 r.

- (1208) Komisja zauważyła, że w motywie 1200 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych odniesiono się do twierdzenia, że przemysł Unii znalazłby się w niekorzystnej sytuacji konkurencyjnej. Z powodów określonych w niniejszym motywie Komisja stwierdziła, że czynniki wymienione przez CCCME i rząd ChRL nie stanowią szczególnej niekorzystnej sytuacji dla przemysłu Unii, co jako takie nie zostało zakwestionowane przez CCCME i rząd ChRL.
- (1209) Jeżeli chodzi o twierdzenie grupy Geely, że stopy inflacji w 2022 r. i 2023 r. miały większy wpływ na producentów unijnych niż na chińskich producentów eksportujących, nie mogło to wyjaśnić znacznego wzrostu subsydiowanego przywozu, który znacznie podciął ceny sprzedaży przemysłu Unii. Według źródła ogólnodostępnego, do którego odnosi się grupa Geely, różnica stóp inflacji wynosiła 6,87 punktu procentowego w 2022 r. i 6,06 punktu procentowego w 2023 r., co jest porównywalne z marginesem podcięcia cenowego ustalonym w OD średnio na poziomie 12,7 %, jak określono w motywie 1029 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1210) CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że fakt, iż przemysł Unii nie był zintegrowany pionowo, sprawił, że stał się on jeszcze bardziej podatny na zakłócenia w łańcuchu dostaw, co skutkowało niezdolnością producentów unijnych do zwiększenia produkcji, a to z kolei doprowadziło do wyższych kosztów stałych. Przedstawiły one kilka przykładów sytuacji, w których producenci unijni byli zmuszeni do zawieszenia, spowolnienia lub nawet wstrzymania produkcji, i odniosły się do publicznych twierdzeń innych producentów unijnych, którzy przyznali, że łańcuchy dostaw stanowią główne ryzyko dla przemysłu BEV. Strony te powtórzyły również, że inne czynniki, takie jak wysokie koszty energii, wysokie koszty pracy i wysokie koszty komponentów innych niż akumulatory, miały negatywny wpływ na konkurencyjność przemysłu Unii.
- (1211) Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili, że dalszy negatywny wpływ na konkurencyjność przemysłu Unii miałyby kilka zamknięć zakładów i strajków, i przedstawiły kilka artykułów prasowych na ten temat. W tym względzie CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja zignorowała szereg publicznych oświadczeń kierownictwa i organizacji przedstawicielskich przemysłu BEV w Unii, w których to oświadczeniach potwierdzono brak konkurencyjności przemysłu Unii.
- (1212) W toku dochodzenia Komisja była w stanie ustalić przyczyny wyższych kosztów na podstawie informacji dostarczonych przez objętą próbą przedsiębiorstwa przemysłu Unii. Główne kwestie, które spowodowały wzrost kosztów, zostały przedstawione w motywie 1078 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, chociaż zmiany kosztów jednostkowych BEV są bardziej skomplikowane ze względu na zmiany asortymentu produktów i przejście z pojazdów ICE na BEV. Koszt surowców i komponentów (w tym akumulatorów) oraz energii osiągnął szczytowy poziom w 2022 r., a następnie koszt większości podobnych surowców i akumulatorów rzeczywiście spadł w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym nie wykazano, w jaki sposób zmiany takich kosztów mogły mieć wpływ na przyczynę zagrożenia wystąpieniem szkody.
- (1213) W odniesieniu do tymczasowych zamknięć zakładów należy zauważyć, że fakt, że czasami zakłady muszą zostać tymczasowo zatrzymane z powodu nieoczekiwanego braku niektórych surowców lub czasami ze względu na problemy globalne (pandemia COVID-19, konflikt między Izraelem i Hamasem, ataki Huti na statki żeglugowe na Morzu Czerwonym itp.), nie czyni przemysłu Unii mniej konkurencyjnym, ale pokazuje złożone środowisko, w którym działa przemysł Unii.
- (1214) W związku z tym, chociaż wzrost kosztów jednostkowych był spowodowany wieloma czynnikami, w tym zakłóceniami dostaw oraz, do pewnego stopnia, wzrostem kosztów surowców i komponentów, nie osłabia to wpływu subsydiowanego przywozu na przemysł Unii.
- (1215) Ponadto nie było jasne, jaką kwestię prawną podnieśli CCCME i rząd ChRL, ponieważ Komisja nie stwierdziła w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych, że przemysł Unii poniósł istotną szkodę w okresie objętym dochodzeniem. Jak wyjaśniono w sekcji 6.2.4 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, domniemana niedostateczna wydajność przemysłu Unii, wyjaśniona przez zainteresowane strony, nie jest istotnym czynnikiem wpływającym na związek przyczynowy analizy zagrożenia wystąpieniem szkody. CCCME i rząd ChRL nie wykazali zatem zasadności swoich twierdzeń. Argumenty te zostały zatem odrzucone.

## 6.2.2.3. Przywóz z Chin dokonywany przez przemysł Unii

- (1216) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME, rząd ChRL i przedsiębiorstwo 24 twierdzili, że w swojej analizie związku przyczynowego Komisja nie oceniła we właściwy sposób przywozu unijnych producentów oryginalnego sprzętu (tzw. „przywóz własny”). Ten argument powtórzono także po ujawnieniu ostatecznych ustaleń. CCCME i rząd ChRL twierdzili, że Komisja powinna przeanalizować konkurencję między tym przywozem własnym z jednej strony a BEV produkowanymi w Unii z drugiej strony oraz że przywóz własny należy zbadać jako odrębny czynnik związku przyczynowego. Przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że wywóz przedsiębiorstw powiązanych z unijnymi producentami oryginalnego sprzętu nie będzie „faktycznym celem” niniejszego dochodzenia i że fakt ten zostałby uznany przez Komisję, ponieważ w rozporządzeniu w sprawie ceł tymczasowych przedstawiła ona podział przywozu według rodzaju producentów eksportujących. Przedsiębiorstwo to twierdziło, że Komisja nie powinna była analizować, czy wywóz chińskich producentów oryginalnego sprzętu niepowiązanych z unijnymi producentami oryginalnego sprzętu prawdopodobnie wzrośnie bardziej niż przywóz od przedsiębiorstw powiązanych z unijnymi producentami oryginalnego sprzętu, ale raczej czy przywóz chińskich producentów oryginalnego sprzętu niepowiązanych z producentami unijnymi stawia przemysł Unii w „trudnej” sytuacji i „wyrządzi istotną szkodę przemysłowi Unii w przypadku braku przyjęcia środków ochrony handlowej”.
- (1217) Ponadto CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że nie ma dowodów na to, że wielkość przywozu BEV z Chin wywarła lub mogła wywrzeć presję na sprzedaż przemysłu BEV w Unii oraz że chińskie marki BEV przejęły udział w rynku od przemysłu BEV w Unii, ponieważ (i) utrata udziału przemysłu Unii w rynku w Unii zbiegła się ze wzrostem jego własnego przywozu z Chin, (ii) sprzedaż na rynku przemysłu Unii powiększona o udział w rynku własnego przywozu przemysłu Unii sprzedawanego w Unii wykazała, że przemysł Unii uzyskał 8,6 % udziału w rynku i nie stracił udziału w rynku w okresie badanym.
- (1218) Chociaż CCCME i rząd ChRL przedstawili ten argument w sekcji „zagrożenie wystąpieniem szkody”, Komisja uznała za właściwsze obalenie go w niniejszej sekcji.
- (1219) W motywach 1212–1214 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych Komisja przeprowadziła analizę tzw. przywozu własnego i rzeczywiście przedstawiła podział udziału w rynku przywozu (i) chińskich producentów eksportujących powiązanych z unijnymi producentami oryginalnych pojazdów ICE przechodzącymi na produkcję BEV, (ii) Tesli oraz (iii) całego przywozu z Chin w tabelach 12a i 12b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych odpowiednio w motywach 1132 i 1134. Analizę tę należy rozpatrywać łącznie z tabelą 13 niniejszego rozporządzenia. Po pierwsze, norma prawna dotycząca związku przyczynowego wymaga, aby cały przywóz pochodzący z państwa, którego dotyczy postępowanie, był oceniany łącznie. W rzeczywistości Komisja uczyniła to w sekcji 6.1 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Ponadto, jak wspomniano powyżej, Komisja dokonała podziału przywozu z Chin, wykorzystując między innymi tabelę 12a i 12b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych oraz tabelę 13 powyżej, w celu określenia zmian w profilu przywozu z Chin. Komisja stwierdziła, że przywóz chińskich marek nabiera coraz większego znaczenia oraz że sprzedaż na rynku unijnym ma wzrosnąć ze względu na dostępność zapasów i zapowiedzi dotyczących wzrostu przywozu na rynek unijny w okresie po OD i później w nadchodzących latach. Wniosek ten potwierdzają również dane z okresu po OD, które wykazały, że przywóz chińskich marek znacznie wzrósł do 14,1 % w drugim kwartale 2024 r., podczas gdy cały pozostały przywóz z Chin zmniejszył się, jak pokazano w tabeli 10 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym Komisja prawidłowo przeprowadziła analizę tzw. przywozu własnego i stwierdziła, że przywóz ten prawdopodobnie nie przyczynił się do zagrożenia wystąpieniem istotnej szkody.
- (1220) W odniesieniu do konkretnego twierdzenia przedsiębiorstwa 24 Komisja powtórzyła, że zakres obecnego dochodzenia obejmuje wszystkie BEV pochodzące z Chin i że w związku z tym stwierdzenie, że nie dotyczyło ono przywozu od przedsiębiorstw powiązanych z unijnymi producentami BEV, było nieprawidłowe. Błędne jest również stwierdzenie, że podział w tabelach 12a i 12b rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych potwierdza to założenie. Podział w tabelach 12a i 12b, jak stwierdzono w motywie 1131 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, dotyczył konkretnego argumentu CCCME w tym względzie, jak opisano w motywie 1130 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.

- (1221) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili, że unijni producenci przemysłu BEV nadal przenoszą produkcję do Chin, w związku z czym nie można wykluczyć, że przywóz na własny rachunek może się powiększyć lub powiększy się. CCCME i rząd ChRL odnieśli się do artykułu prasowego z 30 lipca 2024 r., w którym Stellantis ogłosił, że Leapmotor International, spółka joint venture między Stellantis a chińskim producentem Leapmotor, wysłała pierwszą partię pojazdów elektrycznych Leapmotor z Chin do Europy <sup>(157)</sup>.
- (1222) Komisja zauważyła, że artykuł ten odnosi się do wywozu z Chin modeli C10 SUV i T03, które są markami Leapmotors, a zatem chińskie marki, co oznacza, że nie doszło do przeniesienia produkcji z Unii do Chin, jak zasugerowała CCCME. Świadczy to tylko o tym, że przywóz BEV z Chin wzrośnie w najbliższej przyszłości.
- (1223) Wszystkie twierdzenia, że przywóz od przemysłu Unii nie został właściwie uznany za związek przyczynowy zagrożenia wystąpieniem szkody, zostały zatem odrzucone.

#### 6.2.2.4. Konkurencja w przemyśle wewnętrznym

- (1224) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że istnieje silna konkurencja w przemyśle wewnętrznym, która prawdopodobnie miała negatywny wpływ na unijnych producentów BEV i była wzmocniona zachętami, takimi jak francuski eko-bonus dla pojazdów elektrycznych, i zapobiegła wzrostowi cen przez przemysł Unii. Twierdzili oni, że czynnik ten powinien być zostać oceniony przez Komisję. Jedynym dowodem przedstawionym w tym względzie przez CCCME i rząd ChRL było kilka artykułów prasowych, które mówią o normalnej konkurencji istniejącej na każdym rynku, na którym działa kilku producentów <sup>(158)</sup>.
- (1225) Komisja uznała, że taka konkurencja opierała się na zasadach uczciwego handlu i nie osłabiła wpływu subsydiowanej konkurencji ze strony przywozu z Chin po cenach, które znacznie podcinały ceny unijnych producentów BEV. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.
- (1226) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME i rząd ChRL stwierdzili, że w aktach sprawy nie ma żadnych przesłanek wskazujących na to, że Komisja rozważyła jakiegokolwiek dowody, aby dojść do swoich wniosków dotyczących uczciwej konkurencji między producentami unijnymi.
- (1227) Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych dodatkowych dowodów na to, w jaki sposób konkurencja w przemyśle wewnętrznym ma lub mogłaby mieć negatywny wpływ na producentów unijnych. Tak czy inaczej celem dochodzenia jest ocena, czy przywóz BEV z Chin jest subsydiowany, stanowi zagrożenie dla przemysłu Unii oraz czy wprowadzenie środków wyrównawczych leży w interesie Unii, jeżeli spełnione są warunki prawne. W toku dochodzenia ustalono, iż pogarszająca się sytuacja przemysłu Unii jest wynikiem nieuczciwej konkurencji zewnętrznej ze strony subsydiowanego przywozu z Chin, która grozi mu istotną szkodą. W niniejszym dochodzeniu nie oceniono konkurencji między producentami unijnymi na rynku unijnym, ponieważ ustalenia dotyczą przemysłu Unii jako całości. CCCME i rząd ChRL nie przedstawili żadnych dowodów na to, że konkurencja w przemyśle wewnętrznym osłabia związek między przywozem towarów po cenach subsydiowanych z Chin a zagrożeniem wystąpieniem szkody. W związku z tym argument ten odrzucono.

#### 6.2.2.5. Nadmierna regulacja

- (1228) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili również, że obciążenie regulacyjne w Unii miało negatywny wpływ na przemysł BEV w Unii, w szczególności dlatego, że zapewnienie zgodności z przepisami wymaga znacznych zasobów finansowych. CCCME i rząd ChRL przytoczyli kilka oświadczeń organów wykonawczych Unii jako dowód swojego twierdzenia. Argument ten został również powtórzony przez CCCME po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.

<sup>(157)</sup> <https://www.stellantis.com/en/news/press-releases/2024/july/leapmotor-international-ships-the-first-batch-of-leapmotor-electric-vehicles-from-china-to-europe-this-month>.

<sup>(158)</sup> <https://europe.autonews.com/automakers/bmw-ev-sales-surge-while-mercedes-and-audi-struggle> oraz <https://electrek.co/2024/07/10/bmw-outpaces-luxury-rivals-porsche-audi-ev-sales-spike-q2/>.

(1229) Argument ten był bardzo ogólny. Komisja uznała, że jakikolwiek wzrost kosztów wynikający z problemów regulacyjnych miałby wpływ na decyzje inwestycyjne przemysłu Unii w przeszłości. Nie przedstawiono żadnych dowodów na to, że kwestia ta stanowiłaby zagrożenie wystąpieniem szkody dla przemysłu Unii w latach następujących po okresie objętym dochodzeniem. Chociaż przejście na elektryfikację jest wymagane prawem, samo w sobie nie stanowi zagrożenia dla przemysłu Unii w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego, ponieważ jak w przypadku każdej branży, producenci BEV muszą dostosować się do istniejących ram regulacyjnych. W rzeczywistości ramy regulacyjne stanowią ramy, na podstawie których dokonywana jest ocena zagrożenia wystąpieniem szkody w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. Ponadto, chociaż zgodność z różnymi przepisami utrzymuje się po OD, CCCME i rząd ChRL nie zidentyfikowali żadnych nowych ważnych przepisów, które mogłyby spowodować szkodę dla przemysłu Unii w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. Komisja ustaliła raczej, że to przywóz subsydiowany zagraża rentowności przemysłu BEV w Unii. Bez uczciwych warunków rynkowych producenci unijni nie będą w stanie osiągnąć niezbędnych korzyści skali. W związku z tym argument ten nie został uzasadniony i został odrzucony.

#### 6.2.2.6. Przemysł w okresie przejściowym

(1230) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że Komisja nie dokonała właściwej oceny wpływu przejścia z pojazdów ICE na BEV na zagrożenie wystąpieniem szkody. Twierdziła ona, że w dającej się przewidzieć przyszłości fakt ten będzie miał wpływ na producentów unijnych.

(1231) CCCME i rząd Chin twierdzili również, że Komisja zlekceważyła pozytywne tendencje w odniesieniu do większości wskaźników szkody, a jednocześnie obwiniała chiński przywóz BEV za sytuację przemysłu Unii bez odpowiedniej oceny przedmiotowego przejścia. Ponadto Komisja jedynie przywołała przejście, ale nie rozważyła obiektywnie jego wpływu na koszty i zyski przemysłu Unii, a także jego zdolność do podnoszenia cen. W związku z tym przejście to uznano jedynie za czynnik sprzyjający przemysłowi Unii, ale nie uwzględniono go przy ocenie wpływu chińskiego przywozu BEV. Argument ten został również powtórzony przez CCCME i rząd ChRL po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.

(1232) W uwagach tych pominięto i błędnie przedstawiono analizę Komisji dotyczącą sytuacji przemysłu Unii, o której mowa w sekcji 4 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych. W analizie Komisji uznano, że niektóre wskaźniki były pozytywne w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym takie wskaźniki nie zostały „odrzucone”. Dokładniej rzecz ujmując, zostały one umieszczone w odpowiednim kontekście przejścia z pojazdów ICE na BEV i rozważono je wraz ze wszystkimi innymi istotnymi czynnikami, takimi jak sytuacja przynosząca straty i presja cenowa wynikająca z rosnącego przywozu subsydiowanego z Chin, w szczególności w okresie objętym dochodzeniem, oraz potencjalny prawdopodobny wzrost w późniejszym okresie.

(1233) Przejście z pojazdów ICE na BEV stanowi kluczowy kontekst dla całego zagrożenia wystąpieniem szkody, związku przyczynowego i analizy interesu Unii. Transformacja ta jest w toku i ma być kontynuowana do 2035 r. Transformacja jest kluczowym elementem Zielonego Ładu Komisji, jeśli chodzi o osiągnięcie celów w zakresie emisji CO<sub>2</sub>. Producenci unijni opracowali szczegółowe strategie obejmujące wdrożenie zakrojonych na szeroką skalę planów inwestycyjnych, aby zapewnić zgodność z odpowiednimi przepisami dotyczącymi osiągnięcia tych celów. Transformacja ma zatem zasadnicze znaczenie dla przyszłości przemysłu Unii.

(1234) Ponadto przejście rynku unijnego z pojazdów ICE na BEV wpisuje się w ramy regulacyjne przemysłu motoryzacyjnego w Unii. Unijni producenci pojazdów muszą przestrzegać tych ram regulacyjnych, a także innych przepisów. Nie można uznać, że takie ramy regulacyjne powodują zagrożenie wystąpieniem szkody w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. Przeciwnie, są to ramy, na podstawie których przeprowadzana jest ocena zagrożenia wystąpieniem szkody w rozumieniu art. 8 ust. 8 rozporządzenia podstawowego. W rzeczywistości bezpośrednim zagrożeniem dla przemysłu Unii nie jest jednak sama transformacja, lecz subsydiowany przywóz z Chin, który zagraża realizacji procesu transformacji. W związku z tym argument ten odrzucono.

#### 6.2.2.7. Nadwyżki mocy produkcyjnych przemysłu Unii

- (1235) Na podstawie danych liczbowych określonych w tabeli 4 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CCCME i rząd ChRL twierdzili ponadto, że przemysł Unii był obciążony nadwyżką mocy produkcyjnych. Argument ten został powtórzony przez CCCME i rząd ChRL po ujawnieniu ostatecznych ustaleń, w którym nadal twierdzili oni, że Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów potwierdzających jej pogląd, że były dostępne wolne moce produkcyjne do produkcji pojazdów spalinowych.
- (1236) Jak określono w motywie 842 niniejszego rozporządzenia, Komisja zauważyła, że dane dotyczące mocy produkcyjnych oszacowano na podstawie producentów unijnych objętych próbą, i podkreśla, że na rosnącym rynku przed osiągnięciem wzrostu produkcji należy zapewnić moce produkcyjne. Dostępne wolne moce produkcyjne są w dużej mierze teoretyczne ze względu na przejście z pojazdów ICE na BEV, co oznacza, że moce produkcyjne niewykorzystywane do produkcji BEV zgodnie z planem byłyby dostępne do produkcji pojazdów ICE, a nie pozostały niewykorzystane. Ponadto, jak stwierdzono w motywie 1058 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, niektórzy producenci unijni produkowali BEV w swoich zakładach montażowych wraz z pojazdami ICE, wykorzystując zasadniczo ten sam proces produkcji w celu wykorzystania istniejących aktywów, procesów i kompetencji oraz zapewnienia elastyczności w zakresie wielkości produkcji. Komisja omówiła obliczenie mocy produkcyjnych z producentami unijnymi objętymi próbą podczas wizyt weryfikacyjnych na miejscu. Ponadto, jak już określono w motywie 844 niniejszego rozporządzenia, znaczne wolne moce produkcyjne przemysłu Unii są zgodne z przejściem rynku unijnego z pojazdów ICE na BEV. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.

#### 6.2.2.8. Decyzje inwestycyjne przemysłu BEV w Unii

- (1237) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i CCCME twierdzili, że Komisja nie wzięła pod uwagę faktu, że chińscy producenci wprowadzali innowacje od lat i są obecnie wysoce wydajni, w przeciwieństwie do producentów unijnych, którzy pomimo opóźnionego przejścia na BEV otrzymywali subsydia od Unii i jej państw członkowskich. Chociaż argument ten przedstawiono w części uwag dotyczącej interesu Unii, Komisja uznała za właściwsze obalenie go w niniejszej sekcji. Podobnie NIO twierdziło, że unijny sektor BEV podejmował w przeszłości błędne decyzje inwestycyjne, podczas gdy dopiero niedawno rozpoczął przechodzenie na technologię pojazdów elektrycznych, a zatem wykazał brak długoterminowego planowania w przeciwieństwie do chińskiego przemysłu BEV, który miał negatywny wpływ na jego sytuację.
- (1238) Komisja nie zrozumiała znaczenia tego porównania. Fakt, że chińscy producenci mogli wprowadzić innowacje lub mogą być wydajni, nie unieważnia ustaleń dotyczących zagrożenia wystąpieniem szkody ani ustaleń dotyczących związku przyczynowego. W związku z tym argument ten odrzucono.

### 6.3. Wniosek

- (1239) Na podstawie powyższych ostatecznych ustaleń wniosek zawarty w motywie 1218 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych został potwierdzony.

## 7. INTERES UNII

- (1240) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń otrzymano uwagi dotyczące interesu Unii od rządu ChRL, CCCME, CAAM, grupy SAIC, grupy Geely, NIO, przedsiębiorstwa 18, przedsiębiorstwa 24, przedsiębiorstwa 27 i VDA.
- (1241) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń otrzymano uwagi dotyczące interesu Unii od rządu ChRL, CCCME, CAAM, grupy Geely, przedsiębiorstwa 22, przedsiębiorstwa 24, przedsiębiorstwa 27, Polestar, VDA i Eurofer.

### 7.1. Interes przemysłu Unii

- (1242) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i CCCME twierdzili, że Komisja nie odniosła się do kilku oświadczeń publicznych m.in. producentów unijnych, ich stowarzyszeń i kilku państw członkowskich, które wskazywały na pozytywne wyniki producentów unijnych i swój sprzeciw wobec środków wyrównawczych. W szczególności rząd ChRL i CCCME wskazali na wprowadzenie nowych modeli przez producentów unijnych jako dowód na to, że producenci unijni byli w stanie dokonać wymaganych inwestycji, oraz na inwestycje przemysłu Unii w produkcję na rynkach państw trzecich, jako dowód na to, że producenci unijni będą w stanie podążać za przechodzeniem rynku unijnego z produkcji pojazdów ICE na BEV.

- (1243) Na wstępie Komisja zauważyła, że oparła swoje ustalenia na dowodach faktycznych zebranych w toku niniejszego dochodzenia. Komisja odniosła się jedynie do twierdzeń przedstawionych w kontekście niniejszego dochodzenia. Ponadto sama Komisja zauważyła w motywie 1047 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że producenci unijni co roku rozszerzali swój asortyment oferowanych BEV o nowe produkty, i przypomniała w motywie 1092 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych niektóre z planowanych inwestycji producentów unijnych. Chociaż zapowiedziano wprowadzenie nowych produktów i inwestycje, są one znacznie zagrożone, jeżeli nie zostaną wprowadzone środki, jak określono w motywie 1228 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przy czym przemysł Unii może nie być w stanie zrealizować tych projektów w przyszłości zgodnie z zapowiedziami. Ponadto analiza interesu Unii obejmuje ocenę wpływu środków na m.in. producentów unijnych na rynku unijnym i nie zawiera analizy wyników przemysłu Unii na rynkach państw trzecich. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1244) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i CCCME powtórzyli te publiczne oświadczenia i oświadczenia dodatkowe, bez dalszych argumentów.
- (1245) W związku z tym Komisja uznała, że ich dalsze omówienie nie jest konieczne.
- (1246) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń VDA uznało, że ryzyko dla inwestycji przemysłu Unii, w przypadku niewprowadzenia środków, zostanie zrównoważone innymi rodzajami ryzyka, takimi jak utrata dostępu do ważnych rynków zagranicznych, takich jak Chiny lub inne rynki, które również podnoszą cła na BEV. Ponadto VDA twierdziło, że inwestycje w zwiększenie elektromobilności i produkcji akumulatorów były wspierane przez chińskich inwestorów i nadal potrzebne są surowce z Chin.
- (1247) Komisja odniosła się do znaczenia dostępu przemysłu Unii do rynków eksportowych w kontekście dochodzenia w motywie 1310 niniejszego rozporządzenia oraz do zapotrzebowania na surowce z Chin w motywie 1293 niniejszego rozporządzenia. Tak samo można odnieść się do wsparcia ze strony chińskich inwestorów w Unii, ponieważ środki nie mają na celu zahamowania napływu inwestycji z Chin. Ogólnie rzecz biorąc, VDA porównało ryzyko, na które wprowadzenie środków nie ma bezpośredniego wpływu, z jedynym ryzykiem – utratą inwestycji już zrealizowanych i planowanych w Unii – które środki wyrównawcze mogą bezpośrednio ograniczyć. W związku z tym Komisja nie zgodziła się z wynikiem wyważenia VDA i odrzuciła ten argument.
- (1248) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i CCCME odnieśli się również do argumentów przedsiębiorstwa 24 przeciwko środkom, które ich zdaniem zostały odrzucone przez Komisję bez należytego rozpatrzenia.
- (1249) Komisja zauważyła, że odniosła się do argumentów przedsiębiorstwa 24 dotyczących interesu Unii w motywach 1250–1251, 1255–1258 i 1266–1267 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz że samo przedsiębiorstwo 24 w swoich uwagach dotyczących ujawnienia tymczasowych ustaleń nie twierdziło, że jego argumenty dotyczące interesu Unii nie zostały odpowiednio uwzględnione przez Komisję. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (1250) Ponadto rząd ChRL i CCCME twierdzili, że wprowadzenie środków nie przyniesie korzyści przemysłowi Unii, ponieważ w ujęciu realnym producenci unijni dokonują przywozu większości chińskich BEV, a z publicznych ogłoszeń nie wynika, że sytuacja ta ulegnie zmianie. Odnieśli się oni w szczególności do informacji publicznych na temat BMW, które od 2024 r. dokonuje przywozu Mini BEV z Chin, do umów między Volkswagenem a grupą SAIC dotyczących wspólnego rozwijania pojazdów elektrycznych oraz do wspólnego przedsiębiorstwa Stellantis i Leapmotor w celu sprzedaży pojazdów typu BEV Leapmotor w Unii. Według nich Komisja nie uwzględniła tego aspektu, również nie odnosząc się do przywozu dokonywanego przez Teslę i stwierdzając w motywie 1136 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, że przywóz unijnych producentów oryginalnego sprzętu nie wzrośnie.
- (1251) Komisja zauważyła, że w przeciwieństwie do tego, co twierdzono, w motywie 1137 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych odniosła się ona do przywozu dokonywanego przez Teslę, stwierdzając, że nie oczekuje się jego znacznego wzrostu w przyszłości, ponieważ wolne moce produkcyjne Tesli były bardzo niewielkie, o ile w ogóle istniały. Podobnie w tabeli 12b i motywie 1135 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja odniosła się do tego, że w ostatnim kwartale okresu objętego dochodzeniem przywóz dokonywany przez chińskie marki przekraczał przywóz dokonywany przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu. Ta ostatnia zmiana wyraźnie kontrastuje z publicznymi zapowiedziami chińskich producentów eksportujących, że unijni producenci



oryginalnego sprzętu dokonali znacznego przywozu. Ponadto unijni producenci oryginalnego sprzętu nie ogłosili żadnych istotnych planów przywozu BEV z Chin, jak zauważono w motywie 1136 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Oświadczenia publiczne zgłoszone przez rząd ChRL i CCCME nie były sprzeczne z tymi wnioskami. W związku z tym przywóz BMW pod marką Mini został już uwzględniony w motywie 1136 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Ponadto nic nie wskazywało na to, że umowa między Volkswagem a SAIC miała na celu wywóz do Unii, a źródło, z którego CCCME i rząd ChRL korzystali w odniesieniu do sprzedaży BEV Leapmotor przez przedsiębiorstwo Stellantis, zawierało informację, że „Stellantis i Leapmotor, przedsiębiorstwa typu start-up zajmujące się pojazdami elektrycznymi, nie dostarczyły szczegółowych informacji na temat miejsca produkcji pojazdów elektrycznych”<sup>(159)</sup>. Tendencję tę potwierdza ponadto podział przywozu w okresie po OD, jak pokazano w tabeli 13, z której wynika, że przywóz chińskich marek znacznie wzrósł do 14 % w drugim kwartale 2024 r., podczas gdy cały pozostały przywóz zmniejszył się. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (1252) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i CCCME twierdzili, że fakt, iż w ostatnim kwartale okresu objętego dochodzeniem przywóz chińskich marek przewyższał przywóz dokonywany przez przemysł Unii, nie zmienia faktu, że przywóz własny dokonywany przez przemysł Unii pozostawał znaczący i był znaczny w okresie badanym, stanowiąc większość przywozu z Chin po OD. Ponadto rząd ChRL i CCCME przedstawili dodatkowe dowody wskazujące, że spółka joint venture Stellantis i Leapmotor dokonywała wywozu do Unii i przypomnieli, że również Volkswagen (Anhui) rozpoczął wywóz w okresie po OD, co przeczy ustaleniu Komisji, zgodnie z którym unijni producenci oryginalnego sprzętu nie będą w przyszłości dokonywać znaczącego przywozu z Chin.
- (1253) Komisja zauważyła, że tendencja w przywozie chińskich marek opisana w motywie 1251 niniejszego rozporządzenia nie była sprzeczna z uwagami rządu ChRL i CCCME i nie opierała się wyłącznie na twierdzeniu, że w ostatnim kwartale okresu objętego dochodzeniem przywóz chińskich marek przewyższał przywóz dokonywany przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu. W motywie 1251 niniejszego rozporządzenia Komisja zauważyła, że w okresie po OD przywóz chińskich marek był jedyną kategorią przywozu, która stale rosła, w porównaniu z przywozem unijnych producentów oryginalnego sprzętu i spółki Tesla, który natomiast stale malał. Ponadto, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia, w ostatnim kwartale okresu po OD przywóz chińskich marek stanowił większość przywozu z Chin. Ponadto, jak stwierdzono w motywie 1222 niniejszego rozporządzenia, przywóz Stellantis od przedsiębiorstwa Leapmotors jest dokonywany przez chińskie marki, a nie europejskie. Przypomniano, że wprowadzenie środków wyrównawczych nie miało na celu uniemożliwienia przywozu BEV przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu ani jakiegokolwiek innego eksportera z Chin, lecz zapewnienie równych warunków działania na rynku unijnym. Przywóz unijnych producentów oryginalnego sprzętu będzie kontynuowany, ale jego mniejsze znaczenie w łącznym przywozie z Chin oznacza, że nie można uznać, że środki są sprzeczne z interesem producentów unijnych tylko dlatego, że wpływają na niewielką część łącznego przywozu dokonywanego przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu, który ma ulec dalszemu zmniejszeniu. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1254) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 18 i VDA twierdziły, że (i) niektórzy producenci unijni, za pośrednictwem spółek joint venture z chińskimi producentami, przywozili BEV z Chin i w związku z tym będą musieli płacić cła wyrównawcze od tego przywozu, (ii) w niektórych przypadkach cła te są wyższe niż cła na chińskie marki oraz (iii) takie wyższe koszty będą oznaczać mniejsze inwestycje w przejście na elektryfikację w Unii.
- (1255) Komisja zauważyła, że zakres dochodzenia obejmuje wszystkie BEV pochodzące z Chin, niezależnie od własności marki. Chociaż niektórzy unijni producenci oryginalnego sprzętu przywozili określone modele BEV z Chin, jak wskazano w motywach 998 i 1136 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, przywóz ten stanowił jedynie niewielką część w porównaniu z całkowitą konsumpcją w Unii w okresie objętym dochodzeniem. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (1256) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń VDA odpowiedziało, że sprzeciw Komisji był niewystarczający, ponieważ możliwe środki miały wpływ na ważny sektor działalności przemysłu Unii.

<sup>(159)</sup> <https://www.euronews.com/business/2024/05/15/stellantis-and-leapmotor-to-sell-electric-cars-in-europe-from-september>.

- (1257) Komisja uznała znaczenie sektora BEV dla przemysłu Unii. Jednocześnie jednak rozporządzenie podstawowe stanowi, że ocena zagrożenia wystąpieniem szkody spowodowanej przywozem z Chin musi być przeprowadzona z uwzględnieniem całego przywozu, w tym – ale nie wyłącznie – przywozu dokonywanego przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu. Ponadto VDA nie zakwestionowało oceny, że przywóz ten jest niewielki w porównaniu z łączną konsumpcją w Unii. Ponadto, jak pokazano w tabeli 13 niniejszego rozporządzenia, przywóz dokonywany przez unijnych producentów oryginalnego sprzętu stale maleje w okresie po OD, podczas gdy przywóz chińskich marek nabiera coraz większego znaczenia. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (1258) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że wielu producentów unijnych, jeśli nie wszyscy, sprzeciwiło się wprowadzeniu środków. W sytuacji, w której tempo transformacji elektrycznej jest narzucone przez przepisy dotyczące Zielonego Ładu, przedsiębiorstwo 24 stwierdziło, że unijni producenci BEV, ogólnie rzecz biorąc, obawiają się spowolnienia popytu konsumpcyjnego spowodowanego wzrostem cen BEV.
- (1259) Komisja zauważyła, że w przeciwieństwie do twierdzenia przedsiębiorstwa 24 po ujawnieniu tymczasowych ustaleń jedynie przedsiębiorstwo 24 i przedsiębiorstwo 18 wyraziły swój sprzeciw wobec wprowadzenia środków. Sprzeciw ten należy jednak rozpatrywać w świetle ryzyka odwetu ze strony Chin<sup>(160)</sup> i, jak stwierdzono w motywach 1255–1258 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych oraz w motywach 1309–1313 niniejszego rozporządzenia, domniemane ryzyko odwetu nie stanowiło elementu, który przemawiałby przeciwko wprowadzeniu środków wyrównawczych. Pogląd – wynikający z twierdzenia przedsiębiorstwa 24 – zgodnie z którym środki spowodują wzrost cen BEV w Unii i ograniczą dostęp konsumentów, został przedstawiony również przez inne strony i omówione w motywach 1280 i 1286 niniejszego rozporządzenia. W związku z tym stwierdzenia te zostały odrzucone.
- (1260) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń przedsiębiorstwo 24 powtórzyło swój sprzeciw wobec wprowadzenia środków wyrównawczych, natomiast rząd ChRL i CCCME stwierdzili, że również przedsiębiorstwo 22, przedsiębiorstwo 27, VDA i Europejskie Stowarzyszenie Dostawców Motoryzacyjnych („CLEPA”) wyraziły swój sprzeciw.
- (1261) Ponieważ rząd ChRL i CCCME nie odnieśli się do żadnych konkretnych uwag tych stron, Komisja zauważyła, że w kontrargumencie przedstawionym w motywie 1259 niniejszego rozporządzenia odniosła się do uwag dotyczących ujawnienia tymczasowych ustaleń, a nie do wszystkich uwag przedstawionych w toku dochodzenia. Ponadto CLEPA jest stowarzyszeniem dostawców, natomiast pierwotny argument przedsiębiorstwa 24 dotyczył producentów unijnych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1262) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń VDA oświadczyło, że wyraża stanowisko zarówno niemieckich producentów oryginalnego sprzętu, jak i dostawców, w związku z czym nie tylko przedsiębiorstwo 24 i przedsiębiorstwo 18 wyraziły swoje stanowisko przeciwko wprowadzeniu środków.
- (1263) Komisja przyznała, że również VDA wyraziło swoje stanowisko przeciwko dochodzeniu, ale zauważyła, że o ile jej wiadomo, wszyscy producenci unijni działali w dochodzeniu indywidualnie, w związku z czym VDA wyrażało swoje stanowisko w dochodzeniu jako stowarzyszenie, a nie w imieniu producentów unijnych. Uwaga Komisji była ograniczona do przedstawienia stanowisk producentów unijnych w uwagach dotyczących środków tymczasowych. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (1264) Ponadto po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i CCCME stwierdzili, że Komisja ograniczyła sprzeciw producentów unijnych z obawy przed odwetem, podczas gdy rząd ChRL i CCCME przedstawili inne argumenty zawarte w oświadczeniach publicznych, a przedsiębiorstwo 24 w swoim pierwotnym twierdzeniu wskazało, że środki spowolniłyby i tak już niski popyt na pojazdy BEV – co miałoby wpływ na planowane uruchomienie i inwestycje przemysłu Unii – i mogłyby osłabić motywację do innowacji, a tym samym osłabić konkurencyjność przemysłu Unii.
- (1265) Komisja zauważyła, że odrzuciła już publiczne oświadczenia zgłoszone przez rząd ChRL w motywie 1243 niniejszego rozporządzenia. W motywie 1280 i 1286 niniejszego rozporządzenia Komisja uwzględniła również kontekstowo wszelkie ograniczone podwyżki cen dla konsumentów – a w konsekwencji wpływ na popyt na BEV – i odrzuciła argument, zgodnie z którym środki zmniejszyłyby presję konkurencyjną na producentów unijnych – a tym samym ich motywację do innowacji – w motywie 1284 niniejszego rozporządzenia.

<sup>(160)</sup> W szczególności sekcje III.2 i III.3 uwag przedsiębiorstwa 18 oraz pkt 70 uwag przedsiębiorstwa 24.

- (1266) Ponadto po ujawnieniu ostatecznych ustaleń przedsiębiorstwo 27 wezwało Komisję do odpowiedniego rozważenia w swoich ostatecznych ustaleniach skutków cel wyrównawczych dla unijnych producentów BEV, użytkowników, importerów i konsumentów oraz dla interesów politycznych w bardziej kompleksowy sposób.
- (1267) Przedsiębiorstwo 27 nie przedstawiło żadnych dalszych szczegółów ani wyjaśnień na poparcie tego twierdzenia, w szczególności tego, które dokładnie aspekty analizy interesu Unii powinny zostać zbadane dodatkowo i bardziej dogłębnie lub które interesy nie zostały odpowiednio uwzględnione lub rozważone. W związku z tym Komisja nie jest w stanie przedstawić żadnej dalszej oceny w tym względzie i odrzuciła ten ogólny argument.
- (1268) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń przedsiębiorstwo 27 skarżyło się na kontrargument Komisji przedstawiony w motywie 1267 niniejszego rozporządzenia, ponieważ w poufnej wersji swoich uwag przedstawiło obszernie argumenty i dowody potwierdzające, czy wprowadzenie środków leży w interesie Unii. Przedsiębiorstwo 27 argumentowało ponadto, że nie mogło włączyć ich do otwartej wersji swoich uwag ze względu na ograniczenia wynikające z konieczności zapewnienia jego anonimowości. W związku z tym przedsiębiorstwo 27 zwróciło się do Komisji o ujawnienie informacji poufnych, odnosząc się do poufnej wersji jego uwag.
- (1269) Komisja zapoznała się z uwagami przedsiębiorstwa 27 i przekazała mu poufne informacje dotyczące poufnej wersji jego uwag.
- (1270) Wobec braku innych uwag dotyczących interesu producentów unijnych po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 1221–1234 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 7.2. Interes importerów niepowiązanych

- (1271) Wobec braku uwag dotyczących interesu importerów niepowiązanych po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja potwierdziła swoje wnioski przedstawione w motywie 1235 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 7.3. Interes użytkowników

- (1272) Wobec braku uwag dotyczących interesu użytkowników po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 1236–1243 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 7.4. Interes dostawców

- (1273) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA powtórzyło, że Chiny są największym rynkiem eksportowym dla niemieckich dostawców części samochodowych i wyraziło obawy, że konflikt handlowy z Chinami z pewnością wpłynie również na dostawców niemieckich i unijnych, np. poprzez ograniczenie dostępu do rynku chińskiego.
- (1274) Interes dostawców i producentów samochodów omówiono w motywach od 1244–1249 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W szczególności, na podstawie powodów przedstawionych w motywie 1245 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, Komisja odrzuciła argument, że środki nieproporcjonalnie zaszkodziłyby dostawcom ze względu na możliwe środki odwetowe ze strony Chin, i odrzuciła ten argument. Biorąc pod uwagę, że żadna z wyżej wymienionych stron nie przedstawiła żadnych dalszych informacji ani dowodów w tym zakresie, Komisja odrzuciła argumenty przedstawione w tym względzie.
- (1275) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń VDA zakwestionowało brak analizy tego, w jaki sposób potencjalne środki zaradcze stosowane przez Chiny miałyby wpływ na dostawców, i powtórzyło swoje argumenty, do których Komisja odniosła się już w motywie powyżej. VDA wskazało również, że jego stanowisko podziela CLEPA w uwagach, o których mowa w motywie 1245 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.
- (1276) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń Eurofer ponownie potwierdził swoje poparcie dla wprowadzenia środków. W szczególności przedsiębiorstwo to stwierdziło, że unijny przemysł motoryzacyjny, w tym producenci BEV, był ważnym przemysłem niższego szczebla dla unijnego sektora stali, ponieważ odpowiadał za jedną piątą konsumpcji stali w Unii i zaspokajał prawie całość swojego zapotrzebowania na stal od unijnych producentów stali. Wszelkie szkodliwe skutki przywozu z Chin dla unijnego sektora motoryzacyjnego miałyby

zatem skutki uboczne dla producentów stali wyższego szczebla. Po drugie, Komisja uznała, że aby zapewnić dobrą kondycję unijnego przemysłu motoryzacyjnego, konieczne jest wprowadzenie środków. Po trzecie, Komisja podkreśliła, że popyt sektora motoryzacyjnego na specjalistyczne wyroby ze stali napędzał badania i rozwój oraz inwestycje w unijnym sektorze stali, o czym świadczą różne niedawne inwestycje dokonane przez unijnych producentów stali w celu zaspokojenia szczególnych potrzeb unijnych producentów samochodów, w tym BEV. Po czwarte, Eurofer zauważył, że ważne jest, aby Unia podjęła działania w celu zapobiegania negatywnemu wpływowi subsydiów z państw trzecich (zwłaszcza subsydiów tak dużych jak subsydia stwierdzone w obecnym dochodzeniu) na przemysł Unii, a tym samym na miejsca pracy w Unii.

(1277) Komisja należycie przyjęła do wiadomości poparcie Eurofer dla wprowadzenia środków i jego uzasadnienie.

(1278) Wobec braku jakichkolwiek innych uwag dotyczących interesu dostawców po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja potwierdziła swoje wnioski zawarte w motywach 1244–1249 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych.

#### 7.5. Wpływ na konsumentów

(1279) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL, CCCME, grupa Geely i VDA twierdzili, że po wprowadzeniu środków z pewnością nastąpi wzrost cen dla konsumentów. W tym względzie według rządu ChRL i CCCME Komisja błędnie porównała ten pewien wzrost cen z jedynym potencjalnym ryzykiem zniknięcia przemysłu Unii. Rząd ChRL i CCCME uznali, że środki wyrównawcze doprowadzą do jeszcze większego braku przystępności cenowej i dostępności BEV na rynku unijnym. W szczególności twierdzili oni, że z jednej strony wycofanie pojazdów ICE do 2035 r. pozbawiłoby konsumentów alternatywy w postaci tańszych pojazdów ICE, podczas gdy z drugiej strony BEV pozostawiałyby zbyt drogie przez dłuższy czas ze względu na środki wyrównawcze. Środki te ograniczą zakres modeli BEV dostępnych na rynku unijnym i zwiększą koszty przywozu BEV z Chin, co z kolei ograniczy wybór dla konsumentów. CCCME powtórzyła również swoje odniesienie do analizy ekonomicznej dwóch profesorów Katholieke Universiteit Leuven i Centre of Economic Policy Research, o którym mowa w motywie 1252 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, twierdząc, że producenci unijni nie oferowali pełnego asortymentu modeli BEV, nie posiadali mocy produkcyjnych do oferowania modeli we wszystkich segmentach oraz że pokrywanie się modeli produkowanych przez producentów unijnych z modelami produkowanymi przez producentów chińskich było bardzo ograniczone.

(1280) Komisja wyjaśniła, że w motywie 1251 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych nie stwierdzono, że nie dojdzie do wzrostu cen dla konsumentów, ale że taki wzrost cen prawdopodobnie byłby ograniczony i zrównoważyłby jedynie nieuczciwą przewagę chińskich producentów eksportujących. Każdy wzrost cen detalicznych dla konsumentów będzie ponadto zależał od struktury kanałów sprzedaży producentów eksportujących oraz od decyzji handlowych poszczególnych grup eksporterów co do sposobu, w jaki cła zostaną ostatecznie odzwierciedlone w ich cenach dla konsumentów. Jeżeli chodzi o twierdzenie, że tańsze alternatywy ICE dla konsumentów nie będą dostępne od 2035 r., CCCME nie wyjaśniła, w jakim stopniu taki fakt był istotny w ocenie interesu użytkowników w kontekście obecnego dochodzenia dotyczącego BEV. Jeżeli chodzi o dostępność przystępnych cenowo BEV produkowanych w Unii, Komisja przypomniała, że – jak zauważono w motywie 1078 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych – przemysł BEV jest przemysłem kapitałochłonnym i nadal potrzebuje czasu na osiągnięcie korzyści skali, aby pokryć wysokie koszty stałe. Chińskie przedsiębiorstwa osiągnęły już korzyści skali ze względu na znaczne kwoty subsydiów przyznanych przez rząd ChRL. Środki wyrównawcze umożliwią przemysłowi Unii osiągnięcie takich korzyści skali, a tym samym obniżenie jednostkowego kosztu produkcji, co z kolei umożliwi przemysłowi Unii potencjalne obniżenie cen sprzedaży. Gdyby Komisja nie wprowadziła środków wyrównawczych, przemysł Unii nie byłby w stanie produkować i sprzedawać wystarczającej liczby BEV, aby uzyskać takie korzyści skali i obniżyć ceny w przyszłości. Podobnie korzyści skali umożliwią również producentom unijnym, w związku z przejściem na elektryfikację, wprowadzenie nowych modeli, w tym modeli przystępnych cenowo, co powinno umożliwić udostępnienie szerokiej gamy modeli BEV w Unii, w przeciwieństwie do twierdzeń rządu ChRL i CCCME. W tym scenariuszu przemysł Unii byłby nawet w stanie objąć pełen zakres BEV. Oczekuje się również, że przywóz z Chin będzie nadal napływał, ale po uczciwych cenach i zgodnie z zasadą równych szans. Ponadto w motywach 1031 i 1044–1048 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych Komisja stwierdziła, że zgodność między chińskimi PCN a unijnymi PCN wynosi powyżej 90 % w przypadku każdego z producentów eksportujących, a zatem nakładanie się produkcji unijnej i przywozu z Chin jest znaczne. W związku z tym stwierdzenia te zostały odrzucone.

- (1281) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i CCCME zakwestionowali ustalenie Komisji, zgodnie z którym cła wyrównawcze umożliwią przemysłowi Unii osiągnięcie korzyści skali, ponieważ wiązały się one z gotowością producentów unijnych do jak najszybszego przejścia na BEV. CCCME twierdziła ponadto, że producenci unijni nadal inwestują w pojazdy spalinowe i pojazdy hybrydowe (Porsche zrezygnowało z celu, jakim jest osiągnięcie 80 % sprzedaży BEV do 2030 r. <sup>(161)</sup>), a Stellantis zapowiedział, że wstrzyma produkcję elektrycznego Fiata 500 i zamiast tego zainwestuje więcej w pojazdy hybrydowe <sup>(162)</sup>). Niezależnie od tego rząd ChRL i CCCME zgodzili się z oceną Komisji, że spadek cen sprzedaży przemysłu Unii jest możliwy, ponieważ producenci unijni w przeszłości priorytetowo traktowali sprzedaż samochodów premium zamiast modeli rynku masowego. CCCME powtórzyła również znaczenie zniknięcia tańszej alternatywy, jaką stanowią pojazdy spalinowe, przy czym konsumentom pozostawia się jedynie BEV po wyższych cenach.
- (1282) Komisja zauważyła, że przejście na pojazdy zelektryfikowane w Unii jest uzależnione od terminu 2035 r., od którego cała sprzedaż nowych pojazdów w Unii będzie oparta na pojazdach bezemisyjnych, w szczególności BEV (z wyjątkiem pojazdów napędzanych wyłącznie paliwami elektrycznymi). W związku z tym, niezależnie od strategii określonych przez poszczególnych producentów unijnych, tacy producenci unijni są nadal zobowiązani do osiągnięcia pośrednich i ostatecznych celów w zakresie emisji określonych w rozporządzeniu (UE) 2019/631, które zostało później zmienione rozporządzeniem (UE) 2023/851. Ponadto preferowanie w przeszłości strategii skoncentrowanej na samochodach premium nie odpowiada całemu przemysłowi Unii, który składa się zarówno z producentów premium, jak i producentów na rynku masowym. Ponadto przywóz z Chin mógł mieć wpływ na taki strategiczny wybór, podczas gdy środki wyrównawcze umożliwią wzmocnienie oferty lub wejście na rynek masowy. Ponadto Komisja zauważyła, że producenci unijni zapowiadali już podstawowe pojazdy BEV produkowane w Unii, tak jak miało to miejsce w przypadku ogłoszenia przez Volkswagena, że cena BEV wyniesie 20 000 EUR, oraz uruchomienia przez Renault w 2026 r. nowej generacji BEV marki Twingo o cenie docelowej poniżej 20 000 EUR <sup>(163)</sup>. Ponadto jeżeli chodzi o zniknięcie tańszych pojazdów spalinowych od 2035 r., Komisja zauważyła, że nie jest to skutek wprowadzenia środków wyrównawczych, lecz terminu 2035 r. Jak stwierdzono jednak w motywie 1280 niniejszego rozporządzenia, środki umożliwią przemysłowi Unii osiągnięcie takich korzyści skali, a tym samym zmniejszenie jednostkowego kosztu produkcji, co z kolei umożliwi przemysłowi Unii potencjalne obniżenie cen sprzedaży. Bez uczciwych warunków rynkowych producenci unijni zostaliby osłabieni w tym procesie. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1283) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i CCCME twierdzili, że BEV w Unii pozostaną droższe przez dłuższy okres, również dlatego, że cła zniechęca przemysł Unii do utrzymania konkurencyjności i dostarczania BEV po niskich cenach. W tym względzie rząd ChRL i CCCME argumentowali, że w poprzednich dochodzeniach <sup>(164)</sup> Komisja oceniła wpływ środków na konkurencję na rynku unijnym, analizując, czy utrzymana zostanie wystarczająca presja konkurencyjna. Twierdzili oni ponadto, że przemysł Unii skoncentrował się na modelach BEV klasy premium i że to ukierunkowanie stanowiło dowód na to, że przemysł Unii był chroniony przed znaczącą konkurencją.
- (1284) Komisja zauważyła, że, jak wskazano w motywie 995 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, na unijnym rynku BEV istnieje około 10 grup producentów unijnych konkurujących ze sobą. Ponadto, zgodnie z tabelą 17a rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, przywóz ze wszystkich państw z wyjątkiem ChRL miał w okresie objętym dochodzeniem 15,1 % udziału w rynku. Ponadto, jak już przypomniano w motywie 1251 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, środki wyrównawcze nie powstrzymają przywozu z Chin, który będzie nadal napływać. W związku z tym Komisja uznała, że w Unii istnieje duża presja konkurencyjna, która utrzyma się również po wprowadzeniu środków wyrównawczych. Komisja uznała również, że twierdzenie, iż producenci unijni skoncentrowali się na modelach BEV klasy premium, zostało podważone wysokim poziomem dopasowania, jak wyjaśniono w motywach 1031 i 1044–1048 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych,

<sup>(161)</sup> <https://europe.autonews.com/automakers/porsche-waters-down-ev-ambitions-says-transition-will-take-years>.

<sup>(162)</sup> <https://europe.autonews.com/automakers/stellantis-boosts-gearbox-output-hybrids-ev-sales-slow>.

<sup>(163)</sup> <https://europe.autonews.com/automakers/vw-plans-entry-level-bev-despite-collapsed-renault-talks>.

<sup>(164)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/336 z dnia 27 lutego 2017 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe i stanowiące o ostatecznym pobraniu cła tymczasowego nałożonego na przywóz niektórych blach grubych ze stali niestopowej lub z pozostałej stali stopowej pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L 50 z 28.2.2017, s. 18), motyw 163; rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/388 z dnia 17 marca 2016 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz rur i przewodów rurowych z żeliwa ciągliwego (zwanego także żelazem sferoidalnym) pochodzących z Indii (Dz.U. L 73 z 18.3.2016, s. 53), motywy 145 i 149 oraz rozporządzenie Rady (WE) nr 348/2000 z dnia 14 lutego 2000 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz niektórych rur i przewodów bez szwu z żelaza lub ze stali niestopowej pochodzących z Chorwacji i Ukrainy oraz stanowiące o ostatecznym poborze nałożonego cła tymczasowego (Dz.U. L 45 z 17.2.2000, s. 1), motywy 30 i 39.

oraz że nawet gdyby twierdzenie to było prawdziwe, nie wykazałoby ono, że producenci unijni byli chronieni przed chińską konkurencją. Powyższe strony nie przedstawiły żadnych dowodów na poparcie swojego twierdzenia. Przytoczone precedensy należy rozpatrywać indywidualnie, a faktyczne okoliczności tych spraw nie były porównywalne z sytuacją w niniejszej sprawie, ponieważ nie przedstawiono żadnych dowodów na jakiegokolwiek nadużycie pozycji dominującej lub jakiegokolwiek inne zachowania antykonkurencyjne producentów unijnych, takie jak te, o których mowa w precedensach wymienionych przez CCCME i rząd ChRL. W związku z tym argument ten odrzucono.

- (1285) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i CCCME stwierdzili również, że ocena Komisji, zgodnie z którą potencjalny wzrost cen będzie ograniczony i oczekuje się, że zostanie przynajmniej częściowo wchłonięty przez importerów, nie została poparta dowodami, ponieważ Komisja nie oceniła sytuacji importerów ani wpływu ceł na interesy konsumentów. W tym względzie również przedsiębiorstwo 18 twierdziło, że cła nie zostaną w pełni wchłonięte przez przedsiębiorstwa (choć w jego uwagach nie było jasne, czy są to producenci czy importerzy), ale ostatecznie koszt ceł zostanie poniesiony przez klientów unijnych. Jako dowód na to przedsiębiorstwo 18 przedstawiło fakt, że Tesla podwyższyła cenę swojego modelu 3 BEV o 1 500 EUR na rynkach niektórych państw członkowskich w odpowiedzi na nałożenie tymczasowych ceł wyrównawczych oraz że inne marki, takie jak MG i NIO, rozważały podobne środki. CCCME odniosła się również do stwierdzenia zawartego w analizie ekonomicznej, o której mowa w motywie 1252 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych i w motywie 1279 niniejszego rozporządzenia, zgodnie z którym ograniczenie przywozu BEV spowodowałoby zmniejszenie konkurencji i presję na wzrost cen.
- (1286) Komisja zauważyła, że zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia podstawowego tymczasowe cła wyrównawcze są zabezpieczone raczej gwarancją, a nie rzeczywistą płatnością cła. Ponadto odzyskanie zabezpieczonej gwarancji jest możliwe, ale nie pewne, ponieważ podlega ocenie na etapie ostatecznym, co może skutkować zwolnieniem zabezpieczonej gwarancji, jak w niniejszej sprawie. Dlatego też, co do zasady, podwyżki cen, o których zdecydowały zainteresowane przedsiębiorstwa, nie powinny być powiązane z nałożeniem tymczasowych ceł wyrównawczych jako takich. Po drugie, Komisja przypominała, że żaden importer niepowiązany ani reprezentatywna organizacja konsumencka nie współpracowała w dochodzeniu i że w związku z tym Komisja musiała oprzeć swoją ocenę na dostępnych informacjach. Po okresie wcześniejszego informowania Europejska Organizacja Konsumentów opublikowała jednak komunikat prasowy, w którym podkreśliła, że środki wyrównawcze są niezbędne do stworzenia bardziej sprawiedliwych warunków rynkowych oraz że uczciwa konkurencja pozostaje najskuteczniejszym sposobem zwiększenia wyboru i innowacyjności<sup>(165)</sup>. Na podstawie informacji dostępnych w aktach dochodzenia można zatem zasadnie stwierdzić, że wzrost cen dla konsumentów byłby ograniczony z następujących powodów: (i) każdy wzrost cen byłby uzasadniony i ograniczony do stwierdzonego nieuczciwego subsydiowania; (ii) ostateczne środki wyrównawcze oblicza się na podstawie ceny importowej CIF, która jest niższa niż cena dla konsumenta końcowego, a w związku z tym bezwzględna kwota zapłaconego cła jest ograniczona do ceł zapłaconych na poziomie CIF; (iii) chociaż importerzy mogą nie w pełni wchłoniąć cła, można racjonalnie założyć, że przynajmniej część wzrostu cen zostanie wchłonięta przez importerów. Jest to typowy wynik gospodarczy kanału sprzedaży, który obejmuje, między producentem eksportującym a konsumentem, sieć eksporterów, przedsiębiorstw handlowych, importerów, dystrybutorów i dealerów. Im więcej warstw, tym bardziej prawdopodobne jest, że wzrost cen zostanie przynajmniej częściowo osłabiony w odcinkach między poszczególnymi etapami, nawet jeśli podmioty te są ze sobą powiązane, zwłaszcza na poziomie importerów, ponieważ cło jest stosowane w odniesieniu do wartości CIF przywożonego BEV. Natomiast, w modelu biznesowym, w którym konsument jest bliższy producentowi eksportującemu, na przykład gdy konsument kupuje BEV online na platformie internetowej producenta, jak ma to miejsce w przypadku niektórych producentów eksportujących, w tym Tesli (zob. motywy 1027, 1166 i 1231 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych), bardziej prawdopodobne jest, że producent będzie w stanie odzwierciedlić wzrost cen bezpośrednio w cenie detalicznej. Z wyjątkiem Tesli kanał sprzedaży internetowej pozostaje jednak tylko jednym z kanałów sprzedaży; (iv) w każdym przypadku jakiegokolwiek wzrost cen zapewniłby, że unijni i chińscy producenci konkurowałiby na równych warunkach działania i zapobiegłby urzeczywistnieniu się szkody dla producentów unijnych. Cła wyrównawcze będą jedynie rekompensować zakłócenia spowodowane subsydiowaniem; (v) jak wspomniano w motywie 1280 niniejszego rozporządzenia, cła, mimo że skutkują wzrostem cen na początku, powinny umożliwić producentom unijnym osiągnięcie korzyści skali, a tym samym obniżenie ich jednostkowych kosztów produkcji z upływem czasu, co wpłynie na obniżenie cen; oraz (vi) jak wspomniano również w motywie 1280 niniejszego rozporządzenia, przemysł Unii będzie produkował szerszą gamę modeli zwiększających konkurencję między sobą, co ma również wpływ na obniżenie cen na rynku. W związku z tym argument ten odrzucono.

<sup>(165)</sup> <https://www.beuc.eu/press-releases/eu-tariffs-chinese-electric-cars-must-ultimately-lead-more-competitive-and>.

- (1287) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i CCCME powtórzyli argument przedsiębiorstwa 18 dotyczący cen spółki Tesla, MG i NIO, do którego Komisja odniosła się już w motywie 1286 niniejszego rozporządzenia. Ponadto rząd ChRL i CCCME twierdzili, że podwyżki cen były z pewnością związane z nałożeniem tymczasowych ceł wyrównawczych, ponieważ przedsiębiorstwa muszą przewidzieć możliwość pobrania tych ceł. Ponadto rząd ChRL i CCCME twierdzili, że Komisja nie przedstawiła podstawy do stwierdzenia, że wzrost cen dla konsumentów będzie ograniczony.
- (1288) Komisja zauważyła, że w publicznym ujawnieniu ostatecznych ustaleń ogłosiła również, że nie zamierza pobierać tymczasowych ceł wyrównawczych<sup>(166)</sup>, a więc słusznie stwierdziła w motywie 1286 niniejszego rozporządzenia, że ich pobór jest możliwy, ale nie pewny. W związku z tym, w przypadku powiązania z tymczasowymi cłami wyrównawczymi, jakkolwiek wzrost cen lub rozważany wzrost cen nie byłby uzasadniony. Chociaż ma to zastosowanie do tymczasowych ceł wyrównawczych, w odniesieniu do ceł ostatecznych Komisja przeprowadziła obecne dochodzenie w pełnej zgodności z przepisami WTO i unijnymi, tak aby nie można było przypisać środkom ostatecznym żadnego wpływu na rzeczywisty lub potencjalny wzrost cen jeszcze przed ich wprowadzeniem. Ponadto Komisja zauważyła również, że szczegółowo wyjaśniła w motywie 1286 niniejszego rozporządzenia, dlaczego stwierdziła, że ewentualny wzrost cen dla konsumentów byłby ograniczony. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (1289) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i CCCME twierdzili, że Komisja powinna zakończyć dochodzenie, tak jak miało to miejsce w poprzednim przypadku<sup>(167)</sup>, ze względu na niedobór dostaw w niektórych segmentach produktu objętego dochodzeniem, tj. przystępnych cenowo, mniejszych BEV, oraz ze względu na brak zdolności przemysłu Unii do zaopatrywania wszystkich segmentów rynku.
- (1290) Komisja odniosła się do motywów 1060 i 1208 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w których dochodzenie wykazało, że przemysł Unii dysponuje wystarczającymi mocami produkcyjnymi, aby produkować BEV i zaspokoić popyt na rynku unijnym. Ponadto, jak wskazano w motywie 1280 niniejszego rozporządzenia, środki wyrównawcze umożliwią przemysłowi Unii osiągnięcie odpowiednich korzyści skali, a tym samym obniżenie jednostkowego kosztu produkcji, co z kolei umożliwi przemysłowi Unii potencjalne obniżenie cen sprzedaży i znaczne zwiększenie produkcji przystępnych cenowo BEV. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1291) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących wpływu na konsumentów po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja potwierdziła swoje wnioski przedstawione w motywach 1250–1251 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych.

#### 7.6. Wpływ na cele klimatyczne

- (1292) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL, CCCME, grupa Geely i przedsiębiorstwo 18 twierdzili, że środki będą miały negatywny wpływ na cele klimatyczne UE, ponieważ BEV staną się mniej przystępne cenowo, gdyż producenci eksportujący przeniosą co najmniej część ceł na konsumentów unijnych. Rząd ChRL i CCCME twierdzili również, że przystępne cenowo pojazdy BEV miały zasadnicze znaczenie dla przejścia UE na mobilność elektryczną, a moce produkcyjne przemysłu Unii nie były wystarczające, aby zaspokoić popyt potrzebny do osiągnięcia celów w zakresie dekarbonizacji do 2035 r. W tym względzie rząd ChRL i CCCME twierdzili, że ustalenia dotyczące mocy produkcyjnych przemysłu Unii przedstawione w tabeli 4 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych nie zostały poparte możliwymi do zweryfikowania dowodami, a Komisja nie oceniła, czy przemysł Unii posiadał wystarczające moce produkcyjne, aby zaspokoić popyt niezbędny do

<sup>(166)</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_24\\_4302](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_24_4302).

<sup>(167)</sup> Decyzja Komisji z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie zakończenia postępowania antydumpingowego dotyczącego przywozu syntetycznych włókien odcinkowych (PSF) pochodzących z Malezji i Tajwanu oraz zwolnienia kwot zabezpieczonych z tytułu nałożenia ceł tymczasowych (Dz.U. L 160 z 21.6.2007, s. 30), motywy 15–29 i 40.

osiągnięcia celu na 2035 r. Zdaniem rządu ChRL i CCCME sprawozdanie Europejskiego Trybunału Obrachunkowego („ETO”) i publiczne oświadczenia członka Trybunału Obrachunkowego potwierdzają pogląd, że tak nie było<sup>(168)</sup>. Ich zdaniem oraz w opinii przedsiębiorstwa 24 Komisja nie uwzględniła w ocenie mocy produkcyjnych przemysłu Unii następujących elementów: (i) wąskie gardła w łańcuchu dostaw, w szczególności zależność przemysłu Unii od przywozu akumulatorów (aspekt podkreślony również przez VDA) i surowców oraz ograniczone moce produkcyjne w zakresie akumulatorów w Unii, a także, wyłącznie w przypadku rządu ChRL i CCCME, (ii) fakt, że wszystkie moce produkcyjne w zakresie pojazdów ICE nie zostałyby przeniesione na produkcję BEV w Unii, ponieważ na pozostałych rynkach nieobjętych zakazem do 2035 r. popyt na pojazdy ICE w dającej się przewidzieć przyszłości byłby ogromny, a przeniesienie mocy produkcyjnych w zakresie pojazdów ICE na produkcję BEV mogłoby napotkać przeszkody, które ją skomplikowałyby i spowolniłyby. W przypadku przedsiębiorstwa 24 Komisja nie uwzględniła (iii) niewystarczającej infrastruktury ładowania w Unii.

(1293) W odpowiedzi na te twierdzenia Komisja odniosła się do motywów 1280 i 1286 niniejszego rozporządzenia w kwestii przenoszenia cel na konsumentów i stałej dostępności chińskich BEV oraz powtórzyła, że – jak wskazano w motywie 1280 niniejszego rozporządzenia – środki wyrównawcze umożliwią przemysłowi Unii osiągnięcie odpowiednich korzyści skali, a tym samym obniżenie jednostkowych kosztów produkcji, co z kolei umożliwi przemysłowi Unii potencjalne obniżenie cen sprzedaży. W związku z tym przejście UE na elektromobilność mogłoby opierać się na przystępnych cenach BEV produkowanych przez przemysł Unii. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1057 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, wobec braku innych bardziej wiarygodnych danych Komisja zweryfikowała wskaźnik wykorzystania mocy produkcyjnych objętych próbą producentów unijnych, na podstawie którego obliczyła moce produkcyjne przemysłu Unii, które to szacunki uznano za rozsądne. Żadna z zainteresowanych stron nie przedstawiła innych bardziej uzasadnionych dowodów dotyczących wskaźnika wykorzystania mocy produkcyjnych przemysłu Unii. Ponadto cła wyrównawcze zrekompensują jedynie stwierdzone subsydiowanie, a przywóz będzie kontynuowany. W związku z tym sprawozdanie ETO, ponieważ ma ono na celu ocenę skuteczności polityk Unii w osiągnięciu celu na 2035 r., nie jest bezpośrednio istotne dla oceny, czy wprowadzenie środków nie jest sprzeczne z interesem Unii. Ponadto w niniejszym sprawozdaniu nie uwzględniono nałożenia cel wyrównawczych na BEV, które powinny ułatwić transformację i pomóc przemysłowi UE w zwiększeniu jego mocy produkcyjnych. To samo dotyczy publicznych oświadczeń członka ETO. Ponadto w przeciwieństwie do tego, co twierdzono, Komisja rozważyła wąskie gardła w dostawach w motywie 1225 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w kontekście analizy interesu Unii, i obaliła podobne twierdzenie dotyczące mocy produkcyjnych w zakresie akumulatorów zawarte w motywie 1267 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Chociaż przemysł Unii był faktycznie uzależniony od przywozu akumulatorów, dokonał znacznych inwestycji w moce produkcyjne w zakresie akumulatorów w Unii, jak również wyszczególniono w motywie 1092 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. W każdym razie celem obecnego dochodzenia jest jedynie przywrócenie równych warunków działania na rynku unijnym. Wprowadzenie środków wyrównawczych nie wyklucza możliwości podjęcia przez Unię innych inicjatyw politycznych w celu rozwiązania różnych problemów, z którymi boryka się przemysł Unii. Jeżeli chodzi o fakt, że nie wszystkie moce produkcyjne w zakresie pojazdów ICE zostaną przeniesione na BEV, Komisja zauważyła, że chociaż konwersja linii produkcyjnych lub ich elastyczność jest elementem, na który zwraca się szczególną uwagę w motywie 1058 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, to Komisja nigdy nie założyła, że unijne moce produkcyjne w zakresie pojazdów ICE zostaną całkowicie przeniesione na moce produkcyjne w zakresie BEV, i zauważyła, że jej obliczenia mocy produkcyjnych opierały się na produkcji BEV i na zweryfikowanym wskaźniku wykorzystania mocy produkcyjnych przez objętych próbą producentów unijnych w odniesieniu do BEV. W związku z tym rozważania te nie miały wpływu na obliczenia mocy produkcyjnych, ale uwzględniono jedynie moce produkcyjne w okresie badanym. Ponadto, jeżeli chodzi o rzekomą niewystarczającą infrastrukturę ładowania, Komisja odniosła się do swoich ustaleń zawartych w motywach 1191 i 1192 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, wykazując, że poczyniono szybkie postępy w usuwaniu wszelkich wąskich gardeł związanych z infrastrukturą ładowania, w związku z czym nie może to stanowić ograniczenia mocy produkcyjnych przemysłu Unii. W związku z tym stwierdzenia te zostały odrzucone.

(1294) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i CCCME powtórzyli, że Komisja nie wzięła pod uwagę wąskich gardeł w produkcji, w szczególności problemów związanych ze zwiększaniem skali produkcji i niedoborami surowców, oraz że w związku z tym przemysł Unii wycofał się z ogłoszonych celów i domagał się opóźnienia i większej elastyczności w zakresie wycofywania nowych pojazdów spalinowych do 2035 roku. W tym względzie rząd ChRL i CCCME wymienili szereg oświadczeń prasowych producentów unijnych. Ponadto ponownie podkreślili zależność celów klimatycznych UE od przywozu z Chin, opierając się na doniesieniach prasowych i uwagach przedsiębiorstwa 24. Zakwestionowali także ocenę Komisji dotyczącą znacznych inwestycji

<sup>(168)</sup> Europejski Trybunał Obrachunkowy, Sprawozdanie specjalne nr 15/2023: „Unijna polityka przemysłowa w dziedzinie baterii – konieczny jest nowy strategiczny impuls do dalszych działań”, 2023 r., dostępny pod adresem: <https://www.eca.europa.eu/pl/publications?ref=sr-2023-15>.



związanych z zdolnością produkcyjną akumulatorów w Unii na podstawie raportu prasowego oraz twierdząc, że niektóre projekty dotyczące akumulatorów są anulowane, a ich realizacja opóźnia się (ACC ogłosiło, że wstrzymało swoje plany dotyczące zakładów w Niemczech i Włoszech<sup>(169)</sup>), Northvolt ogłosiło, że spowolni projekty dotyczące akumulatorów ze względu na problemy związane ze zwiększeniem skali działalności<sup>(170)</sup>, Mercedes-Benz oświadczyło, że spowolni realizację planów dotyczących zakładów produkcji akumulatorów<sup>(171)</sup>, a LG Energy Solution zapowiedziało, że rozważy przestawienie się na magazynowanie energii w budynkach<sup>(172)</sup>). Ponadto twierdzili oni, że projekt dotyczący akumulatorów w Unii spotkałby się z protestami i sprzeciwami ze względu na obawy środowiskowe, a zwiększenie skali produkcji akumulatorów było kwestionowane ze względu na kwestie bezpieczeństwa, w szczególności pożary spowodowane przez akumulatory.

- (1295) Komisja zwróciła uwagę, że odniosła się do kwestii wąskich gardeł w produkcji w motywie 1293 niniejszego rozporządzenia. Ponadto Komisja zauważyła, że CCCME i rząd ChRL nie określiły ilościowo wpływu domniemanych wąskich gardeł na moce produkcyjne przemysłu Unii. Ponadto istnienie takich wąskich gardeł nie potwierdza wniosku, że wprowadzenie środków wyrównawczych nie leży w interesie Unii. Jak powtórzono w niniejszym rozporządzeniu, celem wprowadzenia środków wyrównawczych jest zapewnienie równych warunków działania. Ponadto, pomimo zapowiedzi niektórych producentów unijnych, tacy producenci unijni są nadal zobowiązani do przestrzegania docelowych poziomów emisji określonych w rozporządzeniu (UE) 2019/631, które zostało następnie zmienione rozporządzeniem (UE) 2023/851. Komisja, odnotowując, że środki powinny ułatwić transformację i pomóc przemysłowi Unii w zwiększeniu jego mocy produkcyjnych, zauważyła również, że środki te nie mają na celu rozwoju produkcji BEV w Unii, tak aby w pełni zastąpić przywóz z Chin rzekomo potrzebny do osiągnięcia celów wyznaczonych na 2035 r. Celem obecnego dochodzenia jest jedynie przywrócenie równych warunków działania na rynku unijnym. Przywóz będzie nadal napływał. Ponadto jeżeli chodzi o ogłoszenia o anulowaniu lub opóźnieniu projektów dotyczących akumulatorów w Unii, Komisja powtórzyła swój pogląd wyrażony w motywie 851 niniejszego rozporządzenia, że przemysł Unii w zakresie BEV, choć obecnie silnie uzależniony od przywozu chińskich akumulatorów, nie jest również ograniczony do stosowania akumulatorów produkowanych w Unii, a zatem będzie nadal prowadził przywóz z Chin i innych źródeł również po wprowadzeniu środków. Ponadto Komisja uznała, że kwestie środowiskowe związane z produkcją akumulatorów i obawy dotyczące bezpieczeństwa w użytkowaniu akumulatorów mają zastosowanie niezależnie od kraju ich produkcji, w związku z czym nie mają one zastosowania wyłącznie do produkcji akumulatorów w Unii. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1296) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i CCCME twierdzili również, że w ocenie w motywie 1060 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, zgodnie z którą przemysł Unii posiadał moce produkcyjne do zaspokojenia popytu w scenariuszu po wprowadzeniu środków, Komisja nie wzięła pod uwagę wywozu przez przemysł Unii nie tylko BEV, ale również pojazdów ICE, do produkcji których nadal trzeba będzie przeznaczyć część mocy produkcyjnych przemysłu Unii, biorąc pod uwagę, że państwa trzecie nie mają tego samego celu w zakresie dekarbonizacji do 2035 r. co Unia.
- (1297) Komisja zauważyła, że uwzględniła wywóz BEV przez przemysł Unii w motywach 1183–1186 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych w kontekście analizy związku przyczynowego. Biorąc pod uwagę atrakcyjność rynku BEV w Unii, o której mowa w motywach 1119–1123 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, oraz mając na uwadze, że wielkość rynku, a w szczególności jasny plan działania na rzecz elektryfikacji, są ważne również dla producentów unijnych, skoncentrują się oni na rynku unijnym, uwzględniając spodziewany wzrost popytu. W rzeczywistości wywóz dokonywany przez producentów unijnych obejmuje głównie pojazdy ICE. Ponadto, jak wspomniano w motywie 1293 niniejszego rozporządzenia, obliczenie mocy produkcyjnych w tabeli 4 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych nie opierało się na mocach produkcyjnych w zakresie pojazdów spalinowych, w związku z czym argument, że Komisja nie wzięła pod uwagę wywozu przemysłu Unii, w tym wywozu pojazdów spalinowych, jest nieważny. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1298) W tym samym duchu rząd ChRL i CCCME stwierdzili, że, biorąc pod uwagę moce produkcyjne producentów unijnych i ich zdolność do zaopatrywania rynku unijnego, Komisja nie uwzględniła niedawnego zamknięcia zakładów produkcyjnych przez przemysł BEV w Unii i dostawców akumulatorów, odnosząc się w szczególności do upadłości Fiskera, ograniczenia produkcji BEV przez Volkswagena oraz opóźnienia wprowadzenia nowych modeli przez przedsiębiorstwa Jaguar i Land Rover, a także do innych przykładów.

<sup>(169)</sup> <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/ev-battery-maker-acc-halts-german-factory-delays-italy-plant-2024-06-04/>.

<sup>(170)</sup> <https://europe.autonews.com/suppliers/northvolt-may-slow-growth-plan-evs-sales-stumble>.

<sup>(171)</sup> <https://europe.autonews.com/automakers/mercedes-cautious-battery-expansion-plans-ev-demand-slumps>.

<sup>(172)</sup> <https://www.businesstimes.com.sg/companies-markets/europes-biggest-electric-car-battery-maker-mulls-new-products-demand-wanes>.

- (1299) W odniesieniu do postępowania upadłościowego obejmującego producenta unijnego Fisker, jak wyjaśniono w motywie 675 niniejszego rozporządzenia, Fisker nie został uznany za producenta unijnego w wykazie dziesięciu producentów unijnych wymienionych przez Komisję w motywie 674 niniejszego rozporządzenia. Ograniczenie produkcji BEV przez Volkswagena oraz opóźnienie wprowadzenia nowych modeli przez przedsiębiorstwa Jaguar i Land Rover nie mają wpływu na obliczenia mocy produkcyjnych. To samo dotyczy opóźnienia w produkcji BEV przez przedsiębiorstwo Ineos, które nawet nie rozpoczęło produkcji, według źródła, na którym opierali się rząd ChRL i CCCME<sup>(173)</sup>. Również zmiana planów przedsiębiorstw Northvolt i SVOLT Europe nie miała wpływu na szacunki inwestycyjne zawarte w motywie 1092 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych, które obejmowały jedynie inwestycje unijnych producentów BEV, a nie również dostawców akumulatorów. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1300) Ponadto według rządu ChRL i CCCME Komisja nie wzięła pod uwagę segmentacji rynku w Unii ani tego, czy przemysł Unii byłby w stanie zaopatrzyć wszystkie segmenty rynku. Podobnie twierdzono, że Komisja nie wzięła pod uwagę znacznych różnic w asortymencie produktów między przywozem z Chin a produkcją unijną. Strony te twierdziły, biorąc pod uwagę powyższe elementy, że przemysł Unii nie będzie w stanie w wystarczającym stopniu przyczynić się do elektryfikacji rynku unijnego.
- (1301) Z powodów wyjaśnionych w motywie 1042 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych segmentacja rynku przez Komisję nie była w tym przypadku właściwa. Ani rząd ChRL, ani CCCME nie przedstawili w tym względzie dodatkowych informacji ani dowodów, które zmieniłyby ten wniosek. Jeżeli chodzi o różnice w asortymencie produktów między przywozem z Chin a produkcją unijną, w motywach 1031 i 1044–1048 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych Komisja stwierdziła, że zgodność między chińskimi PCN a unijnymi PCN wynosiła powyżej 90 % w przypadku każdego z producentów eksportujących. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1280 niniejszego rozporządzenia, Komisja stwierdziła, że przemysł Unii mógłby zwiększyć swój zakres, gdy osiągnie wystarczające korzyści skali i obniży jednostkowy koszt produkcji, co umożliwiłoby przemysłowi Unii produkowanie bardziej przystępnych cenowo BEV. W związku z tym stwierdzenia te zostały odrzucone.
- (1302) Grupa Geely nie zgodziła się ze stwierdzeniem Komisji, że wysiłki na rzecz przeciwdziałania zmianie klimatu nie mogą opierać się na nieuczciwej konkurencji ze strony tanich subsydiowanych BEV. Stwierdziła ona, że Komisja popełniła błąd, ponieważ grupa Geely zobowiązała się do wspierania innowacji i wzrostu w przemyśle BEV w Unii, a wprowadzenie środków przyniosłoby efekt przeciwny do zamierzonego dla transformacji ekologicznej Unii.
- (1303) Komisja oparła swoje ustalenia na fakcie, że nieuczciwy przywóz po cenach dumpingowych z Chin do Unii przejmuje znaczne udziały w rynku i stanowi zagrożenie dla przemysłu Unii, jak określono szczegółowo w sekcji 5 rozporządzenia w sprawie celów tymczasowych i niniejszego rozporządzenia. Grupa Geely jako taka nie zakwestionowała tych danych liczbowych i w związku z tym nie należy twierdzić, że Komisja popełniła błąd. Fakt, że grupa Geely oświadczyła, iż jest zaangażowana we wspieranie innowacji i wzrostu w Unii, nie jest poparty żadnymi dowodami, a oświadczenie takie nie jest możliwe do zweryfikowania i może podważyć ustalenia poczynione przez Komisję. Twierdzenie to należało zatem odrzucić.
- (1304) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa Geely uzasadniła swoje twierdzenie, że odegrała wiodącą rolę w przejściu na BEV, przypominając, że: Volvo, należące do grupy Geely, należało do pierwszych marek sprzedających BEV w Unii jeszcze przed 2012 r. i nabyło Polestar, który od 2017 r. został przekształcony w producenta BEV; grupa Geely i Volvo wspólnie utworzyły wspólne przedsiębiorstwo Lynk & Co. z siedzibą w Szwecji, które jest marką mającą na celu zakłócenie tradycyjnego przemysłu pojazdów spalinowych; grupa Geely i Daimler utworzyły spółkę joint venture Smart, przenosząc markę na ofertę obejmującą wyłącznie pojazdy zelektryfikowane; Volvo zobowiązało się do pełnej elektryfikacji swojej oferty do 2030 r. i było pierwszą marką pojazdów spalinowych, która ogłosiła, że wszystkie jej modele zostaną zelektryfikowane. Na tej podstawie grupa Geely stwierdziła, że jest zaangażowana w transformację klimatyczną i stymulowanie przejścia na produkcję BEV w Unii.

<sup>(173)</sup> <https://www.theguardian.com/environment/article/2024/jul/03/jim-ratcliffes-ineos-pulls-launch-of-fusilier-electric-suv>.

- (1305) Komisja uznała elementy przedstawione przez grupę Geely oraz fakt, że grupa Geely rzeczywiście zobowiązała się do stymulowania przechodzenia na produkcję BEV w Unii. Niezależnie od tego ustalenia dotyczące zagrożenia wystąpieniem szkody spowodowanej przywozem z Chin pozostają i nie mogą zostać uwzględnione w stanowisku grupy Geely w odniesieniu do transformacji ekologicznej. W związku z tym twierdzenie to zostało odrzucone.
- (1306) W odrębnej nocie przedsiębiorstwa 18 i VDA stwierdziły, że w następstwie wprowadzonych środków chińscy producenci eksportujący mogą zdecydować się w ogóle nie oferować BEV na rynku unijnym, co ograniczy wybór i dostępność tych pojazdów oraz utrudni osiągnięcie unijnych celów klimatycznych. Według przedsiębiorstwa 18 wynikający z tego wolniejszy wzrost produkcji pojazdów elektrycznych w Unii może wiązać się z ryzykiem nałożenia na unijnych producentów kar za nieprzestrzeganie celów emisyjnych na drodze do pełnej dekarbonizacji do 2035 r.
- (1307) Komisja uznała, że ryzyko całkowitego wstrzymania przywozu jest nierealistyczne ze względu na ustalenia dotyczące atrakcyjności rynku unijnego dla chińskich producentów eksportujących, opisane w motywach 1119–1129 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych. Jeżeli chodzi o ewentualne grzywny za nieprzestrzeganie docelowych poziomów emisji, Komisja zauważyła, że w związku z przejściem na mobilność elektryczną unijny rynek BEV zwiększył swój rozmiar, a producenci unijni będą w stanie osiągnąć wymagane korzyści skali, aby wykorzystać możliwości oferowane przez rozwijający się rynek. Taki scenariusz byłby zagrożony, gdyby nie wprowadzono środków. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1308) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących wpływu na cele klimatyczne po tymczasowym ujawnieniu Komisja potwierdziła swoje wnioski przedstawione w motywach 1250–1254 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 7.7. Ryzyko działań odwetowych

- (1309) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń przedsiębiorstwo 18 i VDA twierdziły, że podejście Komisji, zgodnie z którym dochodzenie nie obejmuje dostępu przedsiębiorstw unijnych do rynku chińskiego i nie uwzględnia wpływu odwetu ze strony Chin po wprowadzeniu środków wyrównawczych, nie uwzględniałyby realiów rynkowych. Przedsiębiorstwa te twierdziły, że Chiny są ważne dla wielu producentów unijnych nie tylko pod względem sprzedaży i produkcji, ale również w odniesieniu do innowacji i łańcucha dostaw, w związku z czym według przedsiębiorstwa 24 ochrona przemysłu Unii w Unii może odbywać się kosztem jego konkurencyjności na innych obszarach. Według przedsiębiorstwa 18, przedsiębiorstwa 24 i VDA środki te spowodowałyby niepewność i tarcia również w innych dziedzinach gospodarki, co nie leżałoby w interesie Unii, podczas gdy w interesie Unii leży utrzymanie zdolności eksportowych Unii. Według przedsiębiorstwa 18 i VDA bez dostępu do Chin jako rynku eksportowego producenci unijni mieliby mniejsze zasoby na inwestycje w mobilność elektryczną. Ponadto VDA przypomniało, że Niemcy mają znaczną nadwyżkę w handlu samochodowym z Chinami.
- (1310) Komisja uznała znaczenie Chin jako rynku eksportowego oraz źródła innowacji i dostaw dla producentów unijnych, ale powtórzyła fakt, że wynik niniejszego dochodzenia nie powinien prowadzić do mniej korzystnego dostępu do rynku dla unijnych dostawców i producentów w Chinach. Jeżeli chodzi o możliwość podjęcia przez Chiny działań odwetowych po wprowadzeniu środków, Komisja odniosła się do motywów 1256–1258 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych, w których wyjaśniła, że Chiny i chińscy producenci eksportujący mają szerokie prawo do obrony i do udziału w dochodzeniu opartym na faktach, a także do ubiegania się o bezstronną kontrolę sądową ostatecznej decyzji bez konieczności uciekania się do działań odwetowych. W związku z tym rzekome ryzyko działań odwetowych nie stanowi elementu, który przemawiałby przeciwko wprowadzeniu środków wyrównawczych. Chociaż Komisja pozostaje czujna na wszelkie działania odwetowe w sektorze motoryzacyjnym lub w innych sektorach, zagrożenie potencjalnymi działaniami odwetowymi nie może uniemożliwić Komisji wprowadzenia uzasadnionych i wyważonych środków wyrównawczych. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (1311) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń przedsiębiorstwo 24 powtórzyło swoje uwagi, które zostały już uwzględnione przez Komisję, natomiast VDA wyraziło obawy, że Komisja nie rozważyła żadnej możliwości i wpływu przeciwdziałania ze strony Chin.

- (1312) Komisja wyjaśniła, że w ramach dochodzenia w sprawie ochrony handlu nie mogła angażować się w żadne spekulacje dotyczące działań odwetowych, które nie są przewidziane w postępowaniu ani w odpowiednich przepisach WTO i przepisach unijnych, które go regulują. Chiny i chińskie przedsiębiorstwa mają dostęp do uzasadnionych możliwości dochodzenia roszczeń w związku z decyzją podjętą w ramach niniejszego dochodzenia, jak wskazano w motywie 1310 powyżej. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (1313) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących ryzyka działań odwetowych Komisja potwierdziła swoje wnioski przedstawione w motywach 1255–1258 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 7.8. Zachęty rządowe w Unii

- (1314) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń rząd ChRL i CCCME twierdzili, że przemysł Unii był już chroniony przed intensywną presją konkurencyjną poprzez subsydia konsumenckie, takie jak eko-bonus we Francji, co pobudziło sprzedaż BEV przemysłu Unii poprzez wyłączenie BEV produkowanych w Chinach z wykazu kwalifikujących się pojazdów.
- (1315) Podobnie jak w motywie 1262 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych Komisja powtórzyła, że wszelkie potencjalne subsydia w Unii nie są przedmiotem niniejszego dochodzenia i nie mają wpływu na ustalenie, czy rząd ChRL udzielał chińskim producentom eksportującym subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych. Zgodnie z rozporządzeniem podstawowym Komisja jest zatem uprawniona do wprowadzenia ostatecznych środków wyrównawczych na przywóz BEV pochodzących z Chin. Fakt, że w Unii przyznano subsydia konsumenckie, nie miał wpływu na ustalenie, że bez środków wyrównawczych przemysł Unii jest narażony na poważne i bezpośrednie zagrożenie znacznym wzrostem liczby tanich BEV ze szkodą dla produkcji i sprzedaży BEV przemysłu Unii. W szczególności eko-bonus we Francji nie wyklucza BEV ze względu na kraj ich produkcji, takich jak BEV wyprodukowane w Chinach, jak twierdzono, ale jego kryteria kwalifikowalności opierają się na obiektywnych kryteriach środowiskowych. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1316) Wobec braku jakichkolwiek uwag dotyczących zachęt rządowych w Unii po ujawnieniu tymczasowych ustaleń Komisja potwierdziła swoje wnioski przedstawione w motywach 1261–1262 rozporządzenia w sprawie cel tymczasowych.

#### 7.9. Protekcyjnizm

- (1317) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń CAAM stwierdziło, że poprzez wprowadzenie środków tymczasowych Komisja wdrożyła protekcyjnizm handlowy za pomocą przesadnych środków pod pozorem zapewniania zgodności, co było szkodliwe dla wolnego handlu i uczciwej konkurencji.
- (1318) Komisja zdecydowanie nie zgodziła się z tym twierdzeniem. Wprowadzenie środków wyrównawczych w przypadku spełnienia warunków prawnych nie stanowi protekcyjnizmu. W związku z tym argument ten odrzucono.
- (1319) CAAM twierdziło również, opierając się na założeniu, że skoro niemieccy producenci pojazdów BEV, którzy nie popierają dochodzenia, korzystają z przewagi konkurencyjnej, to objęci próbą producenci unijni nie korzystali z tej samej przewagi konkurencyjnej, a zatem „pozostawali w tyle”. Opierając się na tym założeniu, CAAM argumentowało ponadto, że UE została „zmuszona” przez kilka monopolii, zwłaszcza tych o niższej pozycji konkurencyjnej, do ochrony ich interesów za wysoką cenę, co utrudniało normalną konkurencję na rynku i prowadziło do zaniedbania interesów konsumentów.
- (1320) Twierdzenia CAAM miały charakter czysto spekulacyjny bez żadnych dowodów potwierdzających. W związku z tym powyższe argumenty zostały odrzucone.
- (1321) CAAM twierdziło ponadto, że ponieważ VDA i przedsiębiorstwo 29 sprzeciwiły się dochodzeniu i pomimo bardzo małej ilości danych na temat niepowiązanych dealerów i użytkowników, Komisja ustaliła związek przyczynowy między subsydiowanym przywozem a szkodą poniesioną przez przemysł Unii. CAAM argumentowało, że jest to „obiektywne prawo rozwoju przemysłowego”, zgodnie z którym na początkowym etapie transformacji produkty przywożone z pierwszych regionów mają krótkoterminową przewagę konkurencyjną i szybki wzrost, a także motywują lokalne przedsiębiorstwa do szybkiego nadrobienia zaległości i odzyskania udziału w rynku. CAAM twierdziło, że w rozporządzeniu w sprawie cel tymczasowych zignorowano to prawo przemysłowe i sztucznie stworzono zagrożenie wystąpieniem szkody.

- (1322) Komisja zauważyła, że przedsiębiorstwo 29 popierało dochodzenie, jak wyjaśniono w motywie 1247 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, w przeciwieństwie do tego, co twierdzi CAAM. Ponadto, jak opisano w motywach 1170 i 1218 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, Komisja oparła swoją ocenę związku przyczynowego między subsydiami a zagrożeniem wystąpieniem szkody, na wpływie wielkości przywozu i cen chińskich BEV na sytuację przemysłu Unii oraz na ocenie (i wykluczeniu) innych możliwych czynników, które mogły przyczynić się do ustalenia związku przyczynowego lub osłabić ten związek przyczynowy, takie jak przywóz z innych państw trzecich, wyniki eksportowe producentów unijnych, czynniki związane z popytem, konkurencyjność przemysłu BEV i inne zidentyfikowane czynniki. Ocena ta opiera się na faktach zebranych podczas dochodzenia, w miarę możliwości zweryfikowanych. Informacje zebrane od dealerów i użytkowników wykorzystuje się do ustalenia wpływu środków na ich sytuację, a tym samym do ustalenia, czy istnieją istotne powody związane z interesem Unii, które przemawiają przeciwko wprowadzeniu środków. W związku z tym informacje dostarczone przez dealerów i użytkowników nie mają znaczenia w kontekście ustalania związku przyczynowego, a brak współpracy ze strony tych stron nie miał wpływu na ustalenie związku przyczynowego. Dlatego argument CAAM został odrzucony.
- (1323) Jeżeli chodzi o prawo przemysłowe, do którego odnosi się CAAM, Komisja zauważyła, że sytuacja przemysłu Unii i zagrożenie wystąpieniem szkody, jak wskazano powyżej, opierają się z jednej strony na szczegółowych zweryfikowanych informacjach zebranych od producentów unijnych objętych próbą oraz na innych możliwych do zweryfikowania faktach zebranych w toku dochodzenia. Ocena Komisji w tym zakresie została szczegółowo przedstawiona w motywach 1050 i 1169 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Twierdzenie, że producenci unijni szybko odzyskają swój udział w rynku po jego utracie na rzecz pierwszego podmiotu na rynku, nie jest jednak poparte żadnymi dalszymi informacjami ani dowodami i nie może zostać przyjęte. Twierdzenie to należało zatem odrzucić.
- (1324) Ponadto CAAM twierdziło również, że UE powinna utrzymać otwartą konkurencję, co w przeszłości okazało się bardzo korzystne zarówno dla chińskich, jak i unijnych producentów. Twierdziło ono, że przyszły postęp wymaga również konkurencji na wolnym rynku i współpracy między chińskimi i europejskimi przedsiębiorstwami.
- (1325) UE jest zaangażowana w wolny handel i uznaje korzyści płynące z otwartej gospodarki. Wolny handel musi być jednak sprawiedliwy i jeśli istnieją subsydia wyrównawcze przyznane przez państwa trzecie, które szkodzą lub grożą wyrządzeniem szkody przemysłowi Unii, UE jest uprawniona do wprowadzenia odpowiednich środków, co ma miejsce w tym przypadku.

#### 7.10. Zasada niższego cła i poziom ceł

- (1326) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń grupa Geely i grupa SAIC zwróciły się do Komisji o rozważenie zastosowania zasady niższego cła. W tym względzie grupa Geely argumentowała, że z uwagi na pilną potrzebę powodzenia sektora BEV istnieją przekonujące podstawy do ustalenia poziomów cła na poziomie marginesu szkody, ponieważ zapewniłoby to przemysłowi Unii wystarczającą ochronę, przy jednoczesnym zagwarantowaniu, że międzynarodowa konkurencja będzie nadal napędzać innowacje w zakresie przystępnych cenowo BEV. Grupa Geely twierdziła ponadto, że nałożenie wysokich poziomów ceł na przywóz BEV z Chin nie leży w interesie Unii. Grupa SAIC zauważyła, że Komisja nie obliczyła poziomu usuwającego szkodę (tj. kwoty zaniżania cen na producenta eksportującego objętego próbą), tak jak powinna była to zrobić, w tym w przypadku zagrożenia wystąpieniem istotnej szkody, i w związku z tym nie mogła wyraźnie stwierdzić, zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia podstawowego, że nałożenie ceł tymczasowych na poziomie odpowiadającym całkowitej kwocie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych leży w interesie Unii.
- (1327) W związku z tym grupa SAIC zwróciła się do Komisji o obliczenie indywidualnego marginesu zaniżania cen w odniesieniu do każdego objętego próbą producenta eksportującego, w ramach pierwszego kroku, a następnie o rozważenie, czy nałożenie ceł na poziomie usuwającym szkodę byłoby sprzeczne z interesem Unii. W tym względzie grupa SAIC stwierdziła, że nie należy uchylać zasady niższego cła, a NIO twierdziło, że nałożenie ceł wyrównawczych na podstawie marginesu szkody leżałoby w interesie Unii.

- (1328) Przedsiębiorstwo 24 twierdziło również, że w przypadku gdy Komisja podejmie decyzję o nałożeniu ceł ostatecznych, musi uznać potrzebę zrównoważenia charakteru zagrożenia wystąpieniem szkody z bardzo prawdopodobną szkodą, która wyniknie dla szerszego interesu Unii, biorąc również pod uwagę odmienny charakter producentów eksportujących zaangażowanych w dochodzenie, oraz że Komisja mogłaby osiągnąć taki wynik, ustalając cła na minimalnym poziomie odpowiednim do usunięcia szkody, który mógłby zostać ustanowiony jako jednolita stawka celna stosowana we wszystkich przypadkach. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło ponadto, że w kontekście przemysłu w fazie rozruchu podstawą takiego cła nie może być margines zaniżania cen. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło natomiast, że bardziej odpowiednie podejście polegałoby na uwzględnieniu przewidywanej różnicy cen między sprzedażą producentów unijnych a przywozem BEV z Chin na poziomie dealerskim na koniec fazy rozruchu. Ze względu na ciągłe obniżanie kosztów przez producentów unijnych, a także rosnące korzyści skali wynikające z przechodzenia coraz większej liczby konsumentów na BEV, koszt jednostkowy BEV produkowanych w Unii prawdopodobnie szybko spadnie. To, a także ciągła presja na obniżanie cen wywierana przez pojazdy ICE i modele hybrydowe, z pewnością doprowadzi do obniżenia cen, zmniejszając tym samym różnicę cen między modelami chińskich producentów oryginalnego sprzętu a producentami unijnymi.
- (1329) Komisja zauważyła, że standard prawny określania poziomu ceł opisano w art. 12 ust. 1 i art. 15 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. Zgodnie z art. 15 ust. 1 akapit trzeci rozporządzenia podstawowego kwota cła wyrównawczego nie przekracza ustalonej kwoty subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych. Akapit czwarty tego samego artykułu zawiera wyjątek od tej zasady i powinien być interpretowany w sposób zawężający. W związku z tym tylko w przypadkach, w których Komisja, na podstawie wszystkich dostarczonych informacji, może wyraźnie stwierdzić, że w interesie Unii nie leży, aby określać kwotę środków na ustalonym poziomie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych, kwota cła wyrównawczego jest niższa, jeżeli takie niższe cło byłoby odpowiednie do usunięcia szkody dla przemysłu Unii. W omawianym przypadku, po przeanalizowaniu wszystkich przedłożonych informacji, Komisja nie mogła jednoznacznie stwierdzić, że ustalenie kwoty środków na poziomie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych nie leżało w interesie Unii. Ponadto poziom ceł wynoszący od 9,0 % do 36,3 % nie mógł zostać uznany za wysoki. Ponadto, jak wyjaśniono w motywie 1253 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych, celem ceł 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. Przemysł Unii będzie zatem w stanie konkurować na uczciwych warunkach z przywozem BEV z Chin na rynek unijny, co pobudzi innowacje. W związku z powyższym argumenty te zostały odrzucone.
- (1330) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa Geely i przedsiębiorstwo 24 powtórzyły swoje uwagi, do których Komisja odniosła się w motywie 1329 niniejszego rozporządzenia. Przedsiębiorstwo 24 stwierdziło również, że w rozporządzeniu podstawowym nie określono żadnych zasad ani metod obliczania niższego cła, przy czym jedynym wymogiem powinno być to, aby cło było odpowiednie do usunięcia zagrożenia wystąpieniem szkody dla interesu Unii. Ponadto przedsiębiorstwo 24 twierdziło, że nie ma podstaw do zawężającej interpretacji Komisji w kontekście stosowania zasady niższego cła oraz że Komisja nie mogła uznać, iż nałożenie ceł na poziomie wyższym niż poziom niezbędny do usunięcia postrzeganego zagrożenia wystąpieniem szkody leży w interesie Unii.
- (1331) Komisja zauważyła, że wąska interpretacja zasady niższego cła wynika z tego, że ma ona charakter wyjątku, i powtórzyła, że w każdym razie w niniejszej sprawie nie mogła jednoznacznie stwierdzić, że określenie kwoty środków na ustalonym poziomie subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych nie leży w interesie Unii.
- (1332) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń Polestar stwierdził, że ocena tego, czy zastosowanie zasady niższego cła przy określaniu poziomu ceł nie leży w interesie Unii, nie ma wpływu na przyjęcie zobowiązania cenowego. Według Polestar nic w rozporządzeniu podstawowym nie łączy art. 13 ust. 1 z art. 15 ust. 1 i nic nie uzależnia od siebie tych przepisów. Oba artykuły należy odczytywać oddzielnie. Interpretacja ta została potwierdzona w komunikacie Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmienionych zasad niższego cła

w dochodzeniach antydumpingowych i antysubsydyjnych w UE<sup>(174)</sup>. W niniejszym sprawozdaniu we wzorze sprawozdania Komisji wyróżniono, z jednej strony, zasadę niższego cła w dochodzeniach antysubsydyjnych na podstawie art. 12 ust. 1 i art. 15 ust. 1 rozporządzenia podstawowego (pkt 3) oraz, z drugiej strony, zasadę niższego cła na podstawie art. 13 ust. 1 rozporządzenia podstawowego (pkt 4).

- (1333) Komisja przyjęła do wiadomości uwagę Polestar, ale uznała, że w istocie analiza interesu Unii nie ujawniła żadnych istotnych powodów, dla których nałożenie ostatecznych ceł wyrównawczych odpowiadających łącznej kwocie stwierdzonych subsydiów stanowiących podstawę środków wyrównawczych nie leżałoby w interesie Unii.

#### 7.11. Rozwiązania alternatywne

- (1334) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń VDA argumentowało, że bez wprowadzania środków Unia mogłaby chronić swoje uzasadnione interesy i stawiać czoła wyzwaniom w drodze dyskusji z Chinami, co jest dozwolone przez przepisy antysubsydyjne i zgodne z zasadami WTO. Podobny argument został podniesiony przez VDA po ujawnieniu ostatecznych ustaleń.
- (1335) Komisja zauważyła, że wprowadzenie środków wyrównawczych – co jest również zgodne z zasadami WTO – oraz dyskusje z państwem wywozu nie wykluczają się wzajemnie. W związku z tym argument ten został odrzucony.
- (1336) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL i CCCME uznali, że wprowadzenie środków wyrównawczych nie było w tym przypadku uzasadnione oraz że zobowiązanie złożone przez CCCME w imieniu jej członków powinno zostać przyjęte, ponieważ szczegółowo wyjaśniło, że zobowiązanie to jest praktyczne, może być łatwo monitorowane, możliwe do zarządzania i egzekwowania w praktyce. Grupa Geely zwróciła się również do Komisji o lepsze zrównoważenie proponowanych środków poprzez przyjęcie złożonego zobowiązania. Ponadto Polestar wezwał Komisję do przyjęcia zobowiązania cenowego złożonego przez grupę Geely, które było niezwykle rozsądną ofertą i leżało w interesie Unii.
- (1337) Komisja oceniła oferty zobowiązania w sekcji 8.4 niniejszego rozporządzenia.

#### 7.12. Wnioski dotyczące interesu Unii

- (1338) Wobec powyższego wnioski sformułowane w motywie 1268 rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych zostały potwierdzone.

## 8. OSTATECZNE ŚRODKI WYRÓWNAWCZE

### 8.1. Środki ostateczne

- (1339) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń kilku współpracujących producentów zwróciło się o włączenie dodatkowych powiązanych producentów do części normatywnej. Komisja przeanalizowała takie parametry, jak istnienie relacji ze współpracującym producentem, produkcja BEV lub uzasadnione dowody planów i inwestycji w zakresie produkcji BEV w okresie objętym dochodzeniem, a także bezpośredni wywóz do Unii. Po szczegółowym zbadaniu okoliczności dotyczących podmiotów wymienionych we wnioskach, w przypadku gdy nie było dowodów na to, że poziomy subsydiowania różniły się od poziomów subsydiowania dotyczącego ich przedsiębiorstw powiązanych, Komisja ustaliła, że kilka z tych przedsiębiorstw kwalifikowało się do włączenia do części normatywnej, a włączenie to zostało odpowiednio przeprowadzone. Podobnie Komisja oddaliła jeden z takich wniosków ze względu na niewystarczające uzasadnienie włączenia.

<sup>(174)</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zmienionej zasady niższego cła w dochodzeniach antydumpingowych i antysubsydyjnych w UE – Przegąd i ocena stosowania art. 7 ust. 2a, art. 8 ust. 1 i art. 9 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. oraz art. 12 ust. 1 akapity trzeciej i czwartej, art. 13 ust. 1 akapity trzeciej i czwartej oraz art. 15 ust. 1 akapity trzeciej i czwartej rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 z dnia 8 czerwca 2016 r., COM(2023) 294 final, dostępny pod adresem: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PL/TXT/?uri=CELEX%3A52023DC0294>.

- (1340) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń spółka Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd. zwróciła się o oddzielny dodatkowy kod taryfowy do Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd („grupa JAC”). Argumentowano, że spółki działają niezależnie i nie istnieje żaden faktyczny wpływ.

Komisja zauważyła, że dochodzenie wykazało związek między spółką a grupą JAC. W szczególności JAC wniósł wkład w niedawne podwyższenie kapitału Volkswagen (Anhui) Automotive Company, Ltd., przy czym jego udziały stanowią 25 % łącznego kapitału<sup>(175)</sup>. Takie powiązania dotyczące udziałów zostały również potwierdzone przez grupę Volkswagen China<sup>(176)</sup>. Biorąc jednak pod uwagę możliwość przyjęcia ofert zobowiązań wykraczających poza wprowadzenie ostatecznych środków, jak wspomniano w motywie 1422, Komisja postanowiła wskazać każdego producenta eksportującego o specjalnym dodatkowym kodzie TARIC w części normatywnej i załączniku do niniejszego rozporządzenia. Ponadto specjalne dodatkowe kody TARIC umożliwią Komisji monitorowanie przywozu produktu objętego postępowaniem w podziale na producentów eksportujących.

- (1341) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń grupa Geely zwróciła się o włączenie dodatkowego powiązanego producenta do części normatywnej.
- (1342) Komisja oddaliła ten wniosek ze względu na niewystarczające uzasadnienie włączenia.
- (1343) Biorąc pod uwagę wnioski dotyczące subsydium, szkody, związku przyczynowego i interesu Unii oraz uwzględniając art. 15 rozporządzenia podstawowego, należy wprowadzić ostateczne środki wyrównawcze, aby zapobiec dalszemu wyrządzaniu szkody przemysłowi Unii przez subsydiowany przywóz produktu objętego postępowaniem.
- (1344) W związku z powyższym stawki ostatecznego cła wyrównawczego, wyrażone w cenach CIF na granicy Unii przed ocleniem, powinny być następujące:

Przedsiębiorstwo	Ostateczne cło wyrównawcze
Grupa BYD: — 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	17,0 %
Grupa Geely: — 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 — Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.	18,8 %
Grupa SAIC: — 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.	35,3 %

<sup>(175)</sup> <https://autonews.gasgoo.com/m/70031853.html>.

<sup>(176)</sup> <https://volkswagengroupchina.com.cn/en/partner/volkswagenanhui>.



Przedsiębiorstwo	Ostateczne cło wyrównawcze
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	7,8 %
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące (załącznik)	20,7 %
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	35,3 %

- (1345) 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.
- (1346) Przedsiębiorstwo może wnioskować o zastosowanie wymienionych indywidualnych stawek cła wyrównawczego w przypadku zmiany jego nazwy. Wniosek w tej sprawie należy kierować do Komisji<sup>(177)</sup>. Wniosek musi zawierać wszystkie istotne informacje, które pozwolą wykazać, że zmiana nie wpływa na prawo przedsiębiorstwa do korzystania ze stawki celnej, która ma wobec niego zastosowanie. Jeśli zmiana nazwy przedsiębiorstwa nie wpływa na prawo do korzystania ze stawki należności celnej, która ma do niego zastosowanie, rozporządzenie dotyczące zmiany nazwy zostanie opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (1347) W celu zminimalizowania ryzyka obchodzenia cła w związku z różnicą w stawkach celnych niezbędne są szczególne środki gwarantujące odpowiednie stosowanie celów wyrównawczych. Przedsiębiorstwa, na które nałożono indywidualne cła wyrównawcze, muszą przedstawić ważną fakturę handlową organom celnym państwa członkowskiego. Faktura musi spełniać wymogi określone w art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia. Przywóz, któremu nie towarzyszy taka faktura, powinien zostać objęty cłem wyrównawczym obowiązującym wobec „wszystkich pozostałych przedsiębiorstw”.
- (1348) Mimo że przedstawienie tej faktury jest konieczne, aby organy celne państw członkowskich zastosowały indywidualne stawki cła wyrównawczego wobec przywozu, nie jest ona jedynym elementem brany pod uwagę przez organy celne. Organy celne państw członkowskich powinny bowiem przeprowadzić zwykłą kontrolę, nawet jeśli otrzymają fakturę spełniającą wszystkie wymogi określone w art. 1 ust. 3 niniejszego rozporządzenia, i podobnie jak we wszystkich innych przypadkach mogą one żądać dodatkowych dokumentów (dokumentów przewozowych itp.) do celów weryfikacji dokładności danych zawartych w oświadczeniu oraz zapewnienia zasadności późniejszego zastosowania stawki należności celnej zgodnie z prawem celnym.
- (1349) Jeżeli wywóz dokonywany przez jedno z przedsiębiorstw korzystających z niższej indywidualnej stawki celnej wzrośnie w znacznym stopniu, w szczególności po wprowadzeniu przedmiotowych środków, tego rodzaju wzrost wielkości wywozu może zostać uznany za stanowiący sam w sobie zmianę struktury handlu ze względu na wprowadzenie środków w rozumieniu art. 23 ust. 1 rozporządzenia podstawowego. W takich okolicznościach można wszcząć dochodzenie w sprawie obejścia środków, o ile spełnione zostaną odpowiednie warunki. Podczas tego dochodzenia można między innymi zbadać potrzebę zniesienia indywidualnych stawek celnych i nałożenia ogólnokrajowego cła.
- (1350) W celu zapewnienia należytego egzekwowania celów wyrównawczych cło wyrównawcze dotyczące wszystkich pozostałych przedsiębiorstw należy stosować nie tylko w odniesieniu do niewspółpracujących producentów eksportujących w ramach niniejszego dochodzenia, ale również do producentów, którzy nie prowadzili wywozu do Unii w trakcie okresu objętego dochodzeniem.
- (1351) W następstwie ujawnienia tymczasowych ustaleń jedno przedsiębiorstwo Dfsk Motor Co. Ltd zwróciło się z wnioskiem o zmianę nazwy na Seres Auto (Hubei) Co., Ltd. Wniosek ten został przyjęty, a nowa nazwa tego przedsiębiorstwa została włączona do załącznika.

<sup>(177)</sup> European Commission, Directorate-General for Trade, Directorate G, Rue de la Loi/Wetstraat 170, 1040 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË.

## 8.2. Zwolnienie cła tymczasowego

- (1352) Art. 16 ust. 2 rozporządzenia podstawowego stanowi, że to Komisja decyduje, jaką część tymczasowego cła należy ostatecznie pobierać.
- (1353) Art. 16 ust. 2 stanowi ponadto, że w przypadku zagrożenia wystąpieniem istotnej szkody nie należy pobierać ceł tymczasowych z wyjątkiem sytuacji, w której stwierdzono, że w razie niezastosowania środków tymczasowych zagrożenie to mogłoby przekształcić się w istotną szkodę.
- (1354) W świetle ustaleń w niniejszej sprawie i biorąc pod uwagę, że nie można było stwierdzić, iż w przypadku braku środków tymczasowych zagrożenie wystąpieniem szkody przekształciłoby się w istotną szkodę, Komisja uznała, że zgodnie z art. 16 ust. 2 rozporządzenia podstawowego kwoty zabezpieczone w postaci tymczasowego cła wyrównawczego nałożonego rozporządzeniem w sprawie ceł tymczasowych powinny zostać zwolnione i nie powinny być pobierane.
- (1355) Po ujawnieniu tymczasowych ustaleń NIO argumentowało, że ceł tymczasowych nie należy ostatecznie pobierać, ponieważ Komisja nie przestrzegала czterotygodniowego okresu wcześniejszego informowania. Grupa SAIC argumentowała również, że cła tymczasowe nie powinny być pobierane ze względu na późną publikację rozporządzenia w sprawie ceł tymczasowych. Polestar argumentował również, że Komisja nie powinna pobierać ceł tymczasowych, ponieważ Komisja nie ustaliła istotnej szkody.
- (1356) Biorąc pod uwagę wniosek zawarty w motywie 1353 niniejszego rozporządzenia, twierdzenia te uznano za bezprzedmiotowe.

## 8.3. Nakładanie ceł wyrównawczych z mocą wsteczną

- (1357) Jak wskazano w motywie 8 niniejszego rozporządzenia, rozporządzeniem w sprawie rejestracji Komisja poddała przywóz produktu objętego dochodzeniem wymogowi rejestracji ze względu na możliwe zastosowanie z mocą wsteczną wszelkich środków wyrównawczych na podstawie art. 24 ust. 5 rozporządzenia podstawowego.
- (1358) Zgodnie z art. 16 ust. 4 rozporządzenia podstawowego cła mogą zostać nałożone z mocą wsteczną „na produkty, które wprowadzono do spożycia nie później niż 90 dni przed terminem zastosowania środków tymczasowych”.
- (1359) W świetle ustaleń w przedmiotowej sprawie oraz biorąc pod uwagę, że nie można było pozytywnie stwierdzić, iż trudna do naprawienia szkoda zaczęła się urzeczywistniać przed zakończeniem dochodzenia, Komisja uznała, że jeden z warunków prawnych określonych w art. 16 ust. 4 rozporządzenia podstawowego nie został spełniony, a zatem nie należy nakładać ceł z mocą wsteczną w odniesieniu do zarejestrowanego przywozu.

## 8.4. Zobowiązania

- (1360) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń CCCME złożyła w imieniu następujących 12 producentów eksportujących ofertę zobowiązania cenowego w terminie określonym w art. 13 ust. 2 rozporządzenia podstawowego:
- SAIC Motor Corporation Limited
  - Zhejiang Geely Automobile Company Limited
  - BYD Auto Industry Company Limited
  - BMW Brilliance Automotive Ltd.
  - Great Wall Motor Company Limited
  - NIO Holding Co., Ltd
  - Chery Automobile Co., Ltd
  - China FAW Corporation Limited
  - Dongfeng Motor Group Co., Ltd.

- XPeng Inc.
  - Seres Auto Co., Ltd.
  - Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd. (z wyłączeniem spółki Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd).
- (1361) Ponadto trzech producentów eksportujących (z których dwóch należy do grupy Geely) zaproponowało alternatywne zobowiązania cenowe w przypadku, gdyby zobowiązanie złożone przez CCCME nie zostało przyjęte. Alternatywne zobowiązania zostały złożone przez następujących producentów eksportujących:
- Grupa SAIC
  - Smart Automobile Co., Ltd. („Smart”) (grupa Geely)
  - Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (grupa Geely).
- (1362) Zgodnie z art. 13 rozporządzenia podstawowego oferta zobowiązania cenowego musi być odpowiednia do wyeliminowania szkodliwego skutku subsydiów, a jej przyjęcie nie może być uznane za niepraktyczne. Komisja oceniła te oferty w świetle tych kryteriów i uznała, że nie są one odpowiednie, a ich przyjęcie byłoby niepraktyczne z powodów przedstawionych poniżej.

#### 8.4.1. CCCME

- (1363) Komisja zauważyła, że złożona oferta była niewystarczająca w odniesieniu do proponowanej minimalnej ceny importowej („MCI”). CCCME zaproponowała bowiem jedną MCI dla wielu różnych modeli produktu, obejmującą wszystkie PCN i produkty producentów eksportujących objętych różnymi stawkami celnymi. MCI odzwierciedlała stawkę cła w wysokości 21,3 % i nie uwzględniała faktu, że grupa SAIC podlega wyższej stawce cła.
- (1364) Ponadto CCCME zaproponowała indeksację MCI na podstawie notowań cenowych indeksu cen akumulatorów litowo-jonowych. Sugerowana indeksacja została uznana za nieodpowiednią, biorąc pod uwagę fakt, że w przypadku pozostałej znacznej części kosztów produkcji występuje nie tylko ryzyko zmienności cen, ale również brak możliwych do wykorzystania poziomów referencyjnych i narzędzi monitorowania.
- (1365) CCCME zaproponowała również możliwość sprzedaży w ramach MCI bez podlegania stawce cła niższej niż wyrządzający szkodę poziom subsydiowania ustalony w dochodzeniu. W szczególności zaproponowała wprowadzenie w życie kontyngentu rocznego na początkowy okres trzech lat, w którym przywóz dokonywany w ramach kontyngentu mógłby być sprzedawany po cenie niższej od poziomu MCI i po obniżonej stawce celnej. W związku z tym Komisja uznała, że rozwiązanie to nie byłoby wystarczające do wyeliminowania szkodliwego skutku subsydiów.
- (1366) Komisja stwierdziła również, że przyjęcie takiego zobowiązania byłoby niepraktyczne w rozumieniu art. 13 rozporządzenia podstawowego z powodów przedstawionych poniżej.
- (1367) BEV jest produktem bardzo złożonym i obejmuje wiele modeli o wielu konfiguracjach, co prowadzi do znacznych różnic cenowych między poszczególnymi rodzajami produktu i modelami, również w odniesieniu do przyjętych opcji. Duża liczba rodzajów produktów wiąże się z wysokim ryzykiem wzajemnej kompensacji między różnymi rodzajami produktu.
- (1368) Ponadto większość chińskich producentów eksportujących, objętych ofertą zobowiązania, ma niezwykle złożone struktury korporacyjne obejmujące setki przedsiębiorstw w ramach każdej grupy i wiele kanałów sprzedaży w Chinach, Unii i pozostałych częściach świata. Ta złożoność, wraz z faktem, że kilku producentów eksportujących objętych ofertą produkuje i sprzedaje różne inne produkty (samochody spalinowe, pojazdy hybrydowe itp.) i świadczy usługi za pośrednictwem tych samych wielu kanałów sprzedaży i tym samym klientom, wiąże się z wysokim ryzykiem wzajemnej kompensacji. Sprawia to, że zobowiązanie staje się niemożliwe do egzekwowania, a tym samym niepraktyczne w rozumieniu art. 13 rozporządzenia podstawowego, biorąc również pod uwagę fakt, że niektórzy członkowie nie współpracowali w pełni w dochodzeniu.

#### 8.4.2. Alternatywne oferty zobowiązań

(1369) Biorąc pod uwagę, że zobowiązanie złożone przez CCCME w imieniu 12 producentów eksportujących było nieodpowiednie i niepraktyczne, a zatem nie mogło zostać przyjęte, Komisja oceniła zobowiązanie złożone alternatywnie przez czterech producentów eksportujących.

##### 8.4.2.1. Grupa SAIC

(1370) Grupa SAIC zaproponowała alternatywne zobowiązanie, bardzo podobne do zobowiązania złożonego przez CCCME. W przeciwieństwie do CCCME grupa SAIC zaproponowała jednak kilka MCI dla różnych PCN, które nie obejmują wszystkich modeli sprzedawanych przez grupę. Jak już wspomniano w motywie 1367 powyżej, złożoność produktu objętego postępowaniem i duża liczba rodzajów produktu pociągają za sobą ryzyko wzajemnej kompensacji. Zobowiązanie złożone przez grupę SAIC nie wiązało się z zapewnieniem wyeliminowania tego ryzyka. Oferta obejmowała dostosowanie MCI na podstawie ceny akumulatorów. Na ceny BEV wpływ mają jednak istotne dodatkowe pozycje kosztów przy niestabilnych cenach, które nie zostały uwzględnione w ofercie, a także ich wartości odniesienia i środki do ich monitorowania.

(1371) Ponadto egzekwowanie i monitorowanie zobowiązań wymaga ścisłej współpracy i przejrzystości między Komisją a producentem eksportującym. W tym względzie, jak opisano w sekcji 3.3.2, grupa SAIC nie współpracowała w pełni z Komisją podczas dochodzenia. Ten brak współpracy budzi poważne wątpliwości co do przyszłej zdolności grupy SAIC do dostarczania niezbędnych informacji, które umożliwiłyby Komisji właściwe monitorowanie i wdrażanie zobowiązania. W związku z tym każde zobowiązanie złożone przez spółkę może być niepraktyczne i niemożliwe do egzekwowania.

(1372) Uwagi dotyczące zobowiązania złożonego przez CCCME w motywach 1364–1368 niniejszego rozporządzenia miały również zastosowanie do zobowiązania złożonego przez grupę SAIC.

(1373) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że oferta złożona przez grupę SAIC była nieadekwatna i niepraktyczna.

##### 8.4.2.2. SMART

(1374) Zobowiązanie złożone przez spółkę Smart składało się z MCI dla każdego rodzaju produktu (PCN) wytwarzanego i sprzedawanego w OD. MCI oparto na średniej cenie CIF rodzajów produktu w OD, skorygowanej w dół poprzez odjęcie kosztów ponoszonych po przywozie oraz spadku kosztów surowców. W związku z tym poziom tych MCI nie spowodował żadnego wzrostu ceny do poziomu, który byłby odpowiedni do wyeliminowania szkodliwych skutków subsydiowania.

(1375) Ponadto grupa Geely, do której należą producenci eksportujący, nie współpracowała w pełni (zob. sekcja 3.3.3 niniejszego rozporządzenia) z Komisją, w związku z czym ustalenia zawarte w motywie 1371 niniejszego rozporządzenia mają również zastosowanie.

(1376) Ponadto, jak już wskazano w motywie 1367 niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do innych ofert, złożoność produktu objętego postępowaniem, liczne rodzaje produktu, modele (nawet w ramach jednego PCN, dla których zaproponowano jedną cenę MCI), złożona struktura przedsiębiorstwa i złożone kanały handlowe wiążą się z wysokim ryzykiem wzajemnej kompensacji.

(1377) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że oferta złożona przez spółkę Smart była nieadekwatna i niepraktyczna.

##### 8.4.2.3. Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

(1378) Spółka Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co. przedstawiła dwie oferty, z których każda dotyczyła konkretnej marki.

## 8.4.2.3.1. Oferta 1: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

- (1379) Oferta obejmowała dwa alternatywne zobowiązania cenowe dotyczące konkretnej marki: Wariant A z MCI odpowiadającą wszystkim odpowiednim PCN zaproponowanym na poziomie ceny CIF ustalonej dla grupy Geely w OD. Wariant B również opierał się na poziomie cen CIF, do których dodano margines subsydiowania ustalony w dochodzeniu w odniesieniu do grupy Geely. Pozostałe zobowiązania były podobne w obu proponowanych wariantach zobowiązania.
- (1380) Zaproponowano ograniczenie stosowania zobowiązania do okresu 26 miesięcy i do określonej wielkości.
- (1381) Komisja zauważyła, że proponowane MCI były na tym samym poziomie co cena ustalona podczas dochodzenia, a zatem nie eliminowały szkodliwego wpływu subsydiowania.
- (1382) Następnie Komisja przeanalizowała wariant B, w którym zaproponowano MCI na poziomie CIF powiększonym o stopę subsydiowania ustaloną dla grupy Geely. Zarówno wariant A, jak i wariant B obejmowały jednak korektę w dół wartości CIF związaną z obniżeniem cen akumulatorów. Ponadto propozycje obejmowały indeksację MCI na podstawie ceny akumulatorów, która została uznana za nieodpowiednią, biorąc pod uwagę, że w przypadku pozostałej znacznej części kosztów produkcji występuje nie tylko podatność na zmienność cen, ale także brakuje wiarygodnych poziomów referencyjnych i skutecznych narzędzi monitorowania. Komisja stwierdziła ponadto, że zobowiązanie nie jest odpowiednie z tych samych powodów, o których mowa już w motywach 1375–1376 niniejszego rozporządzenia.
- (1383) Ponadto oferta zawierała propozycję oceny zgodności z MCI nie w odniesieniu do każdej indywidualnej transakcji sprzedaży, lecz na podstawie średnich cen na kwartał ze względu na fakt, że w ramach jednego PCN istnieją różne modele o różnych przedziałach cenowych. Mechanizm ten umożliwiłby jednak producentowi eksportującemu wywóz do Unii niektórych produktów poniżej MCI i niektórych powyżej MCI, co jest sprzeczne z głównym celem MCI i zobowiązania, a mianowicie podniesieniem ceny do poziomu eliminującego szkodliwe skutki subsydiowania. Proponowany mechanizm nie tylko wiązał się z ryzykiem wzajemnej kompensacji, ale nawet ją legalizował.
- (1384) Również grupa Geely, do której należy producent eksportujący, nie współpracowała w pełni (zob. sekcja 3.3.3 niniejszego rozporządzenia) z Komisją, w związku z czym ustalenia, o których była już mowa w motywie 1371 niniejszego rozporządzenia, mają zastosowanie w równym stopniu.
- (1385) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że oferta przedstawiona przez Polestar nie była adekwatna i niewykonalna.

## 8.4.2.3.2. Oferta 2: Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co

- (1386) Drugie zobowiązanie cenowe („oferta 2”) było ograniczone do innej konkretnej marki, podobne do „oferty 1” opisanej powyżej i również obejmowało dwa warianty, które były jednak ograniczone do jeszcze krótszego okresu – do końca 2025 r.
- (1387) Wariant A nie mógł zostać przyjęty z tych samych powodów, które opisano w motywie 1381 niniejszego rozporządzenia.
- (1388) W ofercie zaproponowano ocenę zgodności cen sprzedaży z MCI na podstawie średnich cen kwartalnych, ponieważ w ramach jednego numeru kontrolnego produktu („PCN”) istnieją różne modele o różnych zakresach cen. Mechanizm ten umożliwiłby jednak przedsiębiorstwu wywóz do Unii niektórych produktów poniżej MCI i niektórych powyżej MCI, co jest sprzeczne z głównym celem zobowiązania cenowego, a mianowicie podniesieniem ceny do poziomu eliminującego szkodliwe skutki subsydiowania. Proponowany mechanizm nie tylko wiązał się z ryzykiem wzajemnej kompensacji, ale wręcz ją legalizował.
- (1389) W wariantcie A zaproponowano MCI na poziomie ceny CIF w OD. Proponowana MCI nie skutkowałą wyeliminowaniem żadnego poziomu subsydiowania. Wręcz przeciwnie, zaproponowano korektę w dół wartości CIF ustalonej dla grupy Geely związaną ze spadkiem cen akumulatorów, a także ze względu na różnice techniczne sprzedawanych modeli w porównaniu z innymi modelami sprzedawanymi przez Geely. Ponadto oferta obejmowała kilka MCI dla różnych PCN w ramach jednego modelu, nie obejmowała jednak wszystkich PCN sprzedawanych przez grupę ani wszystkich PCN, które miały być sprzedawane w konkretnym modelu.

- (1390) W wariantcie B margines subsydiowania dodano do skorygowanej wartości CIF (w tym korektę w dół związaną ze spadkiem cen akumulatorów, a także ze względu na różnice techniczne modeli sprzedawanych w porównaniu z innymi modelami sprzedawanymi przez Geely), jednak oferta zobowiązania obejmowała tylko jeden PCN i ograniczoną liczbę produktów sprzedawanych do Unii. W związku z tym istniało wysokie ryzyko wzajemnej kompensacji.
- (1391) W żadnej z opcji nie uwzględniono całkowitej liczby modeli sprzedanych przez grupę Geely w ramach PCN objętych ofertą. Ogólnie rzecz biorąc, BEV jest produktem bardzo złożonym, z wieloma modelami o wielu konfiguracjach, co prowadzi do znacznych różnic cenowych między rodzajami produktu i modelami, również w odniesieniu do przyjętych opcji. Duża liczba rodzajów produktów wiąże się z wysokim ryzykiem wzajemnej kompensacji między różnymi rodzajami produktu.
- (1392) Ponadto grupa Geely ma niezwykle złożoną strukturę korporacyjną z kilkoma setkami powiązanych przedsiębiorstw i wieloma kanałami sprzedaży w Chinach, UE i pozostałych częściach świata. Złożoność ta, wraz z faktem, że grupa Geely produkuje i sprzedaje różne inne produkty (samochody spalinowe, pojazdy hybrydowe itp.) i świadczy usługi za pośrednictwem tych samych wielu kanałów sprzedaży i tym samym klientom, wiązała się z wysokim ryzykiem wzajemnej kompensacji.
- (1393) Ponadto grupa Geely, do której należy producent eksportujący, nie współpracowała w pełni (zob. sekcja 3.3.3 niniejszego rozporządzenia) z Komisją, w związku z czym ustalenia, o których była już mowa w motywie 1371 niniejszego rozporządzenia, mają zastosowanie w równym stopniu. W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że oferta złożona przez Volvo była nieadekwatna i niepraktyczna.
- (1394) Komisja wysłała pismo do wszystkich wnioskodawców, podając powyższe powody odrzucenia ich ofert zobowiązań. Wszyscy wnioskodawcy, jak również grupa Geely, przedstawili swoje uwagi. Uwagi te udostępniono zainteresowanym stronom w aktach sprawy.

#### CCCME

- (1395) Jeżeli chodzi o propozycję w sprawie MCI i uznanie jej przez Komisję za nieadekwatną, ponieważ propozycja ta przewiduje jednolitą MCI dla różnych rodzajów i modeli pojazdów typu BEV, CCCME stwierdziła, że jej podejście jest zgodne z wcześniejszymi praktykami UE i ma na celu uproszczenie realizacji zobowiązania cenowego. CCCME przedstawiła jednak zmienioną propozycję, w której uwzględniono MCI w podziale na PCN oraz roczną kwotę sprzedaży zgodnie z MCI.
- (1396) Jeżeli chodzi o wzajemną kompensację, CCCME twierdziła, że obawy Komisji dotyczące wzajemnej kompensacji między BEV były nieuzasadnione, ponieważ w nowej propozycji uwzględniono MCI dla poszczególnych PCN, a tym samym skutecznie rozwiązano tę kwestię. Ponadto CCCME argumentowała, że przejrzystość unijnego rynku BEV i ograniczona liczba znanych producentów eksportujących dodatkowo zmniejszają to ryzyko. CCCME zaproponowała włączenie do zobowiązania klauzuli nakładającej na producentów eksportujących objętych jej zobowiązaniem wymóg przedstawienia swoich danych dotyczących łącznego wywozu do UE, w tym BEV, pojazdów hybrydowych i pojazdów benzynowych, do celów weryfikacji.
- (1397) W odniesieniu do monitorowania i przestrzegania przepisów CCCME stwierdziła, że Komisja jest w stanie monitorować sprzedaż i ceny BEV za pośrednictwem różnych baz danych, zapewniając w ten sposób zgodność i zniechęcając do wzajemnej kompensacji.
- (1398) Jeżeli chodzi o nieodpowiedni charakter indeksacji MCI wyłącznie w odniesieniu do cen akumulatorów, CCCME argumentowała, że podstawą tej propozycji jest fakt, że akumulatory są najważniejszym składnikiem kosztów BEV. Podobnie argumentowała, że istnieją precedensy, ponieważ w innych przypadkach indeksacja MCI była powiązana z głównym składnikiem surowca lub ceny produktu objętego dochodzeniem.
- (1399) Jeżeli chodzi o ustalenia ilościowe, CCCME wyraziła gotowość do omówienia i dostosowania obniżonej stawki cła wyrównawczego na potrzeby uzgodnień ilościowych. CCCME zauważyła, że Komisja stwierdziła zagrożenie wystąpieniem szkody, a nie rzeczywistej szkody dla przemysłu Unii, oraz że proponowana przez nią MCI odzwierciedla domniemane subsydiowanie i ma na celu jego skompensowanie zgodnie z oceną Komisji. Podobnie CCCME argumentowała, że jej propozycja zawierała zarówno składnik cenowy, jak i ilościowy, co stanowi odpowiedź na obawy Komisji. Ilość objęta stawkami cła wyrównawczego była mniejsza niż chiński wywóz BEV do UE w 2022 r., co nie powinno powodować szkody dla przemysłu UE.

- (1400) Komisja dokładnie przeanalizowała zgłoszone uwagi, ale nie znalazła powodów do zmiany swoich wniosków przedstawionych w sekcji 8.4.1 powyżej. CCCME próbowała odnieść się do niektórych powodów tego odrzucenia, przedstawiając nową ofertę zobowiązania. Oferta ta została jednak złożona po terminie i z tego powodu mogła zostać odrzucona. Biorąc jednak pod uwagę specyfikę sprawy, Komisja przeanalizowała ją i stwierdziła, że chociaż nowa oferta nie zawierała już tylko jednej MCI, lecz jedną MCI dla każdego PCN i była bardziej precyzyjna, nadal nie rozwiano w niej szeregu zastrzeżeń Komisji dotyczących adekwatności oferty. W szczególności zaktualizowane MCI dla poszczególnych PCN nadal opierały się na średniej ważonej stawce celnej, nie uwzględniono jednak poziomów specjalnej stawki cła, w szczególności wyższego poziomu dla grupy SAIC. W związku z tym proponowane MCI nie usuną szkodliwych skutków subsydiów związanych z dużą ilością sprzedaży eksportowej. Ponadto w propozycji nadal przewidziano roczny kontyngent sprzedaży poniżej poziomów MCI, który mógłby być objęty niższym cłem niż cło ustalone w dochodzeniu. W związku z tym również zaktualizowana oferta nie została uznana za odpowiednią.
- (1401) Jeżeli chodzi o niepraktyczność, Komisja uznała, że nawet w scenariuszu, w którym wszyscy producenci eksportujący w pełni współpracowaliby, co nie miało miejsca w trakcie dochodzenia, w zakresie monitorowania i egzekwowania, zobowiązanie byłoby nadal niepraktyczne ze względu na dużą liczbę transakcji, skomplikowaną strukturę i kanały sprzedaży producentów eksportujących, włączenie przedsiębiorstw nieobjętych próbą, które nie były objęte dochodzeniem oraz dużą różnorodność modeli, rodzajów produktu i opcji, które należy uwzględnić.

#### **Grupa SAIC**

- (1402) Grupa SAIC poparła ofertę zobowiązania CCCME i wykazała gotowość dostosowania MCI opartych na PCN w celu wyeliminowania subsydiowania stwierdzonego w dochodzeniu oraz zbadania z Komisją alternatywnych MCI. Zaproponowała również włączenie klauzuli wymagającej sprawozdawczości w odniesieniu do całej sprzedaży eksportowej do UE w celu zapewnienia przejrzystości i skutecznego wdrożenia zobowiązania.
- (1403) Grupa SAIC argumentowała, że roczny kontyngent w jej ofercie zobowiązania jest ustalony na poziomie niewyrządzającym szkody, który jest znacznie niższy niż wielkość wywozu BEV grupy SAIC w OD, a zatem nie ma szkodliwego wpływu na przemysł UE. Grupa SAIC argumentowała również, że mechanizm dostosowania MCI oparty na cenach akumulatorów jest funkcjonalny, ponieważ akumulatory są głównym czynnikiem kosztotwórczym w przypadku BEV.
- (1404) Komisja rozpatrzyła argumenty grupy SAIC, ale – wobec braku nowej lub zaktualizowanej propozycji – potwierdziła swoje wnioski przedstawione w sekcji 8.4.2.1 powyżej. W szczególności, biorąc pod uwagę fakt, że grupa SAIC jedynie częściowo współpracowała w ramach dochodzenia, Komisja nie zgodziła się ze swoim oświadczeniem, że można zapewnić przejrzystość i skuteczne wdrożenie zobowiązania. Ponadto roczny kontyngent sprzedaży poniżej MCI, który mógłby zostać objęty obniżoną stawką celną, oznaczał, że szkodliwy skutek subsydiowania nie zostałby w pełni usunięty.

#### **Smart Automobile Co., Ltd. („Smart”) (grupa Geely)**

- (1405) Spółka Smart zwróciła się do Komisji o ponowną ocenę oferty, biorąc pod uwagę jej twierdzenia, że przedsiębiorstwo działa niezależnie od grupy Geely i nie powinno być uznawane za jej część. Ponadto spółka ta twierdziła, że może zagwarantować pełną przejrzystość swoich kanałów sprzedaży i cen, zapewniając tym samym pełną zgodność ze zobowiązaniem i jego praktyczność. Ponadto spółka ta zauważyła, że jej obecne ceny sprzedaży na rynku Unii Europejskiej były dostosowane do cen jej bezpośrednich konkurentów lub wyższe od nich, i była otwarta na omówienie wszelkich niezbędnych dostosowań MCI.
- (1406) Komisja uważnie przeanalizowała argumenty przedstawione przez spółkę Smart, ale potwierdziła swoje wnioski przedstawione w sekcji 8.4.2.2 powyżej. W szczególności poziom proponowanych MCI nie spowodował żadnego wzrostu ceny do poziomu, który byłby odpowiedni do wyeliminowania szkodliwych skutków subsydiowania. Ponadto oferty zobowiązania spółki nie można ocenić niezależnie od grupy lub przedsiębiorstwa będących właścicielem zakładu produkcyjnego, w którym przedmiotowe produkty są wytwarzane przed wywozem do Unii, i zarządzających nim.

**Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (grupa Geely)**— **Oferta 1**

- (1407) Spółka ta twierdziła, że nie istnieje ryzyko wzajemnej kompensacji między grupą Geely a marką, której dotyczy oferta, ponieważ ceny samochodów są ustalane na podstawie przyjętych zasad ustalania cen transferowych, przy zapewnieniu przejrzystości i zgodności z różnymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Za pomocą systemu księgowego marki można śledzić cenę płaconą przez klientów za każdy samochód, zapobiegając w ten sposób wzajemnej kompensacji. Ponadto, jako niezależna spółka giełdowa, spółka podlega obszernym wymogom dotyczącym ujawniania informacji i rygorystycznym standardom rachunkowości, a transakcje między spółką a podmiotami powiązаныmi podlegają przepisom i polityce, które zapewniają przestrzeganie zasady ceny rynkowej. Spółka posiada również wewnętrzne wytyczne i strategie mające na celu zapobieganie wzajemnej kompensacji. Podobnie struktura korporacyjna i kanały sprzedaży są proste i nie obejmują szerszej grupy Geely. Komisja może sprawdzić zgodność ze zobowiązaniem cenowym w dokumentacji finansowej spółki.
- (1408) Jeżeli chodzi o odpowiedni poziom oferty zobowiązania, spółka twierdzi, że proponowane ceny w wariantcie A skutecznie eliminują wszelkie zagrożenie wystąpieniem szkody, jak określono w art. 13 ust. 1 akapit ostatni rozporządzenia podstawowego. Ceny te nie mają na celu rozwiązania problemu subsydiowania. Ponadto, ponieważ ceny modelu marki są już wysokie, uwzględnienie marginesu subsydiowania (wariant B) obliczonego przez Komisję w tych już i tak wysokich cenach skutkowałoby nieuzasadnionymi poziomami MCI. Dostosowania proponowanych MCI były konieczne, w szczególności w celu uwzględnienia znacznych różnic między ceną akumulatorów w OD a cenami bieżącymi, i nie wpłynęłyby na usunięcie zagrożenia wystąpieniem szkody.
- (1409) Spółka twierdziła, że brak współpracy grupy Geely był nieistotny dla jej oferty zobowiązania cenowego. Egzekwowanie zobowiązania cenowego nie wymaga zaangażowania grupy Geely, z wyjątkiem podpisywania poświadczonych faktur. Spółka argumentowała również, że weryfikację zgodności z warunkami zobowiązania można przeprowadzić w całości za pośrednictwem jej siedziby głównej w UE, która w pełni współpracowała podczas dochodzenia.
- (1410) Komisja uważnie przeanalizowała te uwagi, ale potwierdziła swoje wnioski przedstawione w sekcji 8.4.2.3 powyżej. W szczególności, jeśli chodzi o wykonalność zobowiązania, Komisja nie zgodziła się ze stwierdzeniem, że egzekwowanie zobowiązania cenowego nie wymaga zaangażowania grupy Geely. Oferty zobowiązania spółki nie można ocenić, monitorować ani egzekwować niezależnie od grupy lub przedsiębiorstwa będących właścicielem zakładu produkcyjnego, w którym przedmiotowe produkty są wytwarzane przed wywozem do Unii, i zarządzających nim.
- (1411) Jeżeli chodzi o adekwatność oferty, Komisja uznała, że szereg modeli, których dotyczą MCI, nie było jeszcze wywożonych do Unii w OD, co sprawiło, że ustalenie odpowiedniej MCI było już szczególnie trudne. Ponadto, ponieważ proponowane poziomy MCI w wariantcie A były niższe niż ceny CIF w OD, na których oparto MCI, Komisja powtórzyła, że oferta ta nie była odpowiednia, ponieważ nie eliminowała szkodliwego wpływu subsydiów. W wariantcie B uwzględniono kwotę subsydiowania ustaloną w OD, ale skorygowano ją w dół na podstawie zmian cen akumulatorów po OD. Ta ostatnia korekta osłabiłaby wpływ korekty w górę ceny niezbędnej do wyeliminowania szkodliwego wpływu subsydiów i doprowadziłaby do wprowadzenia MCI, która nie usunęłaby w pełni poziomu subsydiowania ustalonego w toku dochodzenia. Ponadto Komisja zauważyła, na podstawie dostępnych danych <sup>(178)</sup>, że spadek cen akumulatorów, jak twierdzi spółka, nie został odzwierciedlony w cenach sprzedaży produktu objętego postępowaniem klientom końcowym. Nie uwzględniono również zmian cen materiałów wsadowych innych niż akumulatory, które mają istotny wpływ na całkowity koszt produkcji. Ponadto w odniesieniu do twierdzenia, że MCI nie jest wymagana w celu zrównoważenia subsydiowania, ale powinna być uznana za odpowiednią, jeżeli eliminuje jakiekolwiek zagrożenie wystąpieniem szkody, Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem i podkreśliła, że z reguły w dochodzeniach antysubsydyjnych nie stosuje się zasady niższego cła. W związku z tym Komisja jest zdania, że ogólnie rzecz biorąc, szkodliwy wpływ subsydiów można wyeliminować jedynie poprzez całkowite usunięcie poziomu subsydiowania ustalonego w dochodzeniu. Ponadto nie było podstaw faktycznych do ograniczenia MCI do wyeliminowania jakiekolwiek zagrożenia wystąpieniem szkody, ponieważ w niniejszym dochodzeniu Komisja nie dokonała żadnych ustaleń dotyczących niewyrządzających szkody poziomów cen.

<sup>(178)</sup> <https://ev-database.org>.



**Volvo Car Asia Pacific Investment Holding Co (grupa Geely)**— **Oferta 2**

- (1412) Przedsiębiorstwo twierdziło, że przeprowadzona przez Komisję ocena ryzyka wzajemnej kompensacji była błędna. Argumentowało ono, że ceny przedmiotowego modelu BEV są ustalane w sposób przejrzysty zgodnie z ustalonymi zasadami cen transferowych, a każdy klient kupuje jeden BEV, co uniemożliwia wzajemną kompensację na poziomie klienta. Jako niezależna spółka notowana na giełdzie spółka ta przestrzega przepisów zakazujących wzajemnej kompensacji. Podkreśliła, że przestrzega obszernych przepisów ustawowych i wykonawczych. Kultura przestrzegania przez przedsiębiorstwo wewnętrznych dyrektyw i polityk dodatkowo uniemożliwia wzajemną kompensację. Wszystkie transakcje są skrupulatnie rejestrowane w rejestrach finansowych, co umożliwia Komisji weryfikację zgodności.
- (1413) Spółka ta twierdziła również, że zakres zobowiązania jest ograniczony, ponieważ minimalna cena importowa jest zbliżona do ceny rynkowej, co ogranicza możliwość sztucznie zawyżonych marż. Ponadto zobowiązanie miało ograniczony czas trwania i wielkość, co dodatkowo zmniejszało ryzyko wzajemnej kompensacji. Wyłączenie niektórych PCN ze zobowiązania cenowego miało na celu zapewnienie zgodności z MCI, a weryfikacja wzajemnej kompensacji między PCN była możliwa ze względu na znaczne różnice fizyczne i indywidualne numery seryjne.
- (1414) Spółka argumentowała, że Komisja może sprawdzić, czy cena przedmiotowego modelu nie różni się w zależności od rodzaju sprzedawców detalicznych. Pomimo złożoności struktury grupy Geely struktura spółki i kanały sprzedaży marki pozostają proste i niezależne od szerszej grupy Geely.
- (1415) Spółka twierdziła ponadto, że minimalna cena importowa zaproponowana w ramach wariantu A miała na celu usunięcie zagrożenia wystąpieniem szkody, a nie wyeliminowanie subsydiowania, oraz że wysoki poziom subsydiowania ustalony dla grupy Geely opierał się częściowo na wykorzystaniu dostępnych faktów zgodnie z art. 28 rozporządzenia podstawowego. Przedmiotowy model był wyceniany na szczycie jego segmentu, a ceny CIF wykorzystane do określenia MCI były już bardzo wysokie. Dodanie wysokiego marginesu subsydiowania obliczonego przez Komisję do tych już wysokich cen doprowadziłoby do nieracjonalnych poziomów MCI. Dostosowania MCI były konieczne, aby odzwierciedlić różnice w cenach akumulatorów i właściwościach fizycznych między danym modelem a modelami sprzedawanymi przez grupę w OD. Dostosowania te nie mają wpływu na usunięcie zagrożenia wystąpieniem szkody.
- (1416) Ponadto spółka twierdziła, że ocena Komisji dotycząca niemożliwości egzekwowania zobowiązania cenowego ze względu na brak współpracy ze strony grupy Geely była nieistotna. Spółka argumentowała, że egzekwowanie zobowiązania wymaga minimalnego udziału grupy Geely, a zgodność można w całości zweryfikować za pośrednictwem jej siedziby głównej w UE, która w pełni współpracowała podczas dochodzenia.
- (1417) Komisja dokładnie przeanalizowała przedstawione argumenty, ale potwierdziła swoje wnioski przedstawione w sekcji 8.4.2.4 powyżej. W szczególności, jeśli chodzi o wykonalność zobowiązania, Komisja nie zgodziła się ze stwierdzeniem, że egzekwowanie zobowiązania cenowego nie wymaga zaangażowania grupy Geely. Oferty zobowiązania spółki nie można ocenić, monitorować ani egzekwować niezależnie od grupy lub przedsiębiorstwa będących właścicielem zakładu produkcyjnego, w którym dany model wyprodukowano przed wywozem do Unii, i zarządzających nim.
- (1418) Jeżeli chodzi o adekwatność oferty, Komisja uznała, że dany model nie był wywożony do Unii w OD, co sprawiło, że ustalenie odpowiedniej MCI było już szczególnie trudne. Ponadto, ponieważ proponowane poziomy MCI w wariantcie A były niższe niż ceny CIF w OD, na których oparto MCI, Komisja powtórzyła, że oferta ta nie była odpowiednia, ponieważ nie eliminowała szkodliwego wpływu subsydiów. Wariant B obejmował kwotę subsydiowania ustaloną w okresie objętym dochodzeniem, ale skorygowaną w dół z uwzględnieniem zmian cen akumulatorów po OD i różnic fizycznych między danym modelem a modelami sprzedawanymi przez grupę w OD, na podstawie których ustalono MCI. Te korekty w dół osłabiły wpływ korekty w górę ceny niezbędnej do wyeliminowania szkodliwego wpływu subsydiów, jak ustalono w dochodzeniu. Ponadto, jak już wskazano w motywie 1411 powyżej, Komisja zauważyła, że spadek cen akumulatorów, jak twierdzi spółka, nie znalazł odzwierciedlenia w cenach sprzedaży produktu objętego postępowaniem klientom końcowym. Nie uwzględniono również zmian cen materiałów wsadowych innych niż akumulatory. W związku z tym proponowaną indeksację uznaje się za nieodpowiednią.

- (1419) Ponadto w odniesieniu do twierdzenia, że MCI nie jest wymagana w celu zrównoważenia subsydiowania, ale powinna być uznana za odpowiednią, jeżeli eliminuje jakiekolwiek zagrożenie wystąpieniem szkody, Komisja nie zgodziła się z tym twierdzeniem i podkreśliła, że z reguły w dochodzeniach antysubsydyjnych nie stosuje się zasady niższego cła. W związku z tym Komisja jest zdania, że ogólnie rzecz biorąc, szkodliwy wpływ subsydiów można wyeliminować jedynie poprzez całkowite usunięcie poziomu subsydiowania ustalonego w dochodzeniu. Ponadto nie było podstaw faktycznych do ograniczenia MCI do wyeliminowania jakiejkolwiek zagrożenia wystąpieniem szkody, ponieważ w niniejszym dochodzeniu Komisja nie dokonała żadnych ustaleń dotyczących niewyrządzających szkody poziomów cen.

### **Grupa Geely**

- (1420) Grupa Geely, choć nie złożyła oferty w imieniu grupy, wyraziła rozczarowanie faktem, że Komisja uznała oferty zobowiązania za niewystarczające. Grupa Geely powtórzyła, że w pełni popiera swoje spółki portfelowe i że podtrzymuje swoje zobowiązanie do znalezienia rozwiązania zgodnego z zobowiązaniem, które satysfakcjonowałyby Komisję. Komisja nie zgodziła się z twierdzeniem, że częściowa odmowa współpracy miałaby negatywny wpływ na spółkę. Grupa Geely twierdziła, że w pełni współpracowała w bezprecedensowym przypadku pod względem zakresu, złożoności i napiętych terminów.

#### **8.4.2.4. Wniosek dotyczący ofert zobowiązań cenowych**

- (1421) Po przeanalizowaniu ofert w świetle uwag stron Komisja uznała, że nie spełniają one niezbędnych wymogów dotyczących adekwatności, skuteczności i możliwości egzekwowania. W związku z tym Komisja stwierdziła, że nie może przyjąć ofert zobowiązań cenowych.
- (1422) Jednak ze względu na specyfikę rynku BEV, który znajduje się w okresie przejściowym i szybko się zmienia, złożoność produktu oraz w świetle wyjątkowych okoliczności, o których mowa w art. 13 ust. 2 rozporządzenia podstawowego, trwają konsultacje w celu określenia skutecznych i możliwych do wyegzekwowania zobowiązań cenowych. Wspólnie uzgodnione z rządem Chin rozwiązanie w formie zobowiązania z CCCME lub indywidualnymi producentami eksportującymi można określić i wdrożyć nawet po wprowadzeniu środków ostatecznych. Jeżeli takie rozwiązanie zostanie określone i wdrożone, cła wyrównawcze nie zostaną pobrane od producentów eksportujących objętych postępowaniem na podstawie obowiązujących przepisów prawnych, w tym art. 13 rozporządzenia podstawowego.

### **8.5. Zawieszenie środków**

- (1423) Po ujawnieniu ostatecznych ustaleń rząd ChRL, CCCME, przedsiębiorstwo 22 i Polestar twierdzili, że Komisja powinna zawiesić środki, jeżeli zostaną one wprowadzone, zgodnie z art. 24 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.
- (1424) Według rządu ChRL i CCCME Komisja przyznała, że unijny rynek BEV znajduje się w fazie przejściowej i stale się rozwija. Ponadto uznali, że warunki rynkowe uległy zmianie ze względu na gwałtowny spadek popytu na BEV, który zostałby spotęgowany przez środki wyrównawcze, co z kolei doprowadziłoby do wyższych cen jeszcze bardziej ograniczających podaż przystępnych cenowo BEV na rynku unijnym. Ponadto twierdzili oni, że sytuacja ta zagroziła wykonalności planu stopniowego wycofywania pojazdów spalinowych z 2035 r., a zatem zawieszenie środków leży w interesie Unii.
- (1425) Komisja ustaliła, że wniosek o zawieszenie na podstawie art. 24 ust. 4 rozporządzenia podstawowego jest ogólny i nieuzasadniony, biorąc pod uwagę gwałtowny spadek popytu na BEV (oparto go wyłącznie na artykule prasowym dotyczącym rynku niemieckiego w lipcu 2024 r.<sup>(179)</sup>).

<sup>(179)</sup> <https://cleantechnica.com/2024/08/07/evs-at-19-1-share-in-germany-bevs-still-overpriced>.

- (1426) Polestar uznał również, że warunki rynkowe zmieniły się od okresu objętego dochodzeniem oraz że przemysł BEV znajdował się w niekorzystnym położeniu. Według Polestar ta negatywna tendencja stała się widoczna dopiero w 2024 r., więc na tym etapie ochrona pojawiła się zbyt wcześnie i miałaby odwrotny do zamierzonego skutek, spowalniając wzrost przemysłu Unii i czyniąc go mniej konkurencyjnym. Ponadto zawieszenie środków na krótki okres zmniejszy prawdopodobieństwo urzeczywistnienia się zagrożenia wystąpieniem szkody w rzeczywistą szkodę. Środki mogłyby zapewnić producentom unijnym przestrzeń do swobodnego działania dopiero po przywróceniu pozytywnego impulsu do przejścia na produkcję pojazdów zelektryfikowanych. Polestar wyjaśnił, że popiera cel dochodzenia w związku z przejściem Unii na produkcję pojazdów zelektryfikowanych na sprawiedliwych warunkach, ale zwrócił się o zawieszenie na okres dziewięciu miesięcy, które miało zostać następnie przedłużone na maksymalny okres jednego roku, ponieważ na dostosowanie się do nowej sytuacji potrzeba więcej czasu niż czas trwania dochodzenia w przypadku Polestar i unijnych producentów oryginalnego sprzętu. Takie zawieszenie leżałoby zatem w interesie Unii.
- (1427) Komisja uznała, że przemysł Unii bardzo potrzebuje osiągnąć korzyści skali, aby obniżyć jednostkowe koszty produkcji, co z kolei pozwoli przemysłowi Unii potencjalnie obniżyć ceny sprzedaży. Gdyby Komisja nie wprowadziła środków wyrównawczych, przemysł Unii nie byłby w stanie produkować i sprzedawać wystarczającej liczby BEV, aby uzyskać takie korzyści skali i obniżyć ceny w przyszłości. W związku z tym w takiej sytuacji zawieszenie środków natychmiast po ich wprowadzeniu, nawet na krótki okres, sprawiłoby, że wszelkie pozytywne skutki środków stałyby się bezprzedmiotowe, a przywrócenie uczciwych warunków rynkowych w UE, tak aby producenci unijni mogli czerpać korzyści skali z obniżenia jednostkowych kosztów produkcji, opóźniłoby się jeszcze bardziej. Komisja zauważyła również, że wniosek Polestar o zawieszenie wydaje się dostosowany do jego szczególnej sytuacji i potrzeb jako powiązanego importera. Nie miał on jednak zastosowania do całego przemysłu Unii, na który składają się zarówno unijni producenci oryginalnego sprzętu dokonujący przywozu, jak i ci, którzy nie dokonują przywozu z Chin, a także zarówno dotychczasowi producenci oryginalnego sprzętu przechodzący na produkcję pojazdów zelektryfikowanych, jak i pierwotni producenci BEV.
- (1428) W związku z tym Komisja odrzuciła wniosek o zawieszenie środków.

#### 8.6. Czas stosowania środków

- (1429) Grupa Geely zwróciła się do Komisji o lepsze zrównoważenie proponowanych środków poprzez ograniczenie czasu ich obowiązywania.
- (1430) Komisja zauważyła, że wniosek ten był nieuzasadniony i nie wyjaśniła, dlaczego taki ograniczony czas trwania jest wystarczający, aby zaradzić zagrożeniu wystąpieniem szkody ze strony subsydiowanego przywozu z Chin po niskich cenach. W związku z tym argument ten odrzucono.

### 9. PRZEPISY KOŃCOWE

- (1431) Zgodnie z art. 109 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2018/1046 <sup>(180)</sup>, gdy kwotę należy zwrócić w następstwie wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, do wypłaty należnych odsetek stosuje się stopę oprocentowania stosowaną przez Europejski Bank Centralny w odniesieniu do jego podstawowych operacji refinansujących, opublikowaną w serii C *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, obowiązującą pierwszego kalendarzowego dnia każdego miesiąca.
- (1432) Komitet ustanowiony w art. 15 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2016/1036 nie wydał opinii w sprawie środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu,

<sup>(180)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE, Euratom) 2018/1046 z dnia 18 lipca 2018 r. w sprawie zasad finansowych mających zastosowanie do budżetu ogólnego Unii, zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1296/2013, (UE) nr 1301/2013, (UE) nr 1303/2013, (UE) nr 1304/2013, (UE) nr 1309/2013, (UE) nr 1316/2013, (UE) nr 223/2014 i (UE) nr 283/2014 oraz decyzję nr 541/2014/UE, a także uchylające rozporządzenie (UE, Euratom) nr 966/2012 (Dz.U. L 193 z 30.7.2018, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### Artykuł 1

1. Niniejszym nakłada się ostateczne cło wyrównawcze na przywóz nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym, zaprojektowanych głównie do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, z wyłączeniem pojazdów kategorii L zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 168/2013 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 ostatecznego 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	Ostateczne cło wyrównawcze	Ostateczny dodatkowy kod TARIC
Grupa BYD:	17,0 %	
BYD Auto Company Limited		89HH
BYD Auto Industry Company Limited		89HI
Changsha BYD Auto Company Limited		89HJ
Changsha Xingchao Auto Company Limited		89HK
Changzhou BYD Auto Company Limited		89HL
Fuzhou BYD Industrial Company Limited		89HM
Hefei BYD Auto Company Limited		89HN
Jinan BYD Auto Company Limited		89HO
Grupa Geely:		18,8 %
Asia Euro Automobile Manufacture (Taizhou) Company Limited	89HP	
Chongqing Lifan Passenger Vehicle Co., Ltd.	89HQ	
Fengsheng Automobile (Jiangsu) Co., Ltd.	89HR	
Shanxi New Energy Automobile Industry Co., Ltd.	89HS	
Zhejiang Geely Automobile Company Limited	89HT	
Zhejiang Haoqing Automobile Manufacturing Company Limited	89HU	
Zhongjia Automobile Manufacturing (Chengdu) Co., Ltd.	89HV	
Grupa SAIC:	35,3 %	
SAIC MAXUS Automotive Company Limited		89HW
SAIC Motor Corporation Limited		89HX
Nanjing Automobile (Group) Corporation		89HY
SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.		89HZ
SAIC GM Wuling Automobile Co., Ltd.		89IA
SAIC General Motors Co., Ltd.		89IB

Przedsiębiorstwo	Ostateczne cło wyrównawcze	Ostateczny dodatkowy kod TARIC
Tesla (Shanghai) Co., Ltd	7,8 %	89BZ
Pozostałe przedsiębiorstwa współpracujące (załącznik)	20,7 %	
Wszystkie pozostałe przedsiębiorstwa	35,3 %	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. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

#### Artykuł 2

Kwoty zabezpieczone w postaci tymczasowych ceł wyrównawczych na podstawie rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1866 zostają ostatecznie zwolnione.

#### Artykuł 3

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 października 2024 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

## ZAŁĄCZNIK

## CHIŃSCY WSPÓŁPRACUJĄCY PRODUCENCI EKSPORTUJĄCY NIEOBJĘCI PRÓBĄ

Współpracujący producenci eksportujący	Producenci powiązani	Ostateczny dodatkowy kod TARIC
Aiways Automobile Co., Ltd.	Aiways Automobile Co., Ltd.	89FW
	Jiangxi Yiwei Automobile Manufacturing Co., Ltd.	89FX
Anhui Jianghuai Automobile Group Corp., Ltd.	Anhui Jianghuai Automobile Group Co., Ltd.	89FY
	Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd	89FZ
BMW Brilliance Automotive Ltd.	BMW Brilliance Automotive Ltd.	89GA
	Brilliance Xinri New Energy Automobile Co., Ltd.	89GB
	Spotlight Automotive Ltd.	89GC
Chery Automobile Co., Ltd.	Chery Automobile Co., Ltd.	89GD
	Chery New Energy Automobile Co., Ltd	89GE
China FAW Corporation Limited	Audi FAW NEV Co., Ltd.	89GF
	Changan Mazda Automobile Corporation Ltd.	89GG
	China FAW Corporation Limited	89GH
	FAW Toyota Motor Co., Ltd.	89GI
	FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd	89GJ
	Jiangsu Guoxin New Energy Passenger Car Co., Ltd.	89GK
Chongqing Changan Automobile Company Limited	Chongqing Changan Automobile Company Limited	89GL
	Chongqing Lingyao Automobile Co., Ltd.	89GM
	Hefei Chang 'an Automobile Co., Ltd.	89GN
	Nanjing Chang 'an Automobile Co., Ltd.	89GO
Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	Seres Auto (Hubei) Co., Ltd.	89GP
	Dongfeng Honda Automobile Co., Ltd.	89GQ
	Dongfeng Liuzhou Motor Co., Ltd.	89GR
	Dongfeng Motor Company Ltd.	89GS
	Dongfeng Motor Group Co., Ltd.	89GT
	Dongfeng Peugeot Citroen Automobile Company Ltd.	89GU
	eGT New Energy Automotive Co., Ltd.	89GV
	Seres Auto Co., Ltd.	89GW
	Voyah Automobile Technology Co., Ltd.	89GX
Great Wall Motor Company Limited	Great Wall Motor Company Limited Taizhou Branch	89GY
	Hebei Changzheng Automobile Manufacturing Co. LTD	89GZ
	Rizhao Weipai Automobile Co., Ltd.	89HA

Współpracujący producenci eksportujący	Producenci powiązani	Ostateczny dodatkowy kod TARIC
Leapmotor Automobile Co., Ltd.	Leapmotor Automobile Co., Ltd.	89BW
Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	Nanjing Golden Dragon Bus Co., Ltd.	89BX
NIO Holding Co., Ltd.	NIO (Anhui) Co., Ltd.	89HB
	NIO Co., Ltd.	89HC
	NIO Technology (Anhui) Co., Ltd.	89HD
XPeng Inc.	XPeng Inc.	89HE
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd.	89HF
	Zhaoqing Xiaopeng New Energy Investment Co., Ltd. Guangzhou Branch	89HG